

brenner BERNARD ingenieure GmbH • Postfach 91 64 • 73416 Aalen

Stadtverwaltung Rottenburg am Neckar
Herrn Jörg Weber
Umwelt und Klimaschutz
Obere Gasse 31
Zugang "Hinter dem Rathaus"
72108 Rottenburg am Neckar

ein Unternehmen der **BERNARD**
GRUPPE

Ihre Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unsere Zeichen	Tel.-Durchwahl	Datum
		Be/so/A2017-080	5707- 54	26.04.2017

Radverkehrskonzept für die Stadt Rottenburg am Neckar - Arbeitsprogramm und Honorarangebot -

Sehr geehrter Herr Weber,

für die Aufforderung zur Abgabe eines Angebots und das freundliche Abstimmungsgespräch am 30.03.2017 in Ihrem Hause bedanken wir uns sehr herzlich. Wir möchten unser ganz besonderes Interesse an der Übernahme o.g. Aufgabenstellung betonen und übersenden Ihnen anbei unseren Bearbeitungsvorschlag nebst Honorarangebot.

Unsere Ingenieurgesellschaft ist auf allen Gebieten des Verkehrswesens tätig. Auf dem Gebiet des Radverkehrs können wir auf umfassende Erfahrungen aus einer Vielzahl von Projekten zurückblicken. Durch die große Bandbreite der Projekte mit unterschiedlichen Ausrichtungen sowie den detaillierten Erfahrungen und Kenntnissen zu aktuellen Entwicklungen des interdisziplinären Bearbeiterteams ist sichergestellt, dass stets realisierbare dem Forschungsstand entsprechende sowie kostengünstige Lösungen entwickelt werden.

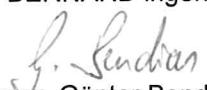
Bitte verstehen Sie unser Arbeitsprogramm als detaillierte Diskussionsgrundlage. Gerne passen wir diesen Vorschlag den Vorstellungen der Stadt weiter an. Für Rückfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit großem Interesse sehen wir Ihrer Antwort entgegen.

Mit freundlichen Grüßen

brenner BERNARD ingenieure GmbH

i.V.


Dipl.-Geogr. Günter Bendias
Projektleiter

Anlagen

Beratende Ingenieure VBI
Consulting Engineers

ZERTIFIZIERUNG

BAU
DIN EN ISO 9001

Zertifizierungsnummer:
4.05.0112



brenner BERNARD ingenieure GmbH, Rathausplatz 2-8, 73432 Aalen
T +49(0)7361 5707-0, F +49(0)7361 5707-77, info@brenner-bernard.com

Commerzbank AG
VR-Bank Aalen
Deutsche Bank
Kreissparkasse Ostalb

IBAN: DE50 6148 0001 0581 3232 00
IBAN: DE04 6149 0150 0040 7930 01
IBAN: DE86 6137 0024 0154 2539 00
IBAN: DE84 6145 0050 0110 0764 98

BIC: DRESDEFF614
BIC: GENODES1AAV
BIC: DEUTDEDB613
BIC: OASPDE6A

Sitz der Gesellschaft: Aalen
Registergericht Ulm HRB Nr. 50 15 56
Steuernummer: 50472/11213
USt-IdNr.: DE261629121

www.brenner-bernard.com

Geschäftsführer:
Dipl.-Ing. Jost H. Mazur
Dipl.-Ing. Thomas Bucher

STADT ROTTENBURG AM NECKAR

Radverkehrskonzept

Arbeitsprogramm und Honorarangebot

Stadt Rottenburg am Neckar

Radverkehrskonzept

Arbeitsprogramm und Honorarangebot

brenner BERNARD ingenieure GmbH
ein Unternehmen der BERNARD Gruppe
Aalen

Impressum

Auf Anforderung

Stadtverwaltung Rottenburg am Neckar
Obere Gasse 31
Zugang „Hinter dem Rathaus“
72108 Rottenburg
Deutschland

Bieter

brenner BERNARD ingenieure GmbH
Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen
ein Unternehmen der BERNARD Gruppe
Rathausplatz 2-8
73432 Aalen
Telefon 07361 5707-0
Telefax 07361 5707-77
www.brenner-bernard.com
info@brenner-bernard.com

Bearbeiter

Dipl.-Geogr. Günter Bendias

Aalen, 26.04.2017

Copyright:

Das vorliegende Angebot unterliegt dem Urheberrecht. Eine Weitergabe an Dritte oder eine sonstige anderweitige Verwendung ist nur mit Zustimmung des Verfassers gestattet.

Radverkehrskonzept
Arbeitsprogramm und Honorarangebot

INHALT

TEXT

1	AUFGABENSTELLUNG UND HINWEISE ZUM METHODISCHEN VORGEHEN	1
2	ARBEITSPROGRAMM	5
3	HONORARERMITTLUNG	13
4	ZEITLICHE ABWICKLUNG	15
5	REFERENZEN (AUSZUG AUS DER PROJEKTLISTE)	16

ANLAGEN

ANL. 1	Maßnahmenbündel zur Förderung des Radverkehrs
ANL. 2	Beispiel für ein Maßnahmenblatt
ANL. 3	Ausgewählte Referenzbeispiele

1 AUFGABENSTELLUNG UND HINWEISE ZUM METHODISCHEN VORGEHEN

Die Stadt Rottenburg am Neckar hat im Jahr 2001 ein Radverkehrskonzept erstellt. Es stellt im Wesentlichen das Radverkehrsnetz und dessen Lücken dar. Seither hat die Stadt kontinuierlich Verbesserungen für den Radverkehr umgesetzt. So wurden Schutzstreifen im Zuge von Hauptverkehrsstraßen markiert und in Zusammenarbeit mit der AG Radverkehr viele kleinere Maßnahmen umgesetzt. Kreisweit wurden Routen mit einer wegweisenden Beschilderung versehen.

