ANLAGE 1

Bewertungsraster

	Kriterium	Erläuterung	Datengrundlagen	ggf. Radius
Potenzialrelevante Faktoren / Attraktivität	**Umwegfaktor**	Je geringer der Umweg gegenüber parallelen Verbindungen, desto höher ist die Attraktivität der Radschnellverbindung.	Umwegfaktor 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 Arbeitplätze 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 Bahnhofe/ 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 befürtwortende 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 störungsempflindliche 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 Beschäftiger angenommen.

ANLAGE 2

Variantenvergleich

Bedeutung	Kriterium	Variante A	
		Wert	Bewertung
	Abschnittslänge [m]	690	
Potenzial / Attraktivität	Umwegfaktor	1,03	
	Wohnbaufläche in [ha]	60	
	Anzahl der Arbeitsplätze	3.760	
	Anzahl der Studierenden		
	Azahl der Schulplätze	2.540	
	Anzahl der Anschlusspunkte (Erschließungswirkung)	1	
	Anzahl der Bahnhöfe/ Haltepunkte (Verknüpfung SPNV)	1	
	Touristischer und Freizeitradverkehr (Länge in [m])	0	
	Topographie [m]	6	
	Weitere befürwortende Faktoren	Die Neubaumaßnahme im gesamten Abschnitt entspricht der Planung der Stadt Tübingen ("Blaues Band", Varinate 4)	
Qualität / Standardeinhaltung	Anteil Länge Qualitätsstandard RSV [%]	100	
	Anzahl Knotenpunkte mit Zeitverlust	0	
Handlungsaufwand / Umsetzung	Länge mit Aus- oder Neubaumaßnahmen [m]	690	
	Anzahl neuer Ingenieurbauwerke	0	
	Schutzgebiete im Einzugsgebiet [ha]	20	
	Weitere Hemmnisse		

Variantenvergleich Tübingen - Rottenburg a.N.

Bedeutung	Kriterium	Variante B 1		Variante B 2		Variante B 3		Variante B 4	
		Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung
	Abschnittslänge [m]	2.840		1.860		1.990		2.180	
Potenzial / Attraktivität	Umwegfaktor	1,14	o	0,74	+	0,80	+	0,87	+
	Wohnbaufläche in [ha]	80	+	60	+	70	+	70	+
	Anzahl der Arbeitsplätze	1.720	+	2.260	+	2.260	+	2.980	+
	Anzahl der Studierenden								
	Azahl der Schulplätze	2.540	+	2.540	+	2.540	+	2.540	+
	Anzahl der Anschlusspunkte (Erschließungswirkung)	2	+	1	o	0	-	0	-
	Anzahl der Bahnhöfe/ Haltepunkte (Verknüpfung SPNV)	1	+	1	+	1	+	1	+
	Touristischer und Freizeitradverkehr (Länge in [m])	0	o	0	o	0	o	0	o
	Topographie [m]	30	+	5	+	5	+	5	+
	Weitere befürwortende Faktoren							Anbindung an das Quartier "Saiben" (städtebauliche Einbindung)	
Qualität / Standardeinhaltung	Anteil Länge Qualitätsstandard RSV [%]	85	+	100	+	100	+	100	+
	Anzahl Knotenpunkte mit Zeitverlust	1	+	4	-	5	-	0	+
Handlungsaufwand / Umsetzung	Länge mit Aus- oder Neubaumaßnahmen [m]	840	+	1710	-	1840	-	1450	+
	Anzahl neuer Ingenieurbauwerke	0	+	0	+	0	+	1	o
	Schutzgebiete im Einzugsgebiet [ha]	120	-	20	+	20	+	20	+
	Weitere Hemmnisse	Rappenberghalde, Hirschauer Straße: Einrichtung einer Fahrradstraße zu prüfen: Parken, Campingplatz							
GESAMTBEWERTUNG		9	+	7	+	6	+	9	+

Bearbeitet : Do Datum : 2018-07-24

Projekt-Nr.: 5465

Bedeutung	Kriterium	Variante C 1		Variante C 2		Variante C 3		Variante C 4		Variante C 5		Variante C 6	
		Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung
	Abschnittslänge [m]	5.720		5.080		5.100		5.410		6.270		6.530	
Potenzial / Attraktivität	Umwegfaktor	1,08	o	0,96	+	0,96	+	0,90	+	1,16	o	1,09	o
	Wohnbaufläche in [ha]	30	-	20	-	0	-	90	o	160	+	160	+
	Anzahl der Arbeitsplätze	610	o	600	o	450	o	2.220	+	2.270	+	2.270	+
	Anzahl der Studierenden												
	Azahl der Schulplätze	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
	Anzahl der Anschlusspunkte (Erschließungswirkung)	5	+	4	+	3	o	0	-	0	-	0	-
	Anzahl der Bahnhöfe/ Haltepunkte (Verknüpfung SPNV)	0	-	0	-	0	-	1	+	1	+	1	+
	Touristischer und Freizeitradverkehr (Länge in [m])	1.780	+	2180	+	760	+	0	o	0	o	0	o
	Topographie [m]	40	+	30	+	30	+	30	+	40	+	40	+
	Weitere befürwortende Faktoren												
Qualität / Standardeinhaltung	Anteil Länge Qualitätsstandard RSV [%]	100	+	100	+	100	+	100	+	66	o	83	+
	Anzahl Knotenpunkte mit Zeitverlust	0	+	0	+	0	+	0	+	3	o	1	o
Handlungsaufwand / Umsetzung	Länge mit Aus- oder Neubaumaßnahmen [m]	3800	o	3690	o	5100	-	5410	-	3130	+	3580	+
	Anzahl neuer Ingenieurbauwerke	1	o	0	+	1	o	1	o	0	+	0	+
	Schutzgebiete im Einzugsgebiet [ha]	390	-	360	-	420	-	170	o	40	+	40	+
	Weitere Hemmnisse			Gewerbegebiet Hirschau (Schwerverkehr)		Neubau zwischen Neckar und Baggersee vermutlich kaum zu realisieren.		Zur Realisierung einer RSV wird ein neues Planfeststelllungsverfahren erforderlich.					
GESAMTBEWERTUNG		1	o	3	o	0	o	3	o	5	+	6	+

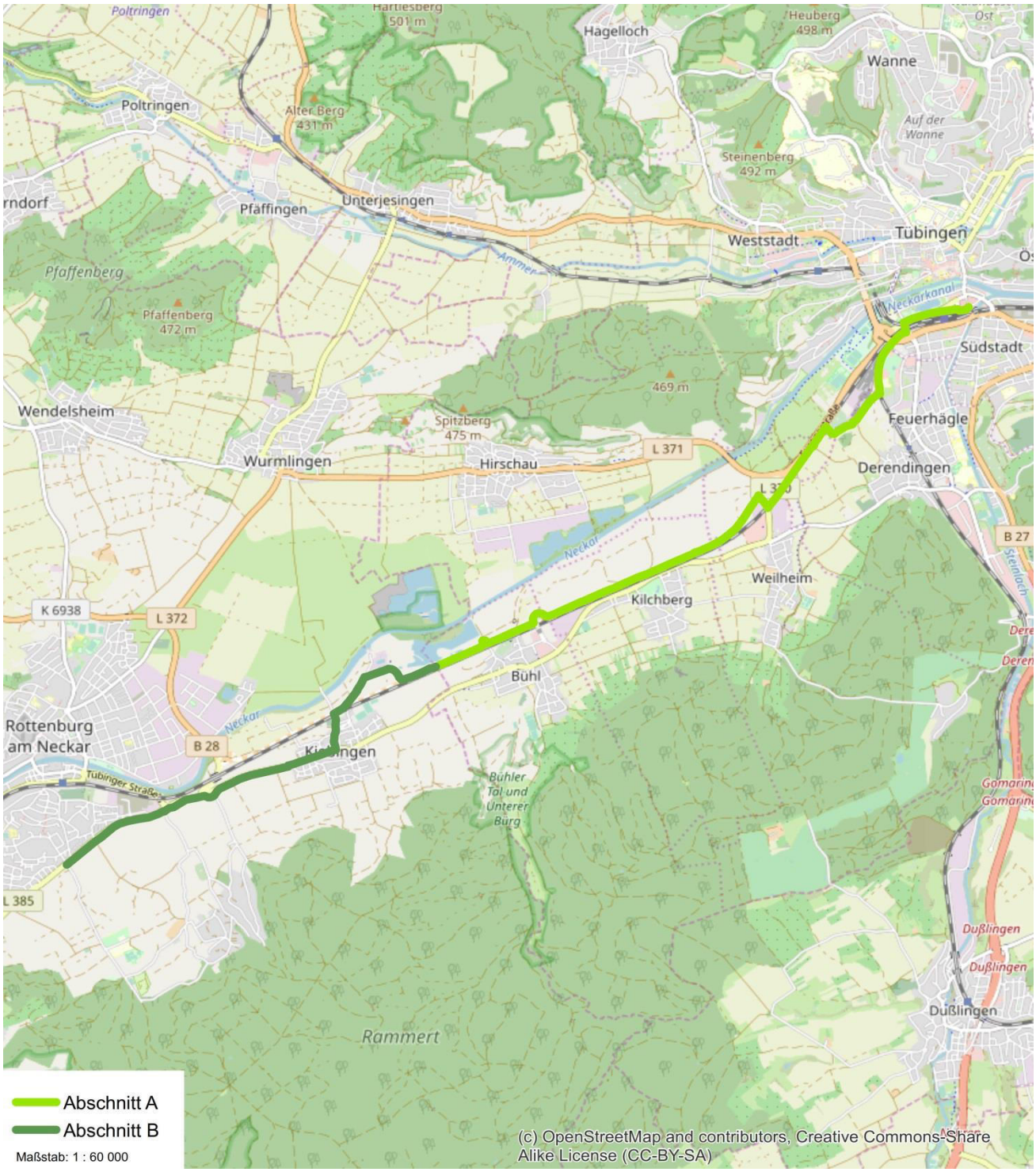
Bedeutung	Kriterium	Variante D 1		Variante D 2		Variante D 3		Variante D 4		Variante D 5		Variante D 6	
		Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung
	Abschnittslänge [m]	730		3750		960		2980		2600		1340	
Potenzial / Attraktivität	Umwegfaktor*	1,0	o	1,0	o	1,0	o	1,0	o	1,0	o	1,0	o
	Wohnbaufläche in [ha]	10	o	90	+	30	o	90	+	80	+	50	+
	Anzahl der Arbeitsplätze	170	o	1.230	+	220	o	1.230	+	1.220	+	230	o
	Anzahl der Studierenden												
	Azahl der Schulplätze	0	-	220	+	0	-	220	+	220	+	0	-
	Anzahl der Anschlusspunkte (Erschließungswirkung)	2	+	1	o	1	o	0	-	0	-	1	+
	Anzahl der Bahnhöfe/ Haltepunkte (Verknüpfung SPNV)	0	-	1	+	1	+	1	+	1	+	1	+
	Touristischer und Freizeitradverkehr (Länge in [m])	730	+	0	o	0	o	0	o	0	o	0	o
	Topographie [m]	< 5	+	10	+	< 5	+	20	+	20	+	< 5	+
	Weitere befürwortende Faktoren												
Qualität / Standardeinhaltung	Anteil Länge Qualitätsstandard RSV [%]	100	+	94	+	100	+	92	+	91	+	100	+
	Anzahl Knotenpunkte mit Zeitverlust	0	+	2	-	0	+	2	-	2	-	1	o
Handlungsaufwand / Umsetzung	Länge mit Aus- oder Neubaumaßnahmen [m]	730	-	2950	o	960	-	2180	o	2180	-	960	o
	Anzahl neuer Ingenieurbauwerke	0	+	0	+	0	+	0	+	0	+	0	+
	Schutzgebiete im Einzugsgebiet [ha]	90	o	160	-	60	o	100	o	90	o	60	o
	Weitere Hemmnisse												
GESAMTBEWERTUNG		3	o	5	+	3	o	5	+	4	o	5	+

** Da sich die Start- und Zielpunkte bei den Abschnitten D stark unterscheiden und die Strecken bei jeder Variante die direkteste Verbindung zwischen dem jeweiligen Start- und Zielpunkt darstellt, wurde für alle Umwegfaktoren der Wert 1,0 angesetzt.*