In den letzten Jahren haben sich sowohl das Repertoire an Möglichkeiten zur Sicherung des Radverkehrs als auch die Anforderungen durch unterschiedliche Radnutzer (z. B. Pedelec-Nutzer) spürbar erweitert. Insbesondere durch die vermehrte Nutzung elektrounterstützter Fahrräder gewinnt das Fahrrad als Verkehrsmittel zunehmend auch auf längeren Distanzen und in topografisch bewegten Räumen an Bedeutung. Die Stadt möchte diese Entwicklungen aufgreifen und den Radverkehr verstärkt fördern. Hierzu beabsichtigt sie ihre Aktivitäten konsequent fortzuführen und zu verstärken und dafür ein schlüssiges Gesamtkonzept zu erstellen.

Das Radverkehrskonzept soll auf bestehenden Grundlagen aufbauen, das gesamte Stadtgebiet einschließlich aller Stadtteile betrachten und unter Beteiligung einer Arbeitsgruppe entwickelt werden. Es soll das gesamte Radverkehrsnetz darstellen und dabei sowohl den Alltags- wie auch den Freizeitverkehr umfassen. Das Konzept soll bestehende Mängel aufzeigen und die Maßnahmen zur Behebung der Mängel umfassend auflisten. Das Radverkehrskonzept bildet somit den Handlungsrahmen für Ausbau und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für die nächsten Jahre in der Gesamtstadt.

Im Sinne einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Förderung der zum Kraftfahrzeugverkehr alternativen Verkehrsmittel ist ein durchgängiges an neueste Standards orientiertes Radverkehrsnetz zu entwickeln. Dabei sind die Voraussetzungen für eine enge sowie attraktive Verknüpfung der Teilsysteme zu schaffen und untereinander zu optimieren. Das innerörtliche Radverkehrsnetz soll in das übergeordnete Netz bestehend aus regionalen Radrouten und touristischen Routen eingebunden werden, um so allen Radnutzergruppen Rechnung zu tragen.

Der Neckartal-Radweg quert als attraktiver Landesradfernweg das Stadtgebiet. Er ist als zertifizierter Radfernweg mit vier Sternen ausgezeichnet. Von der Beschilderung und Vermarktung dieses überregional bedeutsamen Radweges profitieren insbesondere Hotellerie und Gastronomie entlang der Route. Darüber hinaus ist Rottenburg mit mehreren Bahnhaltepunkten Ausgangspunkt für Pendler und für Tagesausflüge mit dem Fahrrad.

So laden in Rottenburg am Neckar und Umgebung attraktive Freizeitziele sowie reizvolle Täler und hügelige Waldlandschaften zu kulturellen und sportlichen Freizeitunternehmungen ein. Dabei spielen die topografischen Gegebenheiten heute nicht mehr die einschränkende Rolle vergangener Zeiten. Eine adäquate Radverkehrsinfrastruktur sowie eine entsprechende Wegweisung kann hier weitere Anreize zugunsten dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels liefern.

Für kurze Entfernungen (ca. 1 - 5 km) und immer häufiger auch für mittlere Entfernungen (bis ca. 25 km) wird das Fahrrad häufig auch auf dem Weg zum Einkauf, zur Arbeit, zur Schule oder als Zubringerverkehrsmittel zur Bahn benutzt. Der weitere Ausbau des gesamten Radverkehrsnetzes soll deshalb den Bedürfnissen der Radfahrer nach direkten, schnellen und sicheren Verbindungen entsprechen. Dabei ist den unterschiedlichen Ansprüchen des Alltags- und des Freizeitradverkehrs Rechnung zu tragen. Ferner spielt die Sicherung des Schülerradverkehrs eine wesentliche Rolle.

Im Gegensatz zur Planung des Straßennetzes wird der Ausbaustandard und die Führung der Radverkehrsanlagen als Verkehrsinfrastruktur-Angebot („Angebotsplanung“) konzipiert, welches die Benutzung des Fahrrads erleichtern, sowie die Sicherheit der relativ stark gefährdeten Verkehrsteilnehmer verbessern soll.

Die Anforderungen des Radverkehrs unterscheiden sich in der Freizeit und im Alltag. Während die Direktheit der Routen im Alltag von zentraler Bedeutung ist, tritt die Attraktivität der Umgebung von Radrouten und deren autofreie Führung im Fahrradtourismus in den Vordergrund. Um das Angebot an Radverkehrsanlagen den unterschiedlichen Bedürfnissen anzupassen und um eine hohe Akzeptanz der Radverkehrsführungen zu erzielen, ist eine detaillierte Aufnahme der derzeitigen Ver-

hältnisse besonders wichtig. Insbesondere sind Quellen und Ziele des Radverkehrs zu ermitteln sowie die vorhandenen Elemente des Radverkehrsnetzes hinsichtlich der Eignung für den Radverkehr zu untersuchen.

Im zu entwickelnden Konzept ist das Radverkehrsnetz entsprechend der Bedeutung in ein Haupt- und ein Ergänzungnetz zu gliedern. Die Maßnahmenvorschläge sollen Hinweise zu erforderlichen verkehrsregelnden oder baulichen Maßnahmen geben.

Im Hinblick auf Kapazitätsengpässe im Stadtverkehr einerseits sowie die gering werdenden finanziellen Spielräume kommunaler Haushalte andererseits, kommt einer gezielten Förderung des Radverkehrs als relativ kosteneffizientes Verkehrsmittel künftig eine gesteigerte Bedeutung zu. Dieser lässt sich schon mit einem Bündel kleinteiliger Maßnahmen sowie begleitender Öffentlichkeitsarbeit nachhaltig fördern (s. Anlage 1).

Mit Veröffentlichung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) 2020 im September 2012 wurden Ziele genannt (eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils) sowie Handlungsempfehlungen zur Förderung des Radverkehrs gegeben. Die Hauptverantwortung hierfür tragen Länder und Kommunen, die aufgefordert sind, mit innovativen und schlüssigen Radverkehrskonzepten ihren Beitrag zu einer nachhaltigen, integrierten Verkehrspolitik zu leisten. Dies wird mit einer konsequenten Anwendung der zum 01.09.2009 und 01.04.2013 in Kraft getretenen Änderung der Straßenverkehrsordnung sowie der aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, Ausgabe 2010) erleichtert.

Auf Landesebene dient die RadSTRATEGIE Baden-Württemberg als konzeptionelle und strategische Grundlage für die Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg. Mit den genannten Untersuchungen leistet die Stadt Rottenburg am Neckar einen wesentlichen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs auf kommunaler Ebene und erfüllt gleichzeitig eine Voraussetzung für die Freigabe von Fördermitteln des Landes nach LGVFG.

Radverkehrskonzept Arbeitsprogramm und Honorarangebot

Zur Bearbeitung dieses Themenbereiches ist es unabdingbar, detaillierte Ortskenntnisse mit dem Fahrrad zu erlangen. Nur so können die Probleme sachgerecht analysiert und maßgeschneiderte Lösungen erarbeitet werden. Ergänzend ist es angedacht, eine projektbegleitende Arbeitsgruppe einzurichten, in dem betroffene Ämter, Vertreter der Gemeinderatsfraktionen wie auch engagierte Radfahrerkreise vertreten sein sollen.

Das nachfolgend beschriebene Arbeitsprogramm weist die einzelnen Untersuchungsschritte detailliert aus.

2 ARBEITSPROGRAMM

Pos. 1 Bestandsaufnahmen und Standorterhebungen

Die Position 1 umfasst die Leistungen für die Übernahme und Zusammenstellung der planungsrelevanten Grundlagen, Daten und Vorgaben auf der Basis vorliegender Verkehrsuntersuchungen sowie aus Angaben und Unterlagen des Auftraggebers und ergänzender Aufnahmen vor Ort.

1.1 Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsdaten

- Führung und Ausbaustandard des Radverkehrs, einschließlich der Wirtschaftswege
- Prüfung vorhandener Radverkehrsanlagen (Mindeststandards)
- ortsfeste Leit- und Informationseinrichtungen
- Zweiradabstellanlagen (Stellplatzangebot)
- Verknüpfungspunkte mit dem öffentlichen Verkehr
- vorhandene Verkehrsdaten (Zählungen, Prognose, etc.),
- Verkehrsentwicklungsplan, Gutachten, Planungen
- Führung und Belastung des derzeitigen und künftigen Straßennetzes
- Unfallstatistik

1.2 Siedlungsstruktur

- Daten zur Siedlungsstruktur und Flächennutzung
- Entwicklung der Wohn- und Arbeitsplätze im Untersuchungsgebiet
- Schulstandorte, Schülerzahlen mit Herkunftsorten
- weitere öffentliche Einrichtungen mit hohem Radverkehr (Sportstätten, Büchereien, etc.)
- relevante Gaststätten und Beherbergungsbetriebe

1.3 Planunterlagen

- Sichtung der vorliegenden Vorstellungen und Planungen (Radwegenetz, Konfliktpunkte und Konzeptionen) sowie Zusammenstellung entsprechender Übersichten
- Plangrundlagen zu Hauptverkehrsstraßen
- Übersicht zu Bereichen mit Verkehrsberuhigung
- Umfang und Regelungen zu Einbahnstraßen und Fußgängerzonen
- Erfassung topographischer Verhältnisse
- Erfassung ausgewiesener Radwanderwege
- Radverkehrsbeschilderung
- Radwegweisung bestehender bzw. geplanter Routen
- Radverkehrsnetz des Landkreises
- Landesradverkehrsnetz Baden-Württemberg

Pos. 2 Erhebungen zum Radverkehr

- Wahlpositionen -

2.1 Zählung der Radverkehrsströme - Wahlposition -

Zählungen des Radverkehrs sind zur Analyse und Beurteilung des gesamten Radverkehrsaufkommens ebenso sinnvoll wie für einen zielgerichteten Ausbau des Radverkehrsnetzes. Zu diesem Zweck werden differenzierte und räumlich gestreute Zählungen des Radverkehrs vorgeschlagen. Die Erhebungen sollen als Vorher-Erhebung konzipiert werden und einen Eindruck über das gesamte Radverkehrsaufkommen der Stadt und dessen genaue Verteilung liefern. Sie geben ferner Hinweise zur Priorisierung anstehender Maßnahmen. Hierzu sind die verschiedenen Arten des Radverkehrs gleichermaßen zu berücksichtigen und dafür typische Querschnitte auszuwählen:

- Alltagsradverkehr (Beruf, Einkauf und Freizeit)
- Alltagsradverkehr Schüler
- Radtourismus

Radverkehrskonzept Arbeitsprogramm und Honorarangebot

- Festlegung von Erhebungsumfang und -zeiten
- Erstellung individueller Zählformulare
- Einweisung des Zählpersonals
- Durchführen der Erhebung mit Schülern
- Datenprüfung und -aufbereitung
- Darstellung der Ergebnisse in Tabellen und Grafiken

- 2.2 Umfrage zum Radverkehr - Wahlposition -
Abstimmung zu Zielen, Inhalten und zu befragenden
Personengruppen
Entwicklung eines Fragebogens
Durchführen der Erhebung mit Schülern
Datenprüfung und -aufbereitung
Darstellung der Ergebnisse in Tabellen und Grafiken

- Pos. 3 Bürgerbeteiligung
- Wahlposition -

Es ist denkbar, die Öffentlichkeit im Rahmen der Angebotsanalyse und Mängelermittlung frühzeitig zu beteiligen. Hierzu werden die Bürger über das Projekt informiert und zur Nennung von Schwachstellen und Anregungen aufgerufen. Die Bürger sollen die Möglichkeit erhalten ihre Wünsche und Anregungen einfach per Mail zu übermitteln. Die unterschiedlichen Anregungen werden gesammelt, grafisch aufbereitet, bewertet und sachgerecht in den weiteren Planungsprozess einbezogen.