ANLAGE 3

Steckbrief der Vorzugstrasse

Übersicht der Abschnitte für die Gesamtstrecke — Vorzugstrasse

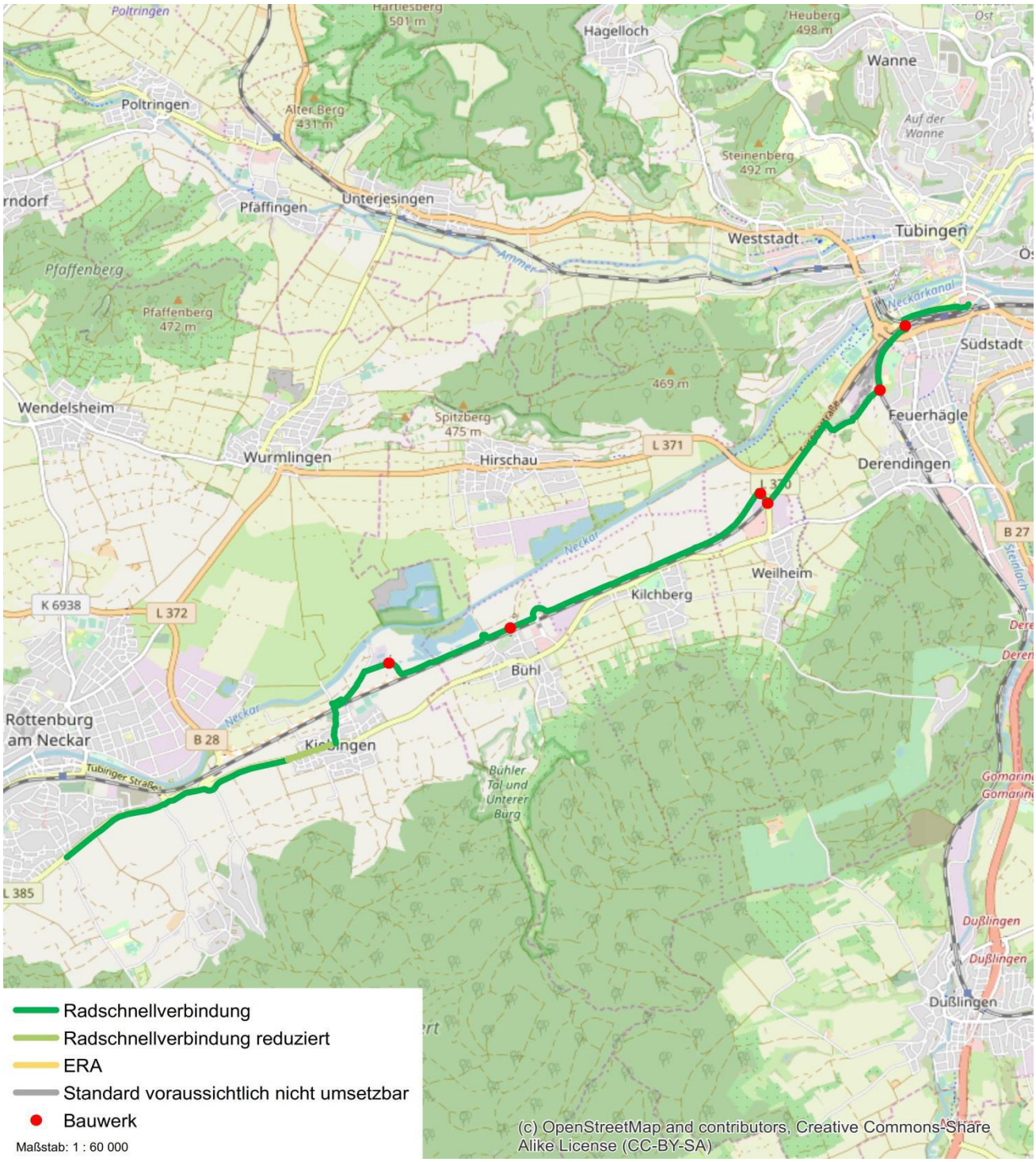


Zusätzlicher Hinweis / Bemerkung

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. Zur Umsetzung der RSV ist ein separates Planfeststellungsverfahren im Zuge des Neubaus der B 28 notwendig.

Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Übersicht der Abschnitte für die Gesamtstrecke — Vorzugstrasse

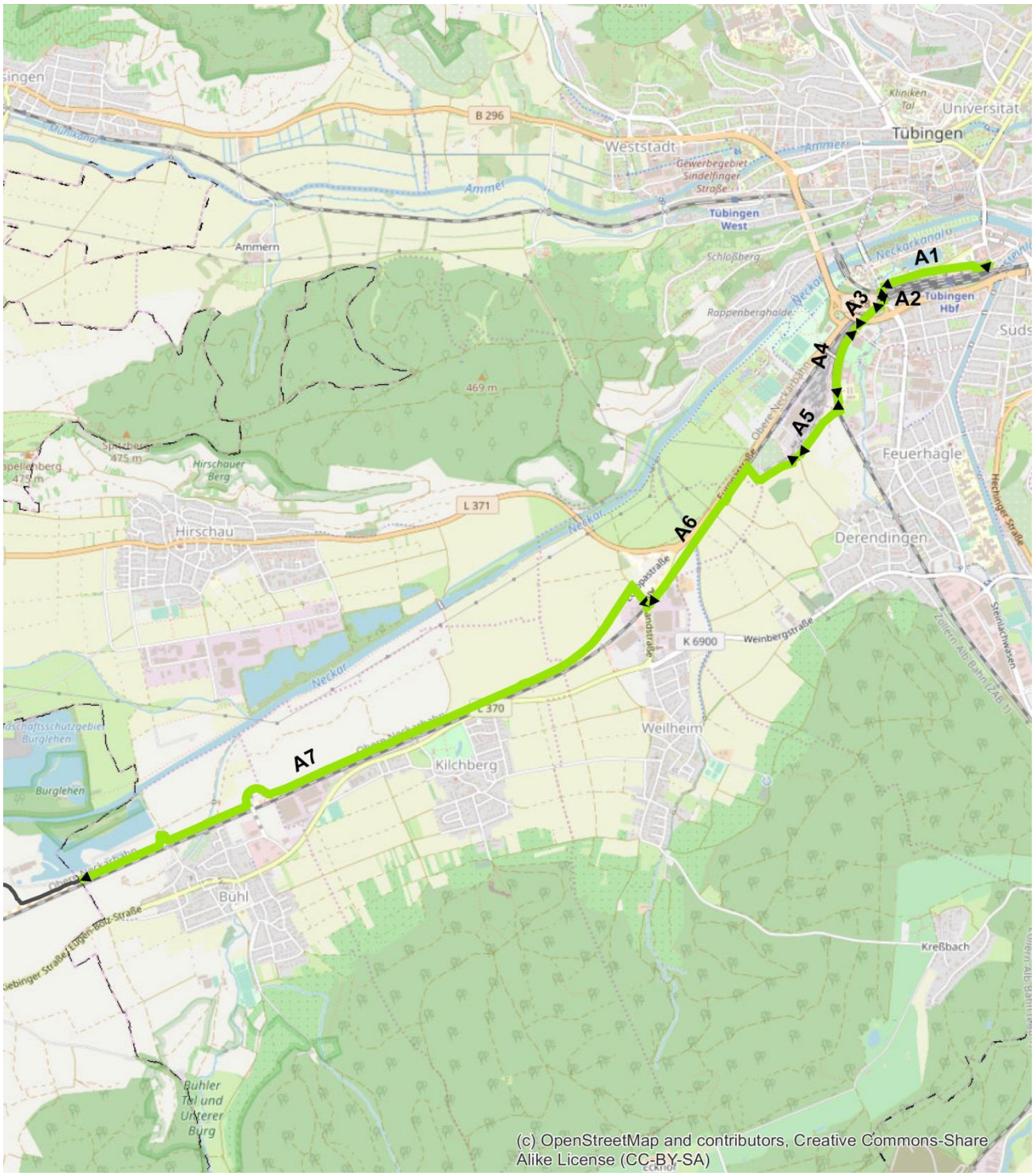


Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für die Gesamtstrecke			Vorzugstrasse
Gesamtlänge	**12,1**	**km**	
… davon an Hauptverkehrsstraßen geführt	6,0	km	50 %
… davon auf Nebenstraßen geführt	1,8	km	15 %
… davon selbständig geführt	4,3	km	36 %
Knotenpunkte			
Anzahl plangleicher Knotenpunkte	23	Stk.	
Anzahl planfreier Knotenpunkte	7	Stk.	
Qualitätsstandard im Längsverkehr			
Streckenlänge Qualitätsstufe "Radschnellverbindung"	11,6	km	96 %
Streckenlänge Qualitätsstufe "Radschnellverbindung reduziert"	0,5	km	4 %
Streckenlänge Qualitätsstufe "ZielNETZ"	0,0	km	0 %
Streckenlänge ohne Umsetzbarkeit der Standards	0,0	km	0 %
Qualitätsstandard im Querverkehr			
Zeitverlust durch Warten und Anhalten 0 Sek. pro Knoten	23	Knotenpunkte	
Zeitverlust durch Warten und Anhalten < 20 Sek. pro Knoten	1	Knotenpunkte	
Zeitverlust durch Warten und Anhalten ≥ 20 Sek. pro Knoten	6	Knotenpunkte	
Zeitverluste in Folge von Knotenpunkten pro Kilometer	12	Sek.	
Fahrzeit	36	Min.	
Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit	20	km/h	
Handlungsbedarf an Strecken und Knoten			
Neubau an Strecken	2,1	km	
Ausbau an Strecken	8,4	km	
Einrichtung von Fahrradstraßen	1,0	km	
Markierung von Radfahr- oder Schutzstreifen	0,5	km	
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken	0,1	km	
Neubau von Sonderbauwerken	6	Stück	
Instandsetzung oder Sanierung von Sonderbauwerken	1	Stück	
Weitere Knotenpunkte mit Handlungsbedarf	23	Stück	
Kosten (*)			
Streckenabschnitte	5.331.000	€	
Planfreie Knotenpunkte (Sonderbauwerke)	11.000.000	€	
Plangleiche Knotenpunkte	512.000	€	
Pauschale Kosten für Grunderwerb	371.000	€	
Pauschale Kosten für Ausgleichsmaßnahmen	21.000	€	
Gesamtkosten (netto)	17.235.000	€	
Planungskostenaufschlag	2.585.000	€	
Gesamtkosten (inkl. der Kosten für Grunderwerb und Ausgleich, Planungskostenaufschlag, MwSt.)	**23.586.000**	**€**	
Kosten pro Kilometer (inkl. der Kosten für Grunderwerb und Ausgleich, Planungskostenaufschlag, MwSt.)	**1.949.000**	**€**	

* Werte gerundet

Übersicht der Maßnahmenabschnitte im Abschnitt A



Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für den Abschnitt A				**Vorzugstrasse**
Gesamtlänge des Abschnitts	**7,4**	**km**		
… davon an Hauptverkehrsstraßen geführt	4,9	km	66	%
… davon auf Nebenstraßen geführt	1,1	km	15	%
… davon selbständig geführt	1,4	km	19	%
Qualitätsstandards im Abschnitt				
Streckenlänge Qualitätsstufe "Radschnellverbindung"	7,4	km	100	%
Handlungsbedarf an Strecken und Knoten im Abschnitt				
Neubau an Strecken	1,2	km		
Ausbau an Strecken	5,9	km		
Einrichtung von Fahrradstraßen	0,2	km		
Markierung von Radfahr- oder Schutzstreifen	0,0	km		
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken	0,1	km		
Neubau von Sonderbauwerken	5	Stück		
Instandsetzung oder Sanierung von Sonderbauwerken	0	Stück		
Weitere Knotenpunkte mit Handlungsbedarf	15	Stück		
Kosten des Abschnitts				
Streckenabschnitte	3.367.000	€		
Planfreie Knotenpunkte (Sonderbauwerke)	7.500.000	€		
Plangleiche Knotenpunkte	259.000	€		
Pauschale Kosten für Grunderwerb	246.000	€		
Pauschale Kosten für Ausgleichsmaßnahmen	4.000	€		
Gesamtkosten (netto)	11.376.000	€		
Planungskostenaufschlag	1.706.000	€		
Gesamtkosten (inkl. MwSt.)	**15.568.000**	**€**		

Nutzungskonflikte	
Konflikte mit Naturschutz und Landschaft / Versiegelung	Flächenversiegelung durch den Neubau einer selbstständigen RSV (Landratsamt bis Saibenstraße) sowie zusätzliche Versiegelung durch die Verbreiterung des geplanten straßenbegleitenden Weges im Zuge des Neubaus der B 28.
Konflikte mit der Landwirtschaft	Teilweise gemeinsame Nutzung der Verbindung mit landwirtschaftlichem Verkehr.
Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr	
Konflikte mit fließendem Kfz-Verkehr	
Konflikte mit Fußverkehr	Zur Vermeidung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehren wird entlang der straßenbegleitendenen und selbstständigen Wege eine Trennung empfohlen.

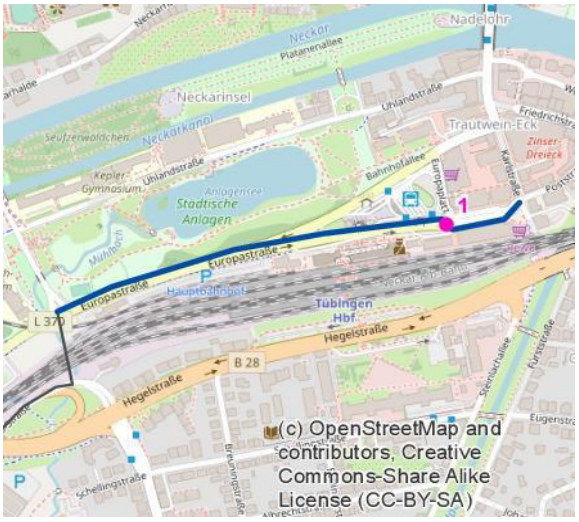
Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt A1

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße	Tübingen, Europaplatz / Europastraße
von	Poststraße
bis	Derendinger Allee

Führungsform	Bestand	Ortslage
Hauptverkehrsstraße	Schutzstreifen in Hin- und Rückrichtung	innerorts



Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge		Kosten (netto)(*)
Neubau eines Weges nach Qualitätsstandard RSV im Zweirichtungsverkehr	Radschnellverbindung	0,69	km	456.000 €
Beleuchtung	vorhanden			

Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)
(1) Markierungstechnische Maßnahme am Knoten	5.000 €

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

Die Maßnahme entspricht der Planung der Stadt Tübingen zur Führung des Radverkehrs am Europaplatz bzw. der Europastraße („Blaues Band“). Auf Grund der Bevorrechtigung des Busverkehrs am ZOB sowie starken Verflechtungen mit dem Fußverkehr kann im Bereich des Europlatzes sowie der zukünftigen Radstation keine Bevorrechtigung des Radverkehrs hergestellt werden. Die Führung des Radverkehrs ist markierungstechnisch sowie ggf. baulich zu sichern bzw. zu verdeutlichen.

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

Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt A2

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße	Tübingen, Über Bahngleise
von	Europastraße
bis	Wilhelm-Keil-Straße

Führungsform	Bestand	Ortslage
Hauptverkehrsstraße	kein Weg vorhanden	innerorts

Kein Foto vorhanden

Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge		Kosten (netto)(*)
Sonstige Maßnahme	Radschnellverbindung	0,11	km	0 €
Beleuchtung	vorhanden			

Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)
(1) Bau einer Überführung (bereits in Planung)	0 €

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

Die Planung und Realisierung der Radbrücke ist Teil des geförderten Antrages „Radachse Tübingen“ am Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“.
Dementsprechend entstehen keine Kosten für die Planung und Umsetzung der RSV. Aktuell wird geprüft, ob die getrennte Führung des Rad- und Fußverkehrs möglich ist.

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

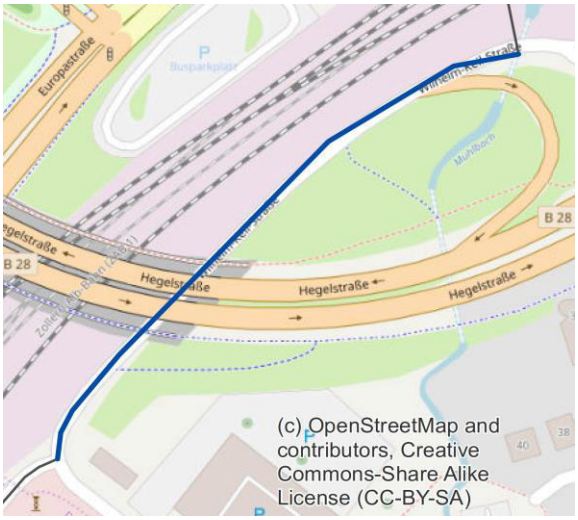
Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt A3

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße	Tübingen, Wilhelm-Keil-Straße
von	Radbrücke Europastraße / Wilhelm-Keil-Straße
bis	Mühlbachäckerstraße

Führungsform	Bestand	Ortslage
Nebenstraße	Führung auf der Fahrbahn	innerorts



Kein Foto vorhanden

Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge		Kosten (netto)(*)
Einrichtung Fahrradstraße	Radschnellverbindung	0,23	km	15.000 €
Beleuchtung	vorhanden			

Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

Die genaue Lage der Brückenrampe (vgl. Abschnitt A2) ist zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Studie noch nicht abschließend geklärt. Dementsprechend können Änderungen im Verlauf der Radverkehrsführung auftreten.

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

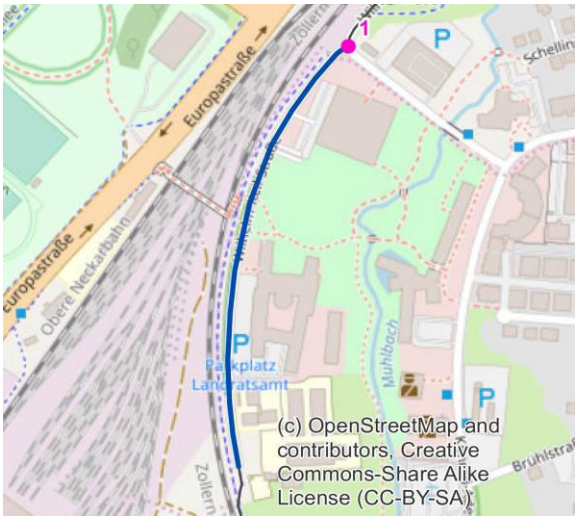
Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt A4

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße	Tübingen, Wilhelm-Keil-Straße
von	Mühlbachäckerstraße
bis	Landratsamt

Führungsform	Bestand	Ortslage
Nebenstraße	Führung auf der Fahrbahn	innerorts



Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge		Kosten (netto)(*)
Ausbau eines vorhandenen Weges nach jeweiligem Qualitätsstandard	Radschnellverbindung	0,45	km	180.000 €
Beleuchtung	vorhanden			

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.

Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt A5

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße	Tübingen, Neue Verbindung
von	Landratsamt
bis	Saibenstraße

Führungsform	Bestand	Ortslage
Nebenstraße	kein Weg vorhanden	außerorts

Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge		Kosten (netto)(*)
Neubau eines Weges nach Qualitätsstandard RSV im Zweirichtungsverkehr	Radschnellverbindung	0,44	km	292.000 €
Beleuchtung	neu einrichten			58.000 €

Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)
(1) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung mit Einfärbung	2.000 €
(2) Bau einer Unterführung (mittlerer Aufwand)	2.000.000 €

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

Im weiteren Planungsprozess sind der Planfeststellungsbeschluss für die Fahrzeug-Instandhaltungs-, Behandlungs- und Abstellanlage, die Bewerbung der Stadt Tübingen für die Landesgartenschau 2032/33 sowie die Planungen im Entwicklungsgebiet Saiben der Stadt Tübingen zu berücksichtigen.

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

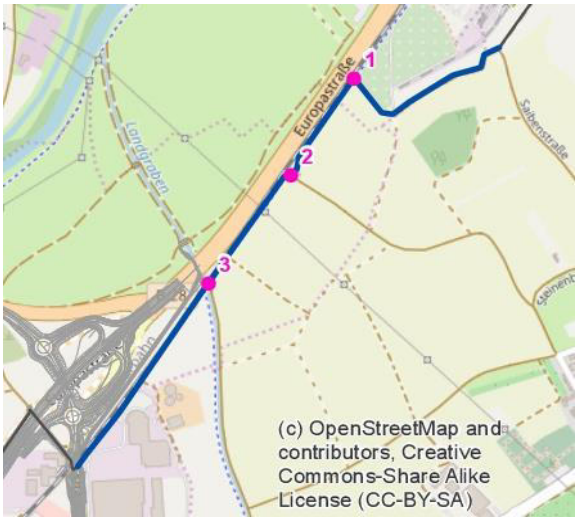
Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt A6

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße	Tübingen, Landwirtschaftlicher Weg
von	Saibenstraße
bis	Weilheim, L 370

Führungsform	Bestand	Ortslage
selbstständig	Land- oder Forstwirtschaftlicher Weg	außerorts



Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge		Kosten (netto)(*)
Ausbau eines vorhandenen Weges nach jeweiligem Qualitätsstandard	Radschnellverbindung	1,41	km	424.000 €
Beleuchtung	neu einrichten			187.000 €

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

Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen durch Neu- und Ausbau. Gemeinsame Nutzung der Wege mit landwirtschaftlichem Verkehr. Ausbau des landwirtschaftlichen Weges auf 6,50 m (4,00 m für Rad- und landwirtschaftliche Verkehre, 2,50 m für Fußverkehr, mindestens jedoch auf 5,00 Meter).
In weiteren Planungen ist das Entwicklungsgebiet Saiben der Stadt Tübingen zu berücksichtigen.

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

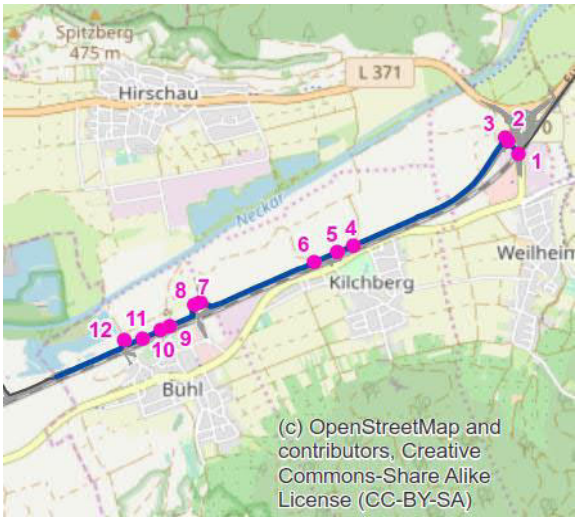
Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt A7

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße	Tübingen, Neubau B 28
von	Weilheim, L 370
bis	Gemarkungsgrenze Stadt Tübingen

Führungsform	Bestand	Ortslage
Hauptverkehrsstraße	kein Weg vorhanden	außerorts



Kein Foto vorhanden

Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge		Kosten (netto)(*)
Ausbau eines vorhandenen Weges nach jeweiligem Qualitätsstandard	Radschnellverbindung	4,07	km	1.220.000 €
Beleuchtung	neu einrichten			537.000 €

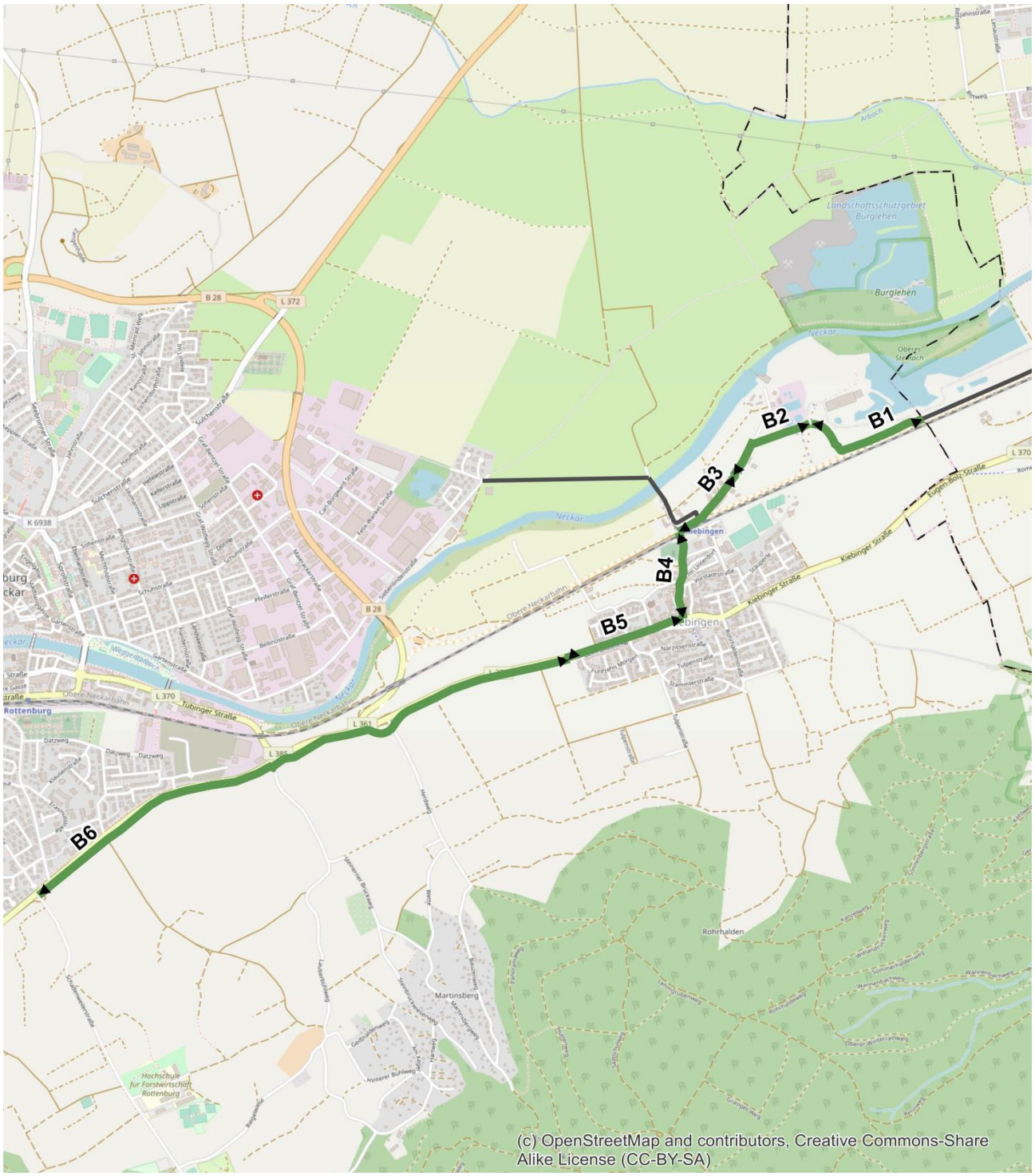
Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)
(1) Bau einer Unterführung (mittlerer Aufwand)	2.000.000 €
(2) Bau einer Unterführung (mittlerer Aufwand)	2.000.000 €
(3) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung mit Einfärbung	2.000 €
(4) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung mit Einfärbung	2.000 €
(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. Furtmarkierung mit Einfärbung	2.000 €
(8) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung mit Einfärbung	2.000 €
(9) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung mit Einfärbung	2.000 €
(10) Bau einer Überführung (mittlerer Aufwand)	1.500.000 €
(11) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung mit Einfärbu	2.000 €
(12) Bau einer neuen LSA zur Querung des Fuß-/ Radverkehrs (mittlerer Aufwan	170.000 €

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

Die bereits in der Umsetzung befindliche Planung des Regierungspräsidiums Tübingen zum Neubau der B 28 enthält einen straßenbegleitenden Weg von 3,00 m Breite. Die Maßnahmenkonzeption geht zunächst von einem Ausbau auf den RSV-Standard aus. Dazu ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich und die Konzeption im Detail zu überprüfen.