Abstimmung mit dem Auftraggeber
Entwicklung eines Anschreibens zur Information über das Projekt und als Aufruf zur aktiven Bürgerbeteiligung
Sammlung und übersichtliche Zusammenstellung der Hinweise, Wünsche und Anregungen der Bürger
Grafische Darstellung der Ergebnisse
Bewertung aller Eingaben der Bürger
Vorschlag zum Umgang mit den Nennungen

Diskussion der Ergebnisse mit dem Auftraggeber
Zusammenfassung der Beteiligungsergebnisse

Pos. 4 Verkehrsanalyse

In diesem Bearbeitungsschritt erfolgt die Verarbeitung der Bestandsaufnahmen und Erhebungsergebnisse zur Ermittlung und Darstellung der bestehenden Verkehrssituation.

- 4.1 Aufzeigen der Schwerpunkte des Radverkehrs im Alltag und in der Freizeit.
- 4.2 Ermittlung der Quelle-Ziel-Beziehungen und des Verlaufs der Radverkehrsbeziehungen

Alle Stadtteile sind mit der Kernstadt sowie bedarfsgerecht untereinander auf direkten Routen miteinander zu verbinden

Die brenner BERNARD ingenieure GmbH untersucht aktuell im Auftrag des Landes-Verkehrsministeriums potenzielle Achsen für Radschnellverbindungen im ganzen Land. Ab einer Stärke von 2000 Radfahrern am Tag ist ein ausreichendes Potenzial für ein solches, hochwertiges Wegeangebot vorhanden. Denkbar ist, dass auch im Zuge der Verbindung zwischen Rottenburg und Tübingen ein entsprechendes Potenzial erreicht wird. Dann wird im Rahmen dieser Untersuchung auch die Routenwahl abgewogen und ein Vorschlag entwickelt.

- 4.3 Aufzeigen von Diskrepanzen zwischen Radwegeangebot und Verlauf der Radverkehrsbeziehungen als Ansatzpunkt für die Überprüfung bzw. Ergänzung des Radverkehrsnetzes insbesondere im Zuge von Hauptverkehrsstraßen.

Außerorts Prüfung der Erfordernis für straßenbegleitende Radwege anhand der Verkehrsstärke und Geschwindigkeit. Innerorts Prüfung der Er-

fordernis unterschiedlicher Radverkehrsanlagen anhand differenzierter Kriterien. Jeweils sind die Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg zu berücksichtigen.

- 4.4 Bewertung realisierter Radverkehrsanlagen unter Berücksichtigung aktueller Anpassungen der StVO, der gestiegenen Anforderungen durch die vermehrte Nutzung elektronisch unterstützter Fahrräder sowie des aktuellen Regelwerkes (ERA 2010).

Konflikte, Mängel und Lücken im Radverkehrsnetz werden beschrieben.

- 4.5 Ermittlung der kritischen Bereiche für den Radverkehr, Auswertung der Unfallstatistik des Auftraggebers mit Radfahrer-Beteiligung.

- 4.6 Darstellung der Analyseergebnisse in Plänen
Aufzeigen und Diskussion der Problembereiche

- Pos. 5 Überprüfung und Ergänzung des bestehenden Radverkehrsnetzes,
Maßnahmenkonzeption

- 5.1 Ausgehend von den Ergebnissen der vorausgegangenen Arbeitsschritte werden Planungskonzepte zum Radverkehrsnetz im Sinne einer Angebotsplanung erarbeitet. Dabei ist besonders auf die Attraktivität und Durchgängigkeit in der Routenführung für den Alltagsverkehr (insbesondere den Schülerverkehr) sowie auf die Eignung für Aspekte der Naherholung und des Fahrradtourismus zu achten.

Die Verbindungen im Radverkehrsnetz sollen möglichst direkt, jedoch unter Berücksichtigung der topographischen und räumlichen Verhältnisse, geführt werden. Aufgrund der vorliegenden Erfahrungen ist die Ausweisung eines Haupt- und Ergänzungsnetzes sinnvoll.

Die innerörtliche Einpassung in die Straßenräume und Wechselwirkungen zu anderen städtebaulichen und verkehrsplanerischen Zielvorstellungen ist zu berücksichtigen. Besonderes Augenmerk ist auf die Querungsstellen mit stark belasteten Achsen des Kfz-Verkehrs zu legen.

- 5.2 Hinsichtlich der bestehenden Konflikte und Mängel bzw. Lücken im Radverkehrsnetz werden jeweils Maßnahmenvorschläge aufgezeigt und bewertet. Die vielschichtigen Problemstellungen sind dabei mit den befassten Planungsinstitutionen bzw. Ämtern zu diskutieren.

Entwicklung differenzierter Lösungen zur Einrichtung bzw. Optimierung von Radverkehrsanlagen.

Dabei werden als mögliche Maßnahmen im Zuge von Hauptverkehrsstraßen neben straßenbegleitenden Radwegen und Radfahrstreifen auch Markierungselemente wie Schutzstreifen für Radfahrer (= Angebotsstreifen), aufgeweitete Radaufstellstreifen, vorgezogene Haltelinien, Abbiegespuren und Radfahrerfurten sowie signalisierte Fahrradschleusen in Betracht gezogen.