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

Übersicht der Maßnahmenabschnitte im Abschnitt B



Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für den Abschnitt B				**Vorzugstrasse**
Gesamtlänge des Abschnitts	**4,7**	**km**		
… davon an Hauptverkehrsstraßen geführt	1,1	km	23	%
… davon auf Nebenstraßen geführt	0,7	km	15	%
… davon selbständig geführt	2,9	km	62	%
Qualitätsstandards im Abschnitt				
Streckenlänge Qualitätsstufe "Radschnellverbindung"	4,2	km	89	%
Handlungsbedarf an Strecken und Knoten im Abschnitt				
Neubau an Strecken	1,0	km		
Ausbau an Strecken	2,5	km		
Einrichtung von Fahrradstraßen	0,7	km		
Markierung von Radfahr- oder Schutzstreifen	0,5	km		
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken	0,0	km		
Neubau von Sonderbauwerken	1	Stück		
Instandsetzung oder Sanierung von Sonderbauwerken	1	Stück		
Weitere Knotenpunkte mit Handlungsbedarf	8	Stück		
Kosten des Abschnitts				
Streckenabschnitte	1.964.000	€		
Planfreie Knotenpunkte (Sonderbauwerke)	3.500.000	€		
Plangleiche Knotenpunkte	253.000	€		
Pauschale Kosten für Grunderwerb	125.000	€		
Pauschale Kosten für Ausgleichsmaßnahmen	17.000	€		
Gesamtkosten (netto)	5.859.000	€		
Planungskostenaufschlag	879.000	€		
Gesamtkosten (inkl. MwSt.)	**8.018.000**	**€**		

Nutzungskonflikte	
Konflikte mit Naturschutz und Landschaft / Versiegelung	Flächenversiegelung durch den Neubau einer selbstständigen RSV (Neubau B 28 bis Arthur-Jungshans-Str.) sowie zusätzliche Versiegelung durch die Verbreiterung des geplanten straßenbegleitenden Weges im Zuge des Neubaus der B 28.
Konflikte mit der Landwirtschaft	
Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr	
Konflikte mit fließendem Kfz-Verkehr	Neuordnung der Fahrbahnaufteilung entlang der Kiebinger Straße zur Markierung von Schutzstreifen.
Konflikte mit Fußverkehr	Zur Vermeidung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehren wird entlang der straßenbegleitendenen und selbstständigen Wege eine Trennung empfohlen.

Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt B1

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße	Rottenburg, Neubau B 28
von	Gemarkungsgrenze
bis	AS Kiebingen, Arthur-Junghans-Straße

Führungsform	Bestand	Ortslage
Hauptverkehrsstraße	kein Weg vorhanden	außerorts

Kein Foto vorhanden

Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge		Kosten (netto)(*)
Neubau eines Weges nach Qualitätsstandard RSV im Zweirichtungsverkehr	Radschnellverbindung	0,55	km	365.000 €
Beleuchtung	neu einrichten			72.000 €

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 €

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

In der bereits in der Umsetzung befindlichen Planung des Regierungspräsidiums Tübingen zum Neubau der B 28 ist kein straßenbegleitenden Weg enthalten. Ein Neubau und der Verlauf der RSV sind im Detail zu prüfen und abzustimmen.

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

Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt B2

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße	Rottenburg, Neubau B 28
von	AS Kiebingen, Arthur-Junghans-Straße
bis	Arthur-Junghans-Straße

Führungsform	Bestand	Ortslage
selbstständig	kein Weg vorhanden	außerorts

Kein Foto vorhanden

Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge		Kosten (netto)(*)
Neubau eines Weges nach Qualitätsstandard RSV im Zweirichtungsverkehr	Radschnellverbindung	0,42	km	278.000 €
Beleuchtung	neu einrichten			55.000 €

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

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

In der bereits in der Umsetzung befindlichen Planung des Regierungspräsidiums Tübingen zum Neubau der B 28 ist kein straßenbegleitenden Weg enthalten. Ein Neubau und der Verlauf der RSV sind im Detail zu prüfen und abzustimmen.

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

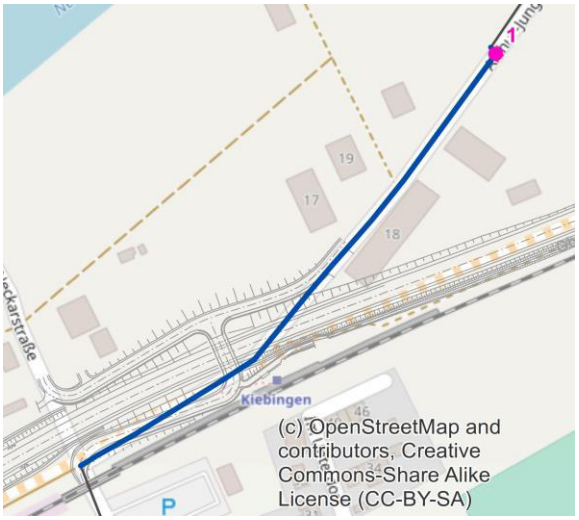
Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt B3

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße	Rottenburg, Arthur-Junghans-Straße
von	Neubau B 28
bis	Neckarstraße

Führungsform	Bestand	Ortslage
Nebenstraße	Führung auf der Fahrbahn	innerorts



Kein Foto vorhanden

Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge		Kosten (netto)(*)
Einrichtung Fahrradstraße	Radschnellverbindung	0,34	km	22.000 €
Beleuchtung	neu einrichten			38.000 €

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.

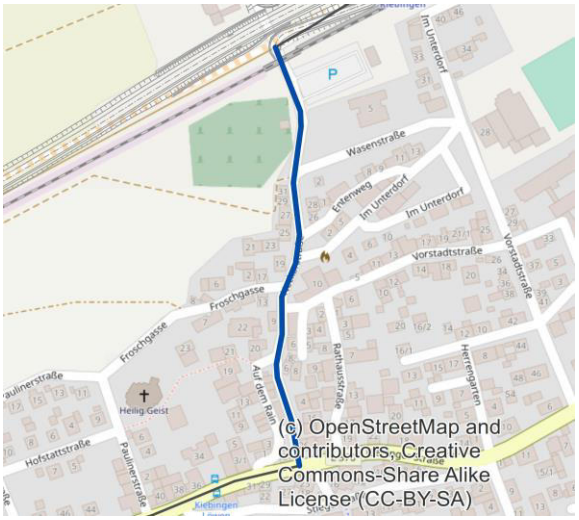
Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt B4

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße	Rottenburg, Neckarstraße
von	Arthur-Junghans-Straße
bis	Kiebinger Straße (L 370)

Führungsform	Bestand	Ortslage
Nebenstraße	Führung auf der Fahrbahn	innerorts



Kein Foto vorhanden

Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge		Kosten (netto)(*)
Einrichtung Fahrradstraße	Radschnellverbindung	0,38	km	25.000 €
Beleuchtung	vorhanden			

Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

Die Einrichtung einer Fahrradstraße im Zuge der Neckarstraße ist zu prüfen. Alternativ zu einer Führung der RSV über Kiebingen und anschließend entlang der L 385 i.R. Rottenburg a.N. ist auch eine Führung i.R. Norden zum Ortseingang Rottenburg a.N. (Grasiger Weg) möglich.

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

Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt B5

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße	Rottenburg, Kiebinger Straße (L 370)
von	Neckarstraße
bis	Wirtschaftsweg

Führungsform	Bestand	Ortslage
Hauptverkehrsstraße	Führung auf der Fahrbahn	innerorts

Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge		Kosten (netto)(*)
Markierung Schutzstreifen (beidseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)	Radschnellverbindung reduziert	0,52	km	21.000 €
Beleuchtung	vorhanden			

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

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

Die Schutzstreifen sind mit einer Breite von ≥ 1,50 Metern zu markieren.

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

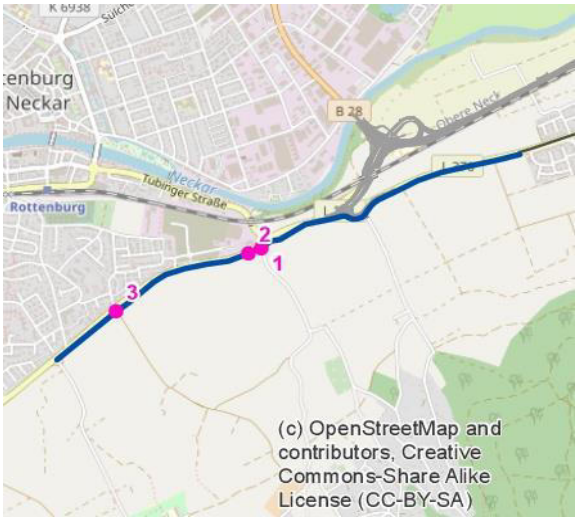
Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt B6

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße	Rottenburg, Entlang L 370 und L 385
von	Wirtschaftsweg
bis	Unterführung Schadenweilerstraße

Führungsform	Bestand	Ortslage
selbstständig	Land- oder Forstwirtschaftlicher Weg	außerorts



Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge		Kosten (netto)(*)
Ausbau eines vorhandenen Weges nach jeweiligem Qualitätsstandard	Radschnellverbindung	2,52	km	756.000 €
Beleuchtung	neu einrichten			332.000 €

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

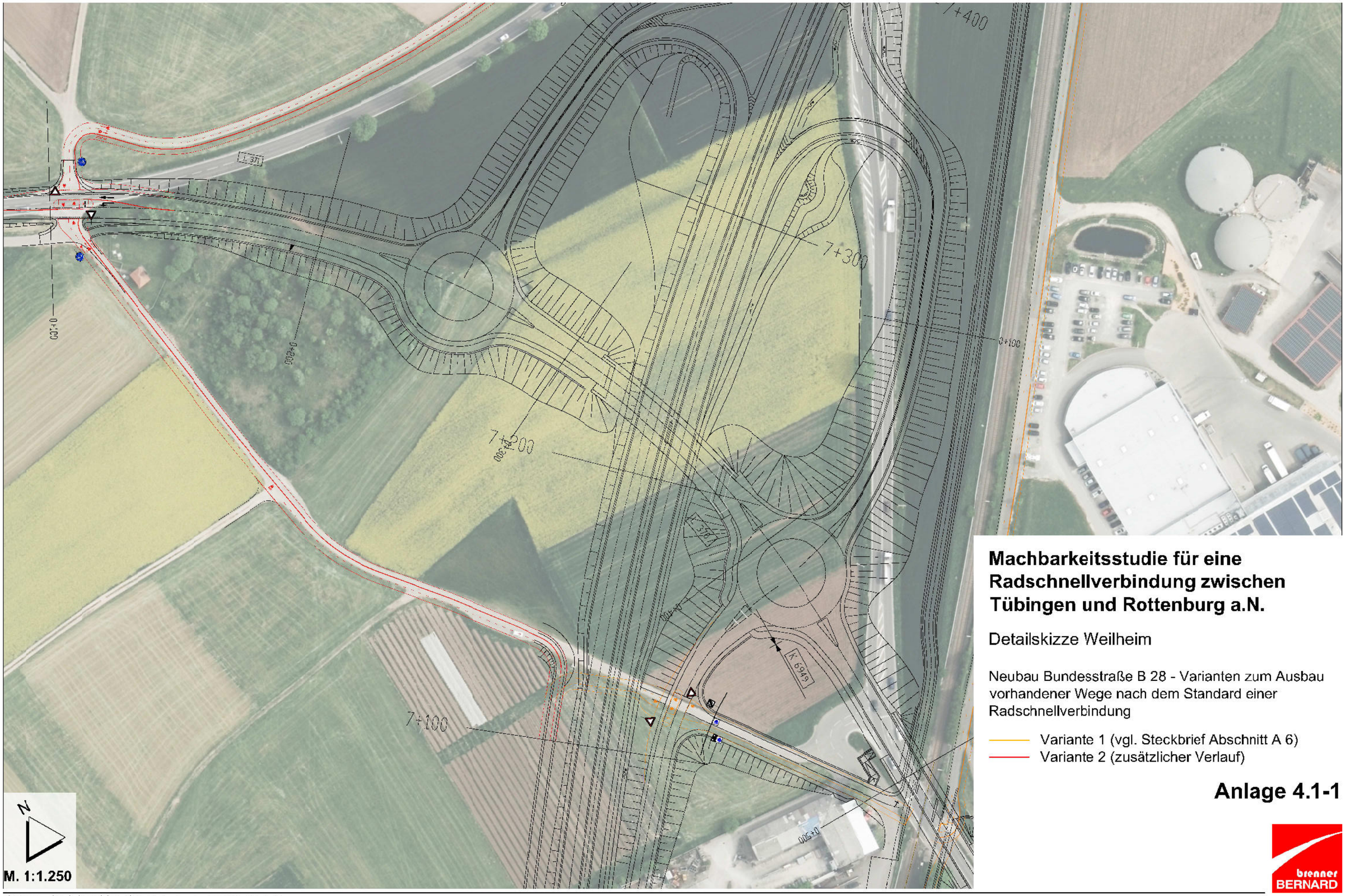
Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

Ausbau des landwirtschaftlichen Weges auf 6,50 Meter (4,00 m für Rad- und Landwirtschaftsverkehre, 2,50 m für Fußverkehre).

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

ANLAGE 4

Detailskizzen



Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung zwischen Tübingen und Rottenburg a.N.

Detailskizze Weilheim

Neubau Bundesstraße B 28 - Varianten zum Ausbau vorhandener Wege nach dem Standard einer Radschnellverbindung

Variante 1 (vgl. Steckbrief Abschnitt A 6)
Variante 2 (zusätzlicher Verlauf)

Anlage 4.1-1

brenner BERNARD

L:\5465_Tübinger\AutoCad\UE-ROT\UE-ROT-Detailskizzen.dwg Layout: Anl. 4-1-1 Weilheim A3
Bearbeiter: ba Datum: 2019-07-01

Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung zwischen Tübingen und Rottenburg a.N.

Detailskizze Weilheim

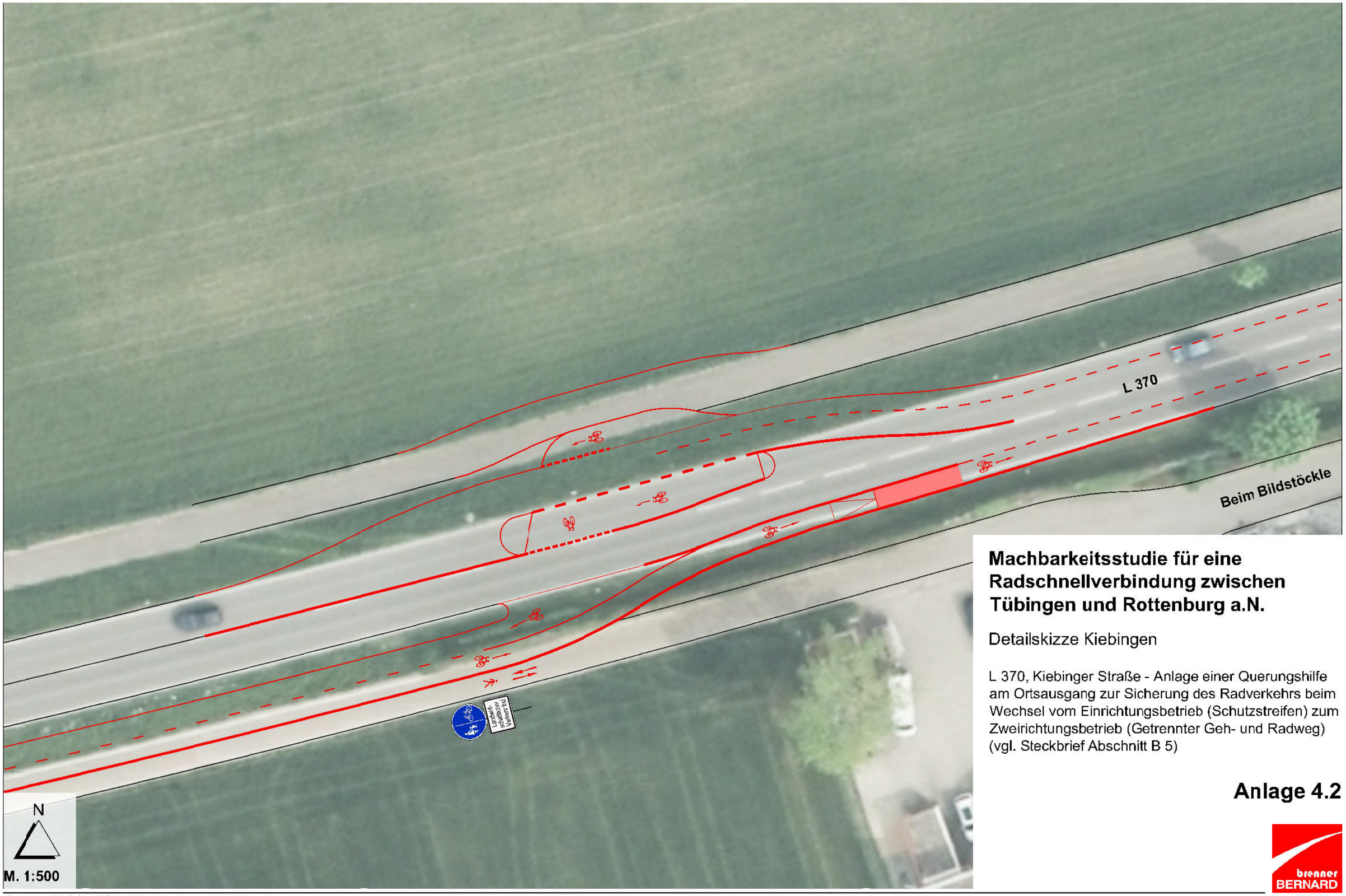
Neubau Bundesstraße B 28 - Varianten zum Ausbau vorhandener Wege nach dem Standard einer Radschnellverbindung

- Variante 1 (vgl. Steckbrief Abschnitt A 6)
- Variante 2 (zusätzlicher Verlauf)

Anlage 4.1-2

brenner BERNARD

L:\5465 Tübingen\AutoCad\UE-ROT\UE-ROT-Detailskizzen.dwg Layout: Anl 4-1-2 Weilheim A3
Bearbeiter: ba Datum: 2019-07-01



Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung zwischen Tübingen und Rottenburg a.N.

Detailskizze Kiebingen

L 370, Kiebinger Straße - Anlage einer Querungshilfe am Ortsausgang zur Sicherung des Radverkehrs beim Wechsel vom Einrichtungsbetrieb (Schutzstreifen) zum Zweirichtungsbetrieb (Getrennter Geh- und Radweg) (vgl. Steckbrief Abschnitt B 5)

Anlage 4.2

ANLAGE 5

Pauschale Kostenansätze

Maßnahme	*ggf. Erläuterung*	Kosten (netto)
Bau		
Neubau eines Weges nach Qualitätsstandard RSV (6,00 / 6,50 Meter im Zweirichtungsverkehr)	*Rodungsarbeiten, Gestaltungselemente, Planum, Tragschicht, Deckschicht, Markierungen, Beschilderung, Wegweisung (ohne Beleuchtung, Grunderwerb, Zaun, Lärmschutz etc.)*	650,00 € je m
Neubau eines Weges nach Qualitätsstandard RSV reduziert (5,00 / 5,50 Meter im Zweirichtungsverkehr)	*Rodungsarbeiten, Gestaltungselemente, Planum, Tragschicht, Deckschicht, Markierungen, Beschilderung, Wegweisung (ohne Beleuchtung, Grunderwerb, Zaun, Lärmschutz etc.)*	550,00 € je m
Ausbau eines vorhandenen Weges nach jeweiligem Qualitätsstandard		100,00 € je m²
Ausbau im bestehenden Straßenraum		166,00 € je m²
Einrichtung Fahrradstraße	*kleinere Umbaumaßnahmen*	65,00 € je m
Anlage Grünstreifen	*1,50m, beidseitige Einfassung Flachbord oder Stahlband D: 5mm, Boden, Planum, Raseneinsaat*	100,00 € je m
Markierung		
Markierung Radfahrstreifen	*(einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)*	50,00 € je m
Markierung Radfahrstreifen	*(beidseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)*	100,00 € je m
Markierung Schutzstreifen	*(einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)*	20,00 € je m
Markierung Schutzstreifen	*(beidseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)*	40,00 € je m
Grundausstattung		
Wegweisung		1,70 € je m
StVO-Beschilderung		2,00 € je m
Markierung	*Rand- und Mittelmarkierung*	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	*15 % auf die Nettokosten*	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	*inkl. Anpassung Signalprogramm*	100.000,00 € je Stck
Anpassung eines signalisierten Knotens	*inkl. kleinerer Umbaumaßnahme, Anpassung Signalprogramm*	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	*ohne Umbaumaßnahme, Anpassung Signalprogramm*	5.000,00 € je Stck

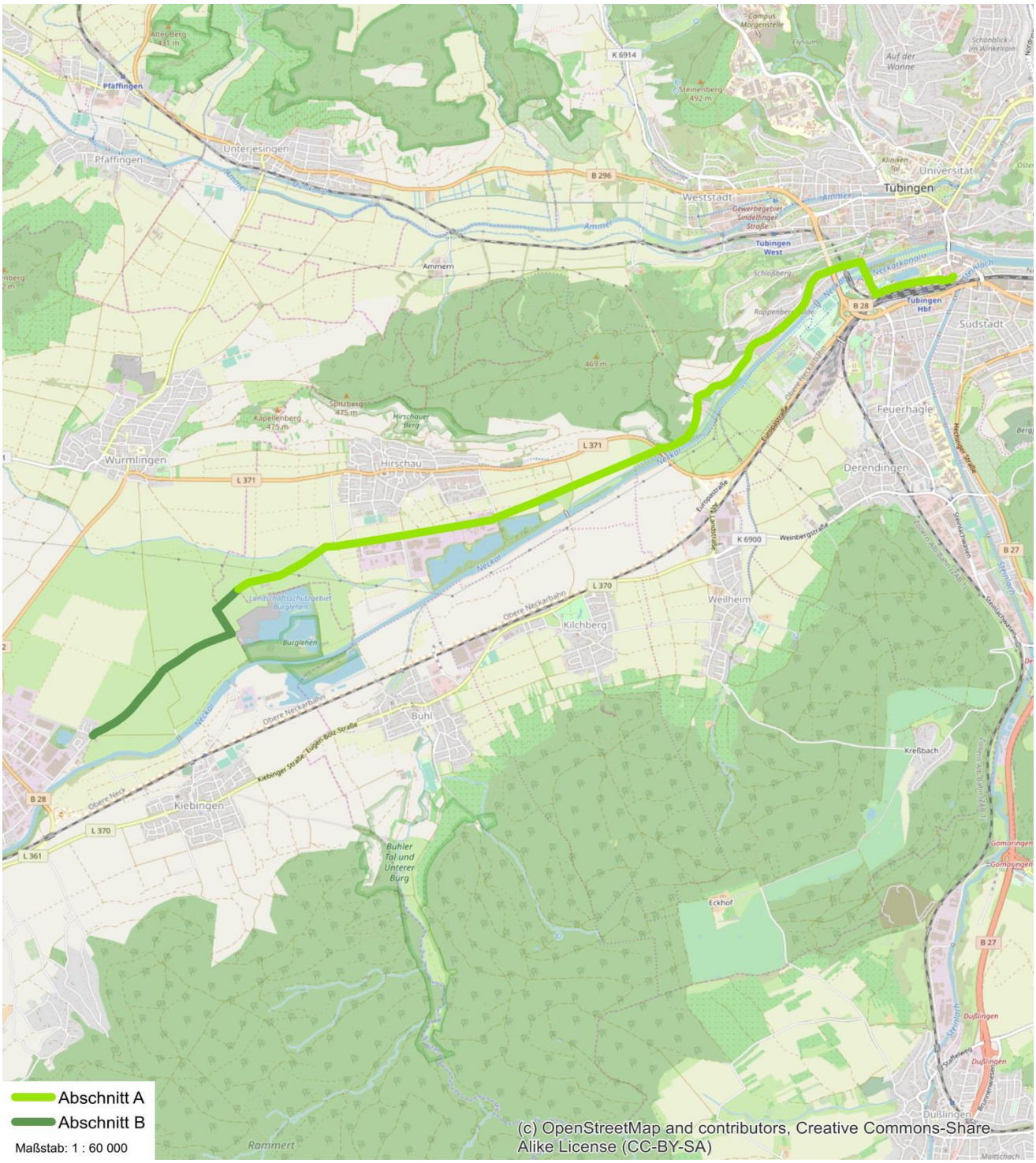
Markierungsmaßnahme an signalisiertem Knoten (hoher Aufwand)	*ohne Umbaumaßnahme, Anpassung Signalprogramm*	10.000,00 € je Stck
Sonderbauwerke		
Umbau einer Überführung		500.000,00 € je Stck
Bau einer Überführung (mittlerer Aufwand)		1.500.000,00 € je Stck
Bau einer Überführung (hoher Aufwand)		3.000.000,00 € 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.