Die Einpassung der Radverkehrsanlagen in die zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen wird durch zwei beispielhafte Darstellungen sowie durch geeignete Musterlösungen dokumentiert.

Der aus verkehrsplanerischer Sicht erforderliche Ausbaustandard (separat, innerhalb der Fahrbahn, etc.) wird verbal und durch Skizzen erläutert. Besondere Lösungsvorschläge beziehen sich auf die Beseitigung bzw. Entschärfung von Gefahrenstellen und sonstiger Schwachpunkte.

Die erforderlichen, verkehrsregelnden und baulichen Maßnahmen werden jeweils anschaulich in Maßnahmenblättern (siehe Anlage 2) aufgelistet und in einem Maßnahmenplan übersichtlich dargestellt.

- Pos. 6 Öffentlichkeitsarbeit
- Wahlposition -

Analyse bisher durchgeführter Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radverkehr

Bewertung der durchgeführten Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit

Ausarbeitung von Marketing-Vorschlägen im Sinne einer umfassenden Förderung des Radverkehrs wie z. B. Aktionen zum Radfahren, Öffentlichkeitsarbeit, Förderung des Fahrradklimas, des Fahrradtourismus, etc. Dabei sollen alle mit dem Radverkehr befassten Themen und Institutionen/Ämter berücksichtigt werden und Vorschläge zu deren Vernetzung entwickelt werden.

Neben dem Ausbau eines zusammenhängenden und dichten Radverkehrsnetzes ist gleichermaßen eine gezielte Bewusstseinsbildung sowie die Verbesserung weiterer Rahmenbedingungen erforderlich, um Verhaltensänderungen zugunsten einer umweltfreundlichen Verkehrsmittelwahl zu bewirken. Hierzu werden auf die konkrete Situation in der Stadt Rottenburg am Neckar bezogene Ideen und Maßnahmen entwickelt. Der Rahmen für derartige Vorschläge ist in Anlage 1 aufskizziert.

Aufbereitung einer Prioritätenliste

Abstimmung mit dem Auftraggeber

- Pos. 7 Empfehlungen zu Radabstellanlagen, Lade- und Verleihstationen
- Wahlposition -

Die Motivation zur Fahrradnutzung im Alltag ist von vielfältigen, subjektiven Gesichtspunkten abhängig. Einer davon ist die Form der Abstellmöglichkeit für das Fahrrad. Eine nachhaltige Qualitätssteigerung der Abstellmöglichkeit, unter Beachtung der Standortkriterien, bedeutet meistens gleichzeitig eine erhöhte Akzeptanz und damit Frequentierung von Radfahrern. Die qualitativen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen sind vielfältig, personen- und standortabhängig. Vor diesem Hintergrund werden Standards und Hinweise zum öffentlichen und privaten Fahrradparken abgeleitet.

Geeignete Abstellmöglichkeiten, aber auch Lade- und Verleihstationen an Haltepunkten des öffentlichen Personennahverkehrs dienen der Ver-

Radverkehrskonzept Arbeitsprogramm und Honorarangebot

knüpfung der verschiedenen Systeme und verbessern die Chancen für den Umweltverbund. Es ist zu prüfen, inwieweit solche Angebote in Rottenburg am Neckar eine Ergänzung der Mobilitätsketten darstellen können.

Bestandserfassung von Radabstellanlagen an relevanten Dienstleistungseinrichtungen, öffentlichen und Freizeiteinrichtungen

Bewertung vorhandener Abstellanlagen

Ermittlung des weiteren Bedarfs an Fahrradabstellanlagen

Hinweise zur Aufstellung und Ergänzung von Abstellanlagen im öffentlichen Raum

Hinweise zur Aufstellung von Lade- und Verleihstationen

Hinweise zum privaten Fahrradparken (Stellplatzsatzung)

Aufbereitung einer Prioritätenliste

Abstimmung mit dem Auftraggeber

Pos. 8 Ausarbeitung des Planungskonzepts und Untersuchungsberichts

8.1 Ausarbeitung eines Planungskonzepts für ein Radverkehrsnetz mit Bewertung der Maßnahmen nach ihrer Dringlichkeit.

Abstimmung mit dem Auftraggeber

8.2 Grobe Einstufung des Aufwands der Maßnahmen

8.3 Zusammenfassung aller Untersuchungsergebnisse in einem Bericht

Präsentation des Radverkehrskonzeptes

3 HONORARERMITTLUNG

Die Honorarberechnung erfolgt auf der Basis der zur Zeit gültigen Stundensätze durch Vorausschätzung des voraussichtlichen Zeitbedarfs und Erfahrungswerten gemäß § 6 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) in der bei der Angebotserstellung gültigen Fassung.

Der voraussichtliche Zeitaufwand wird in Tagewerken angegeben. Das Honorar für ein Tagewerk (TW) umfasst die durchschnittlichen, täglichen Kosten eines Bearbeiterteams und beträgt derzeit

netto EURO 900,00.

Für allgemeine Verwaltung, Porto, Telefon, Telefax, ISDN, interne Vervielfältigung, EDV-Nutzung und Geräteinsatz sowie Reisekosten werden pauschale Nebenkosten in Höhe von 6 % der Gesamtkosten berechnet.

Getrennt abgerechnet werden Vervielfältigungen, Reprografie, Druckkosten und die Kosten für die Beschaffung von Planunterlagen. Nicht im Angebot enthaltene Leistungen können pauschal vereinbart oder nach Zeitaufwand mit folgenden Stundensätzen abgerechnet werden:

Geschäftsführer/Prokurist	netto EURO	85,00/Stunde
Leitender Ingenieur	netto EURO	76,00/Stunde
Projektingenieure, Sachbearbeiter	netto EURO	65,00/Stunde
Mitarbeiter	netto EURO	45,00/Stunde

In unserem Honorar sind sämtliche unserer Arbeitsaufenthalte sowie drei Besprechungs- oder Präsentationstermine beim Auftraggeber eingerechnet. Eventuelle weitere Termine werden mit folgenden Sätzen in Rechnung gestellt:

Besprechungstermin	(1,00 TW)	netto EURO	900,00
Präsentationstermin	(1,20 TW)	netto EURO	1.080,00
Bürgerwerkstatt	(2,00 TW)	netto EURO	1.800,00

Stadt Rottenburg am Neckar

Radverkehrskonzept Arbeitsprogramm und Honorarangebot

Der Auftragnehmer ist berechtigt, Zwischenrechnungen gemäß Arbeitsfortschritt zu stellen.

Die einzelnen Teilleistungen des Arbeitsprogramms werden wie folgt angeboten:

Pos. 1	Bestandsaufnahmen und Standorterhebungen 8,00 TW	netto EURO	7.200,00
Pos. 4	Verkehrsanalyse 11,00 TW	netto EURO	9.900,00
Pos. 5	Verkehrsplanung 15,00 TW	netto EURO	13.500,00
Pos. 8	Planungskonzept und Bericht 7,00 TW	netto EURO	6.300,00

Wahlpositionen:

Pos. 2	Erhebungen		
2.1	Zählungen - nach Aufwand - Alternativ z.B. 10 Knotenpunkte je 4 Stunden 3,50 TW	netto EURO	3.150,00
	10 Querschnitte je 4 Stunden 2,50 TW	netto EURO	2.250,00
2.2	Befragung 4,00 TW	netto EURO	3.600,00
Pos. 3	Bürgerbeteiligung per Online-Befragung 4,50 TW	netto EURO	4.050,00
Pos. 6	Öffentlichkeitsarbeit 6,00 TW	netto EURO	5.400,00
Pos. 7	Abstellanlagen, Lade- und Verleihstationen 5,00 TW	netto EURO	4.500,00

Summe (ohne Wahlpositionen) 41,00 TW netto EURO 36.900,00

Hinzu kommen ggf. Wahlpositionen und Kosten für Erhebungspersonal, die Nebenkosten (6 %) und die gesetzliche Mehrwertsteuer (19 %). Die Beauftragung ist stufenweise möglich.

Radverkehrskonzept
Arbeitsprogramm und Honorarangebot

4 ZEITLICHE ABWICKLUNG

Die Abwicklung erfolgt in Abstimmung mit dem Auftraggeber.

Die Untersuchungen zum Radverkehr können kurzfristig beginnen. Um Eindrücke vom tatsächlichen Radverkehrsaufkommen, insbesondere des Freizeitradverkehrs, einbeziehen zu können, ist das Sommerhalbjahr mit zu berücksichtigen.

5 REFERENZEN (Auszug aus der Projektliste)

Ein Schwerpunkt der Aufgabenstellungen lag bisher unter anderem bei der Erstellung kommunaler, kreisweiter und landesweiter Radverkehrskonzepte. Die spezifischen Kenntnisse zur Radverkehrsplanung liegen dem Büro stets auf aktuellem Stand vor. Die nachfolgenden Referenzen belegen unsere Erfahrungen auf dem Gebiet des Radverkehrs.

Stadt Aalen	Konzeption einer wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr
Stadt Backnang	Radinfrastrukturkonzept
Stadt Bad Waldsee	Radverkehrskonzept und Folgeberatung zur Umsetzung
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg	Aufstellung des Landesradverkehrsnetzes Baden-Württemberg (RadNETZ BW)
	Untersuchung zu regionalen Radverkehrskonzepten in Baden-Württemberg
	Potenzialanalyse und Verfahren für Machbarkeitsuntersuchungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg
Stadt Dillingen an der Donau	Machbarkeitsuntersuchung zur Führung des Radverkehrs im Zuge der Ortsdurchfahrten nach Umwidmung der B 16
Donautal-Aktiv e.V.	Festlegung des Radroutennetzes in der Modellregion „Schwäbisches Donautal“
Stadt Donauwörth	Untersuchungen zur Konzeption eines Radverkehrsnetzes

Radverkehrskonzept Arbeitsprogramm und Honorarangebot

Stadt Ellwangen	Untersuchungen zur Konzeption eines Radverkehrsnetzes
Stadt Ehingen (Donau)	Radverkehrskonzept für die Kernstadt
Stadt Emmendingen	Radverkehrskonzept und Planung von Detaillösungen
Stadt Eppingen	Radverkehrskonzept
Stadt Erbach	Radverkehrskonzept und Verkehrsentwicklungsplanung
Stadt Freudenstadt	Radverkehrskonzept
Stadt Friedrichshafen	Verkehrsentwicklungsplan, Simulationsuntersuchung bzgl. der Auswirkungen unterschiedlicher Radverkehrsführungen im Zuge der Friedrichstraße
Stadt Herrenberg	Radverkehrsplanung im Bereich der Hauptverkehrsstraßen
Stadt Herzogenaurach	Verkehrsentwicklungsplan, Teil Radverkehrskonzept
Stadt Heubach	Untersuchungen zur Konzeption eines Radverkehrsnetzes Wegweisung für den Radverkehr Planung zur Sicherung des Radverkehrs im Zuge der L 1161
Stadt Horb	Potenzialabschätzung für einen Radweg auf der Hochbrücke der B 32 Ortsumfahrung Horb