ANLAGE 6

Steckbrief des zusätzlich untersuchten Verlaufs

Übersicht der Abschnitte für die Gesamtstrecke

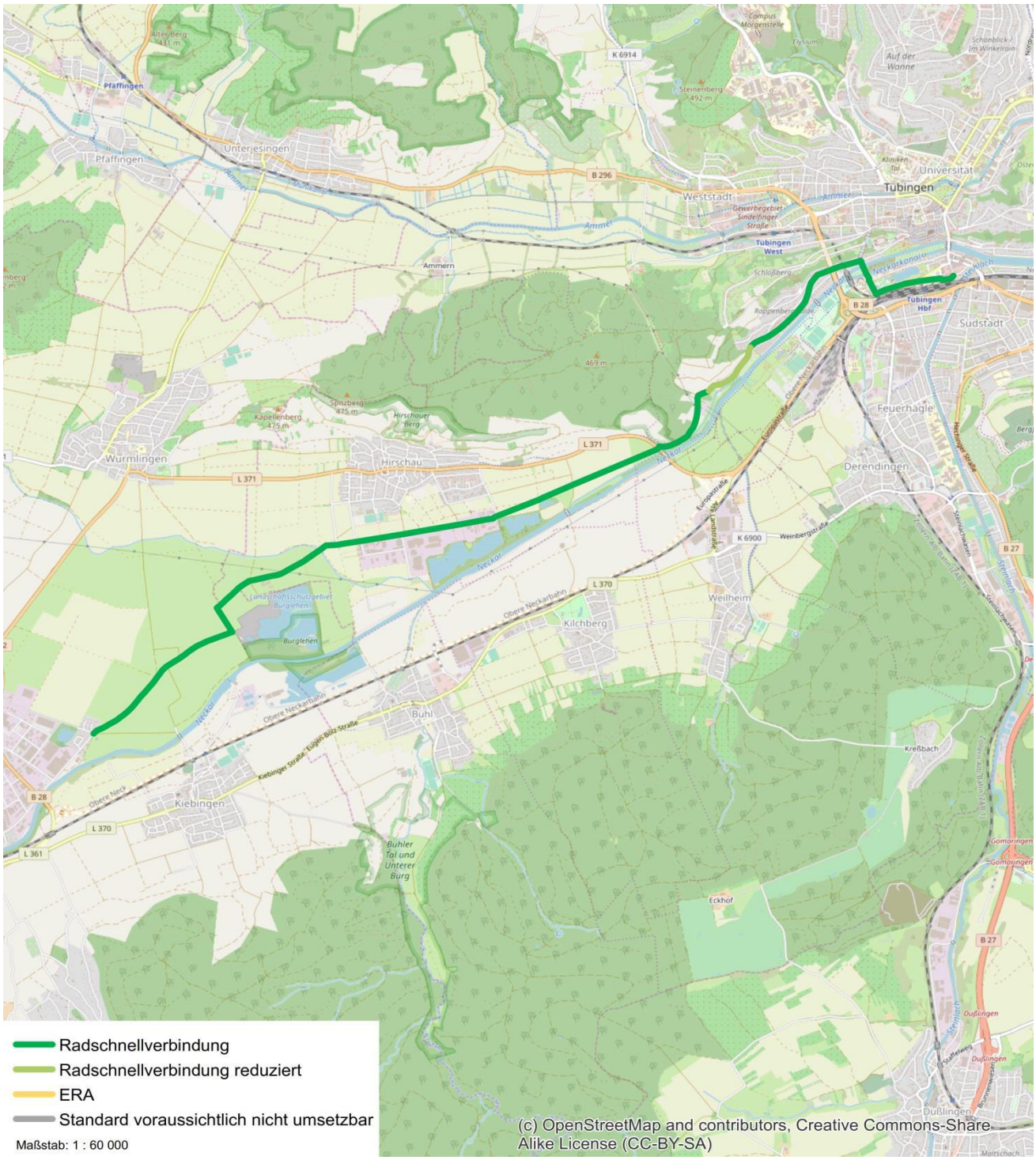


Zusätzlicher Hinweis / Bemerkung

Der Verlauf der Trasse basiert auf dem Abstimmungsgespräch mit dem Landkreis Tübingen am 08.07.2019. Der dargestellte alternative Verlauf wurde zusätzlich zur abgestimmten Vorzugsvariante einer potenziellen Radschnellverbindung zwischen Tübingen und Rottenburg a.N. untersucht.

Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Übersicht der Qualitätsstandards für die Gesamtstrecke



Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für die Gesamtstrecke

Gesamtlänge	**9,3**	**km**		
… davon an Hauptverkehrsstraßen geführt	0,7	km	8	%
… davon auf Nebenstraßen geführt	5,7	km	61	%
… davon selbständig geführt	2,9	km	31	%
Knotenpunkte				
Anzahl plangleicher Knotenpunkte	21	Stk.		
Anzahl planfreier Knotenpunkte	0	Stk.		
Qualitätsstandard im Längsverkehr				
Streckenlänge Qualitätsstufe "Radschnellverbindung"	8,8	km	95	%
Streckenlänge Qualitätsstufe "Radschnellverbindung reduziert"	0,5	km	5	%
Streckenlänge Qualitätsstufe "ZielNETZ"	0,0	km	0	%
Streckenlänge ohne Umsetzbarkeit der Standards	0,0	km	0	%
Qualitätsstandard im Querverkehr				
Zeitverlust durch Warten und Anhalten 0 Sek. pro Knoten	18	Knotenpunkte		
Zeitverlust durch Warten und Anhalten < 20 Sek. pro Knoten	1	Knotenpunkte		
Zeitverlust durch Warten und Anhalten ≥ 20 Sek. pro Knoten	2	Knotenpunkte		
Zeitverluste in Folge von Knotenpunkten pro Kilometer	8	Sek.		
Fahrzeit	29	Min.		
Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit	19	km/h		
Handlungsbedarf an Strecken und Knoten				
Neubau an Strecken	3,3	km		
Ausbau an Strecken	4,2	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	0	Stück		
Weitere Knotenpunkte mit Handlungsbedarf	21	Stück		

Kosten (*)		
Streckenabschnitte	4.718.000	€
Planfreie Knotenpunkte (Sonderbauwerke)	0	€
Plangleiche Knotenpunkte	425.000	€
Pauschale Kosten für Grunderwerb (**)	379.000	€
Pauschale Kosten für Ausgleichsmaßnahmen	105.000	€
Gesamtkosten (netto)	5.627.000	€
Planungskostenaufschlag	844.000	€
Gesamtkosten (inkl. der Kosten für Grunderwerb und Ausgleich, Planungskostenaufschlag, MwSt.)	**7.700.000**	**€**
Kosten pro Kilometer (inkl. der Kosten für Grunderwerb und Ausgleich, Planungskostenaufschlag, MwSt.)	**828.000**	**€**

* Werte gerundet
** Kosten abgeschätzt (Datengrundlage nicht vollständig vorliegend)

Übersicht der Maßnahmenabschnitte im Abschnitt A

Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für den Abschnitt A

Gesamtlänge des Abschnitts	**7,3**	**km**		
… davon an Hauptverkehrsstraßen geführt	0,7	km	10	%
… davon auf Nebenstraßen geführt	3,7	km	50	%
… davon selbständig geführt	2,9	km	40	%
Qualitätsstandards im Abschnitt				
Streckenlänge Qualitätsstufe "Radschnellverbindung"	6,8	km	93	%
Handlungsbedarf an Strecken und Knoten im Abschnitt				
Neubau an Strecken	3,3	km		
Ausbau an Strecken	2,2	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	0	Stück		
Weitere Knotenpunkte mit Handlungsbedarf	18	Stück		

Kosten des Abschnitts (*)		
Streckenabschnitte	3.860.000	€
Planfreie Knotenpunkte (Sonderbauwerke)	0	€
Plangleiche Knotenpunkte	415.000	€
Pauschale Kosten für Grunderwerb (**)	270.000	€
Pauschale Kosten für Ausgleichsmaßnahmen	68.000	€
Gesamtkosten (netto)	4.613.000	€
Planungskostenaufschlag	692.000	€
Gesamtkosten (inkl. MwSt.)	**6.313.000**	**€**

Nutzungskonflikte	
Konflikte mit Naturschutz und Landschaft / Versiegelung	Es sind die natur- und umweltschutzrechtlichen Belange beim Aus- und Neubau der Radschnellverbindung im Landschaftsschutzgebiet Burglehen zu berücksichtigen.
Konflikte mit der Landwirtschaft	Zum Teil gemeinsame Nutzung der Wege mit dem landwirtschaftlichen Verkehr.
Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr	Im Bereich der Neckarhalde, Hirschauer Straße sowie des Campingplatzes „Neckarcamping“ sind zur Einrichtung einer Fahrradstraße Flächen für den ruhenden Verkehr zu reduzieren.
Konflikte mit fließendem Kfz-Verkehr	keine
Konflikte mit Fußverkehr	Zur Vermeidung von Konflikten mit dem Fußverkehr sollten die Führungen getrennt werden.

* Werte gerundet
** Kosten abgeschätzt (Datengrundlage nicht vollständig vorliegend)

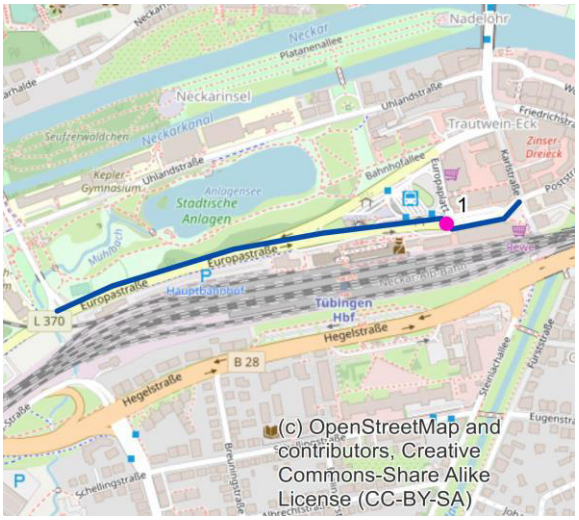
Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt A1

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße	Tübingen, Europaplatz / Europastraße
von	Poststraße
bis	Derendinger Allee

Führungsform	Bestand	Ortslage
Hauptverkehrsstraße	Schutzstreifen in Hin- und Rückrichtung	innerorts



Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge		Kosten (netto)(*)
Neubau eines Weges nach Qualitätsstandard RSV im Zweirichtungsverkehr	Radschnellverbindung	0,69	km	456.000 €
Beleuchtung	vorhanden			

Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)
(1) Markierungstechnische Maßnahme am Knoten	5.000 €

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

Die Maßnahme entspricht der Planung der Stadt Tübingen zur Führung des Radverkehrs am Europaplatz bzw. der Europastraße („Blaues Band“). Auf Grund der Bevorrechtigung des Busverkehrs am ZOB sowie starken Verflechtungen mit dem Fußverkehr kann im Bereich des Europlatzes sowie der zukünftigen Radstation keine Bevorrechtigung des Radverkehrs hergestellt werden. Die Führung des Radverkehrs ist markierungstechnisch sowie ggf. baulich zu sichern bzw. zu verdeutlichen.

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

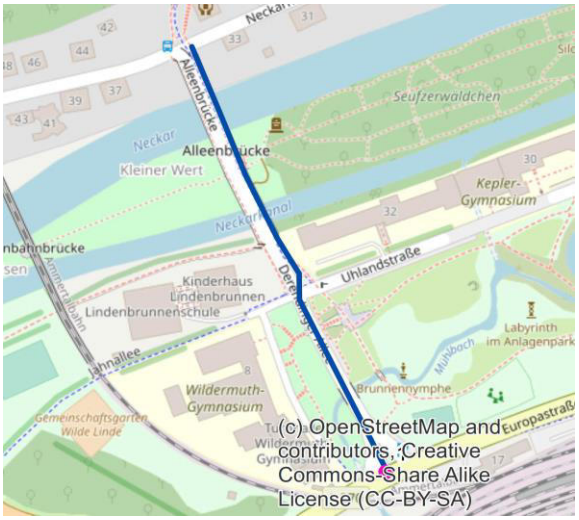
Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt A2

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße	Tübingen, Derendinger Allee
von	Europastraße
bis	Neckarhalde

Führungsform	Bestand	Ortslage
Nebenstraße	Getrennter Geh-/Radweg in Hin- und Rückrichtung	innerorts



Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge		Kosten (netto)(*)
Ausbau im bestehenden Straßenraum	Radschnellverbindung	0,31	km	104.000 €
Einrichtung Fahrradstraße		0,31	km	20.000 €
Beleuchtung	vorhanden			

Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)
(1) Bauliche Umgestaltung eines Knotenpunktes (hoher Aufwand)	150.000 €

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

Die Maßnahme in diesem Abschnitt ist mit den Planungen der Stadt noch abzugleichen.

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

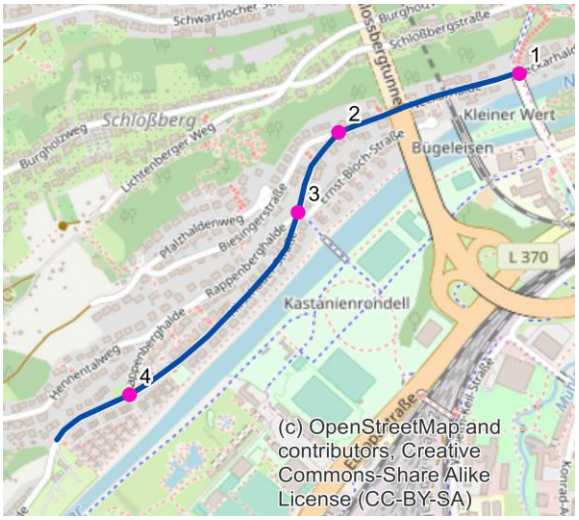
Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

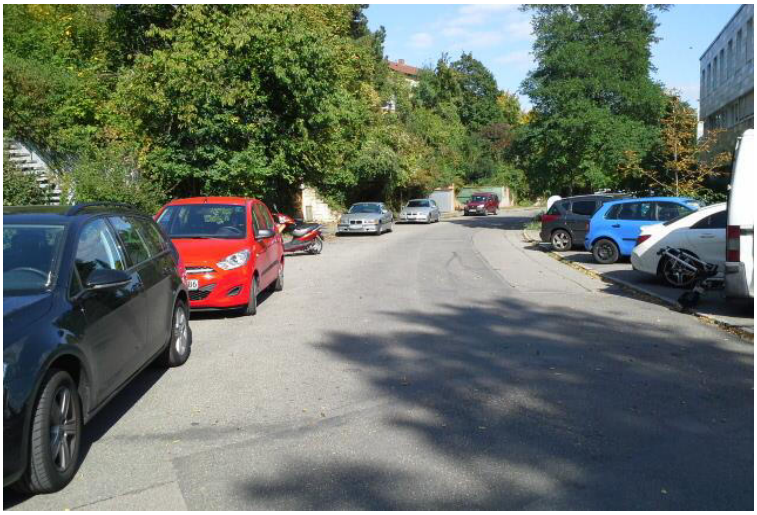
Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt A3

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße	Tübingen, Neckarhalde / Hirschauer Straße / Rappenberghalde
von	Alleenbrücke
bis	Rappenberghalde 56

Führungsform	Bestand	Ortslage
Nebenstraße	Tempo-30-Zone	innerorts





Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge		Kosten (netto)(*)
Einrichtung Fahrradstraße	Radschnellverbindung	1,26	km	82.000 €
Beleuchtung	vorhanden			

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

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

Zur Einrichtung einer Fahrradstraße und der erforderlichen Breite von ≥ 4,00 m sind die Flächen des ruhenden Verkehrs zu reduzieren.