Radverkehrskonzept Arbeitsprogramm und Honorarangebot

Stadt Illertissen	Verkehrsentwicklungsplan, Teil Radverkehrskonzept
Stadt Ingolstadt	Radverkehrszählung und Hochrechnung des Rad- verkehrsanteils
Stadt Kirchheim u. T.	Konzept zur fahrradfreundlichen Markierung des Hauptstraßennetzes
Stadt Mengen	Verkehrsentwicklungsplan, Teil Radverkehr
Stadt Leonberg	Aus- bzw. Neubau des Radweges zwischen Leon- berg und Ditzingen entlang der B 295
Gem. Michelbach a. d. Bilz	Variantenprüfung zur Radverkehrsführung
Stadt Neu-Ulm	Radverkehrskonzeption und Ausarbeitung einer wegweisenden Beschilderung
Stadt Offenburg	Integriertes Verkehrskonzept, Teil 9 Fahrradförderprogramm III
Markt Pfaffenhofen	Radverkehrskonzept mit Neugestaltung der Ortsdurchfahrt
Stadt Pfullendorf	Radverkehrskonzept
Stadt Pforzheim	Verkehrsentwicklungsplan einschließlich Konzeption eines Radverkehrsnetzes und Ausarbeitung von Entwürfen
Landkreis Ravensburg	Erstellung eines kreisweiten Radverkehrskonzeptes Planung einer Querungshilfe über die K 8025 bei Leutkirch

Radverkehrskonzept Arbeitsprogramm und Honorarangebot

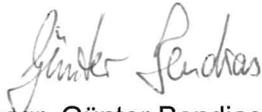
Landkreis Rottweil	Bewertung und Priorisierung des Radwegebedarfs entlang von Kreisstraßen
Stadt Schwäbisch Gmünd	Radverkehrskonzeption und Maßnahmenkatalog im Zuge von Haupterschließungsachsen
Landkreis Sigmaringen	Erstellung eines kreisweiten Radverkehrskonzeptes
Landkreis Starnberg	Erstellung eines Alltagsradroutennetzes mit Maßnahmenkonzeption
Stadt Stein	Untersuchungen zur Radverkehrsführung in der Innenstadt
Stadt Stuttgart	Hauptradroute 1 - Waiblinger Straße/ Nürnberger Straße, Planungsleistungen der Phasen 3, 5 und 6 nach HOAI, Vermessungsarbeiten, Verkehrszeichenpläne und Lichtsignalsteuerungen
Regierungspräsidium Stuttgart	Machbarkeitsuntersuchung zur Führung des Radverkehrs im Zuge der L 528 Heinsheim - Gundelsheim
Stadt Ulm	Radverkehrsprogramm
Stadt Überlingen	Radverkehrskonzept
Stadt Wangen	Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes und Ausarbeitung von Detaillösungen im Zuge der Hauptstraßen
Stadt Weinstadt	Radverkehrsplanung in Weinstadt-Endersbach
Gemeinde Weissach i. T.	Untersuchungen zur Konzeption eines Radwegennetzes

Radverkehrskonzept
Arbeitsprogramm und Honorarangebot

Aufgestellt: Aalen, im April 2017

brenner BERNARD ingenieure GmbH

i. V.