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

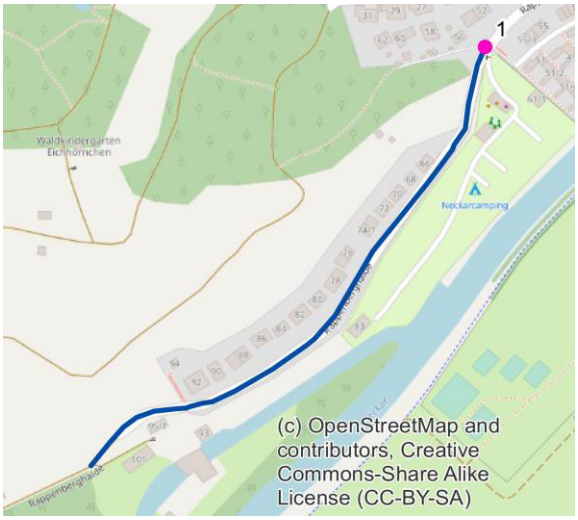
Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt A4

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße	Tübingen, Rappenberghalde
von	Rappenberghalde 56
bis	Siedlungsende

Führungsform	Bestand	Ortslage
Nebenstraße	Tempo-30-Zone	innerorts



Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge		Kosten (netto)(*)
Einrichtung Fahrradstraße	Radschnellverbindung reduziert	0,54	km	35.000 €
Beleuchtung	vorhanden			

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

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

Zur Einrichtung einer Fahrradstraße und der erforderlichen Breite von ≥ 4,00 m sind die Flächen des ruhenden Verkehrs zu reduzieren.

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

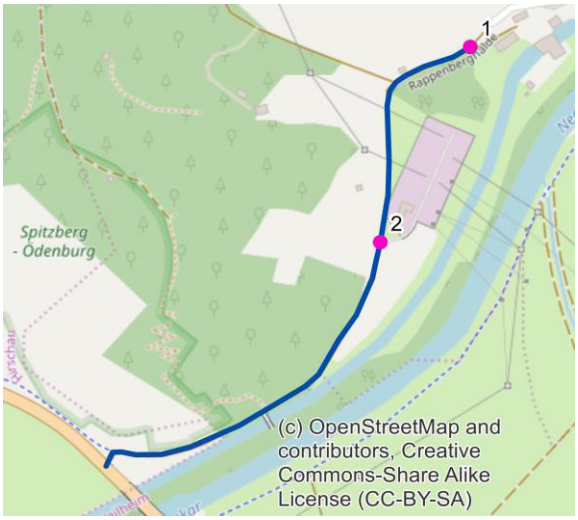
Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt A5

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße	Tübingen, Rappenberghalde
von	Siedlungsende
bis	L 371

Führungsform	Bestand	Ortslage
Nebenstraße	Land- oder Forstwirtschaftlicher Weg	außerorts



Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge		Kosten (netto)(*)
Ausbau im bestehenden Straßenraum	Radschnellverbindung	0,75	km	498.000 €
Beleuchtung	neu einrichten			99.000 €

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 €

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

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

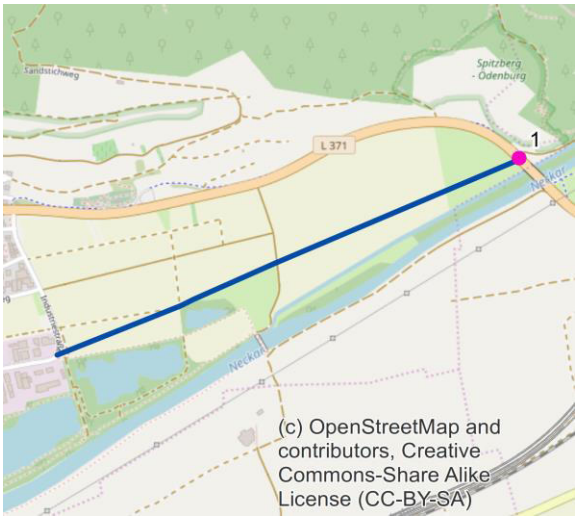
Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt A6

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße	Tübingen,
von	L 371
bis	Industriestraße

Führungsform	Bestand	Ortslage
selbstständig	kein Weg vorhanden	außerorts



Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge		Kosten (netto)(*)
Neubau eines Weges nach Qualitätsstandard RSV im Zweirichtungsverkehr	Radschnellverbindung	1,49	km	992.000 €
Beleuchtung	neu einrichten			197.000 €

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.

Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt A7

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße	Tübingen, Industriestraße / Rittweg
von	Gewerbegebiet
bis	Rittweg 17

Führungsform	Bestand	Ortslage
selbstständig	Gemeinsamer Geh-/Radweg in Hin- und Rückrichtung	außerorts

Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge		Kosten (netto)(*)
Ausbau eines vorhandenen Weges nach jeweiligem Qualitätsstandard	Radschnellverbindung	0,32	km	127.000 €
Beleuchtung	vorhanden			

Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)
(1) Bauliche Umgestaltung eines Knotenpunktes (hoher Aufwand) und Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	157.000 €
(2) 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.

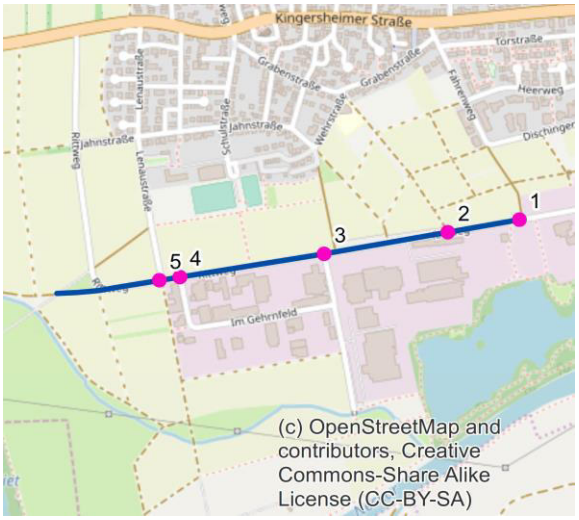
Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt A8

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße	Tübingen, Rittweg
von	Rittweg 17
bis	Gewerbegebiet

Führungsform	Bestand	Ortslage
selbstständig	kein Weg vorhanden	außerorts



Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge		Kosten (netto)(*)
Neubau eines Weges nach Qualitätsstandard RSV im Zweirichtungsverkehr	Radschnellverbindung	1,11	km	738.000 €
Beleuchtung	neu einrichten			147.000 €

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 €
(4) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung mit Einfärbung	2.000 €
(5) 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.

Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt A9

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße	Tübingen RadNETZ Baden-Württemberg
von	Gewerbegebiet Hirschau
bis	Gemarkungsgrenze

Führungsform	Bestand	Ortslage
Nebenstraße	Land- oder Forstwirtschaftlicher Weg	außerorts

Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge		Kosten (netto)(*)
Ausbau eines vorhandenen Weges nach jeweiligem Qualitätsstandard	Radschnellverbindung	0,83	km	248.000 €
Beleuchtung	neu einrichten			109.000 €

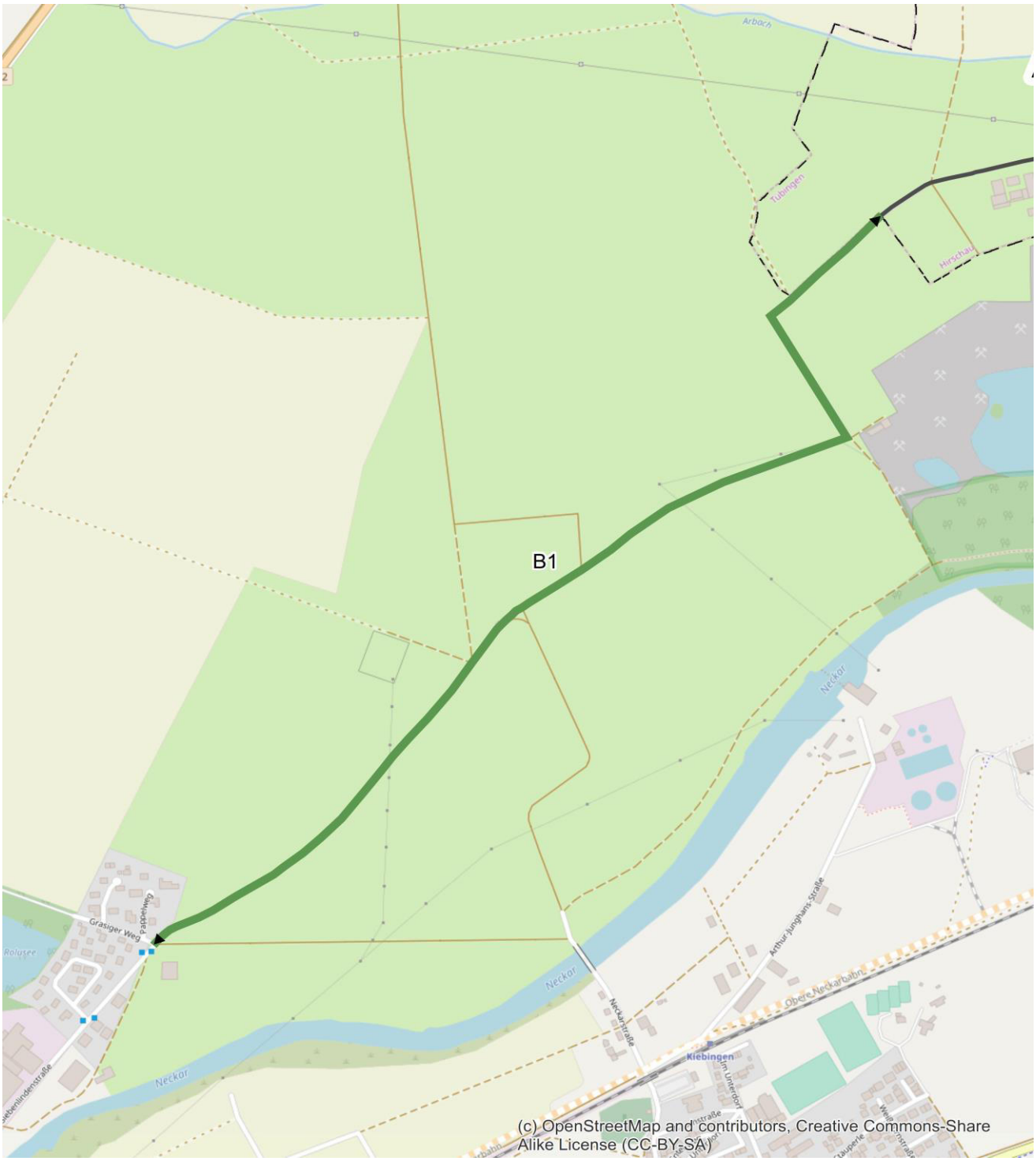
Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)
(1) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung mit Einfärbung	2.000 €

Zusätzliche Hinweise / Bemerkung

Verlauf durch Landschaftsschutzgebiet

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

Übersicht der Maßnahmenabschnitte im Abschnitt B



Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für den Abschnitt B

Gesamtlänge des Abschnitts	**2,0**	**km**		
… davon an Hauptverkehrsstraßen geführt	0,0	km	0	%
… davon auf Nebenstraßen geführt	2,0	km	100	%
… davon selbständig geführt	0,0	km	0	%
Qualitätsstandards im Abschnitt				
Streckenlänge Qualitätsstufe "Radschnellverbindung"	2,0	km	100	%
Handlungsbedarf an Strecken und Knoten im Abschnitt				
Neubau an Strecken	0,0	km		
Ausbau an Strecken	2,0	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	3	Stück		
Kosten des Abschnitts (*)				
Streckenabschnitte	858.000	€		
Planfreie Knotenpunkte (Sonderbauwerke)	0	€		
Plangleiche Knotenpunkte	10.000	€		
Pauschale Kosten für Grunderwerb (**)	109.000	€		
Pauschale Kosten für Ausgleichsmaßnahmen	37.000	€		
Gesamtkosten (netto)	1.014.000	€		
Planungskostenaufschlag	152.000	€		
Gesamtkosten (inkl. MwSt.)	**1.388.000**	**€**		

Nutzungskonflikte

Konflikte mit Naturschutz und Landschaft / Versiegelung	keine
Konflikte mit der Landwirtschaft	Zum Teil gemeinsame Nutzung der Wege mit dem landwirtschaftlichen Verkehr.
Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr	keine
Konflikte mit fließendem Kfz-Verkehr	keine
Konflikte mit Fußverkehr	Zur Vermeidung von Konflikten mit dem Fußverkehr sollten die Führungen getrennt werden.