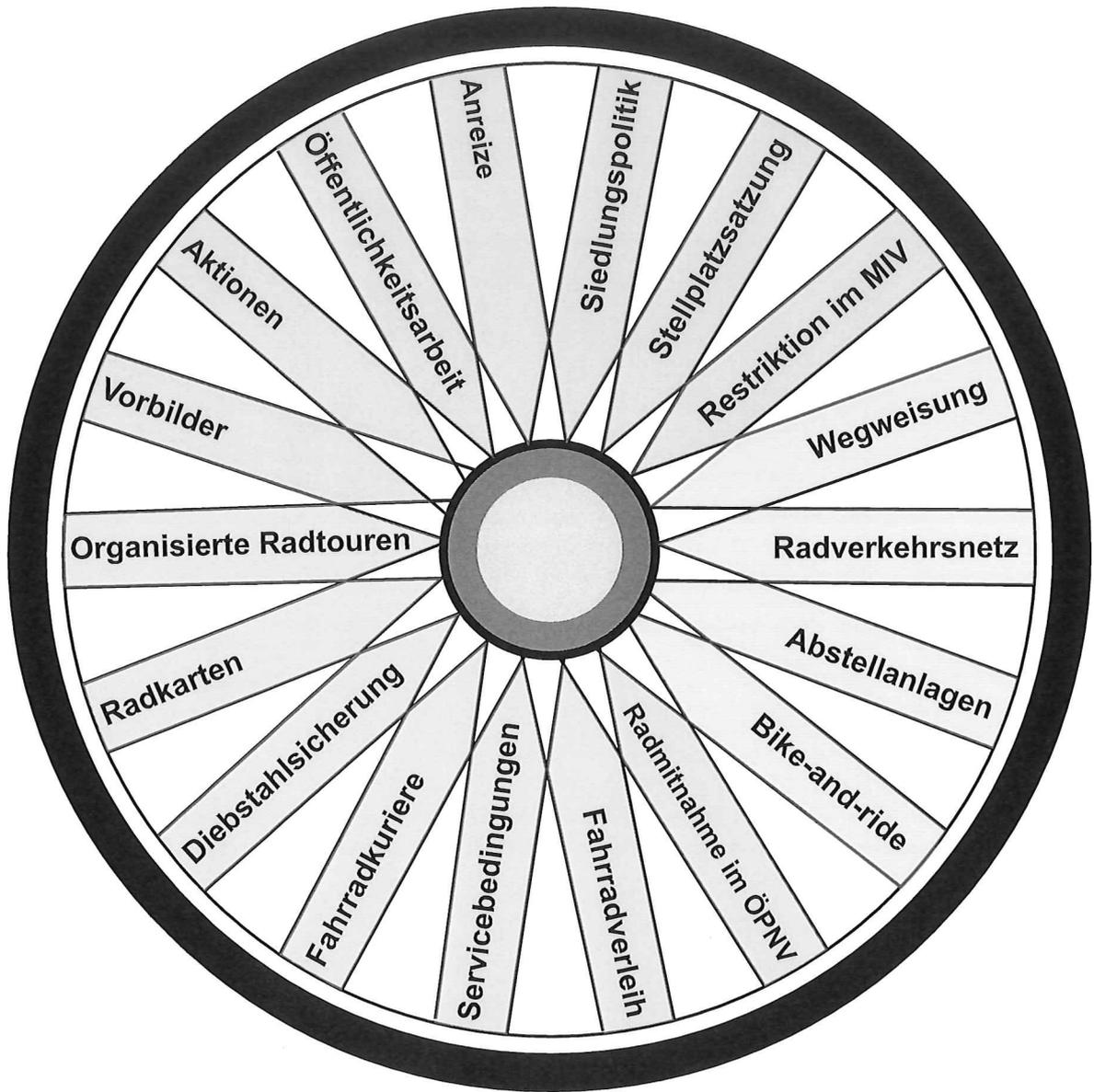
Dipl.-Geogr. Günter Bendias

Projektleiter Verkehrsplanung

ANLAGE 1

Maßnahmenbündel zur Förderung des Radverkehrs

Maßnahmenbündel zur Förderung des Radverkehrs



Infrastruktur 

Service 

Marketing und Rahmenbedingungen 



ANLAGE 2

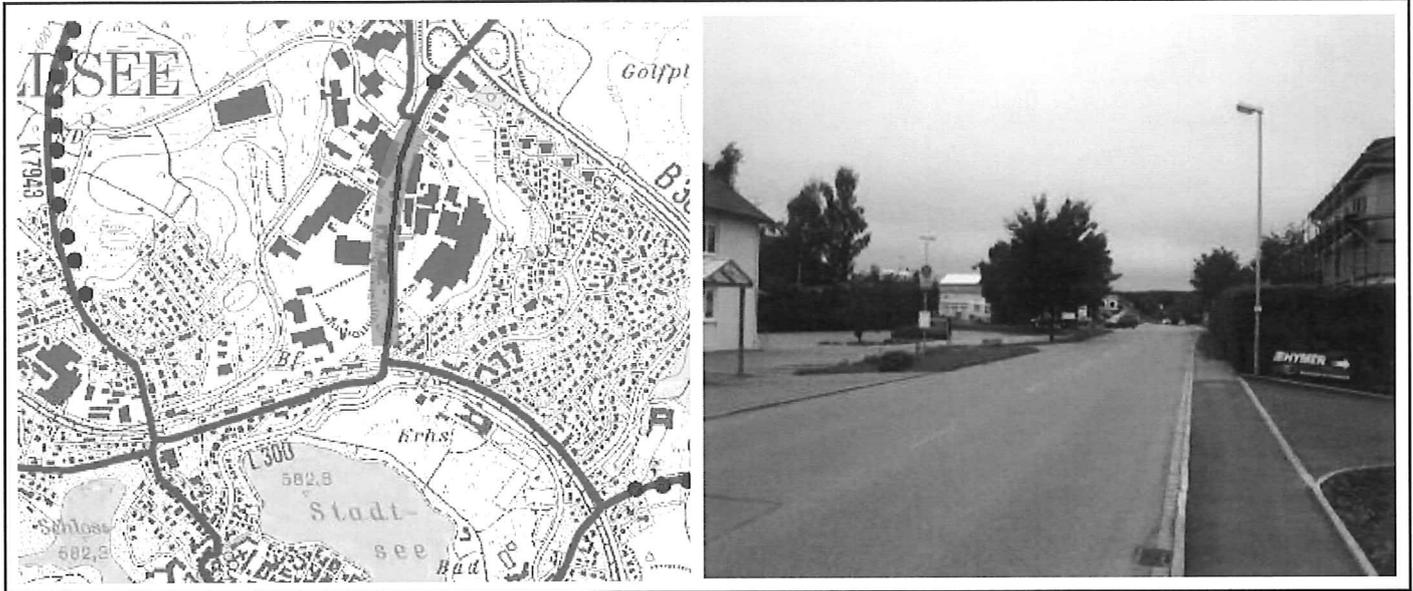
Beispiel für ein Maßnahmenblatt

Beispiel für ein Maßnahmenblatt

Nr.: 161 **Kategorie:** Netzlücke - straßenbegleitender Radweg

Lage	Von	Bis	Länge [m]
Bad Waldsee, L 300 Biberacher Straße	Abzw. Holzstraße	Abzw. Bahnhofstraße	700
Gemarkung	Baulastträger	DTV [Kfz/24 h]	V zul [km/h]
Bad Waldsee	Land	11.900 (L 300)	50

Mangel/Problem
Straßenabschnitt mit sehr hohen Kfz-Verkehrsstärken ohne Radverkehrsangebot



Maßnahme
Fahrtrichtung Süden: Fortführung des straßenbegleitenden Radweges bis über die Einmündung der Steinstraße, danach Markierung eines Schutzstreifens. Fahrtrichtung Norden: Öffnung des straßenbegleitenden Gehweges für den Radverkehr (StVO-Zeichen 1022-10) bis südlich der Steinstraße, im Bereich Hymer Verbreiterung des Gehweges

Dringlichkeit	gering	mittel	hoch
Aufwand	gering	mittel	groß

Bemerkungen

ANLAGE 3

Ausgewählte Referenzbeispiele

(Siehe Original!)