* Werte gerundet
** Kosten abgeschätzt (Datengrundlage nicht vollständig vorliegend)

Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Tübingen nach Rottenburg a.N.

Steckbrief für den Maßnahmenabschnitt B1

Örtlichkeit

Gemarkung, Straße	Rottenburg, RadNETZ Baden-Württemberg
von	Gemarkungsgrenze
bis	Grasiger Weg

Führungsform	Bestand	Ortslage
Nebenstraße	Land- oder Forstwirtschaftlicher Weg	außerorts

Streckenmaßnahme	Qualitätsstandard	Länge		Kosten (netto)(*)
Ausbau eines vorhandenen Weges nach jeweiligem Qualitätsstandard	Radschnellverbindung	1,99	km	596.000 €
Beleuchtung	neu einrichten			262.000 €

Knotenpunktmaßnahmen	Kosten (netto)
(1) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung mit Einfärbung	2.000 €
(2) Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Furtmarkierung	1.000 €
(3) 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 7

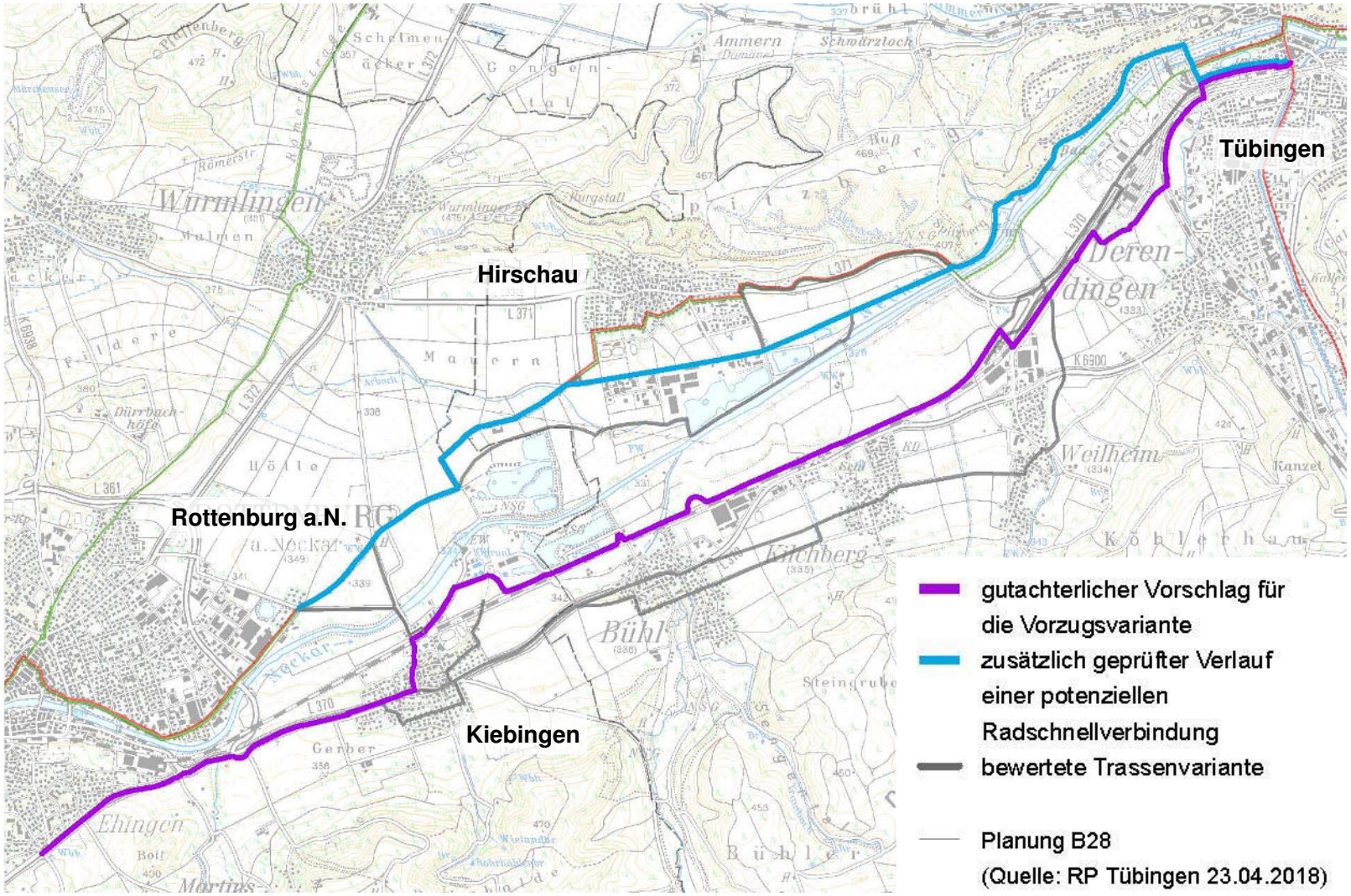
Zentrale Ergebnisse des zusätzlich untersuchten Verlaufs

Landkreis Tübingen
Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen

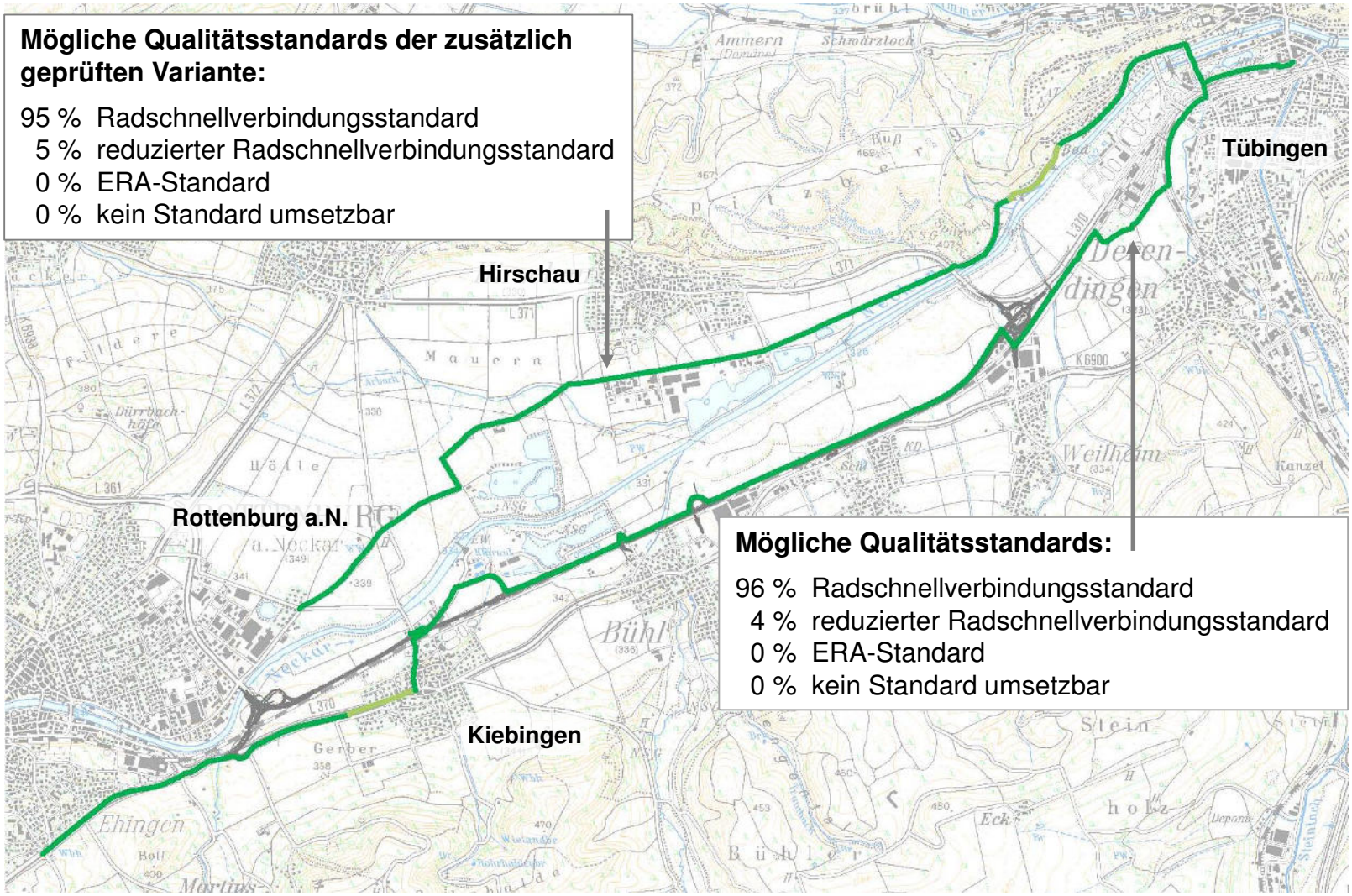
Zusätzlich untersuchter Verlauf für eine potenzielle Radschnellverbindung zwischen Tübingen und Rottenburg a.N.

25. Juli 2019, aktualisiert am 15.08.2019

Untersuchte Vorzugsvarianten i.R. Rottenburg a.N.



Vorstellung der Vorzugsvarianten – Qualitätsstandards im Längsverkehr



Mögliche Qualitätsstandards der zusätzlich geprüften Variante:

95 % Radschnellverbindungsstandard
5 % reduzierter Radschnellverbindungsstandard
0 % ERA-Standard
0 % kein Standard umsetzbar

Mögliche Qualitätsstandards:

96 % Radschnellverbindungsstandard
4 % reduzierter Radschnellverbindungsstandard
0 % ERA-Standard
0 % kein Standard umsetzbar

Nutzen-Kosten-Analyse (NKA-RAD)

Eingesparte Pkw-Kilometer (Potenzialanalyse)

Investitionskosten (Kostenschätzung)

Saldo: CO2-Emissionen, Schadstoff-Emissionen, Unfallschäden, Betriebskosten, Krankheitskosten

Monetarisierung der Nutzenkomponenten (Bewertung verschiedener Nutzenkomponenten)

Ermittlung der jährlichen Investitionskosten (Annuität), sowie der Kosten für den Unterhalt

Gegenüberstellung des monetären Nutzens und der jährlichen Kosten

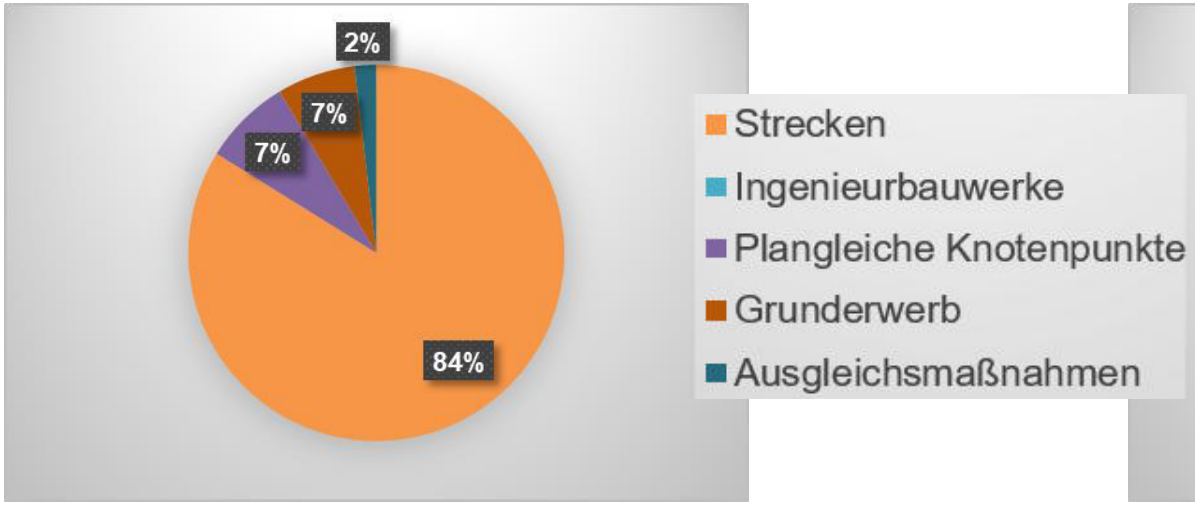
NUTZEN-KOSTEN-VERHÄLTNIS
(≥ 1,0 = Wirtschaftlichkeit gegeben;
< 1,0 = Wirtschaftlichkeit voraussichtlich nicht gegeben)

Senkung Flächenverbrauch, Verbesserung Lebens- und Aufenthaltsqualität, Verbesserung der Teilhabe nicht motorisierter Personen, Nutzen im Bereich Dritter

Bewertung nicht quantifizierbarer, deskriptiver Faktoren

Nutzen-Kosten-Analyse – Investitionskosten

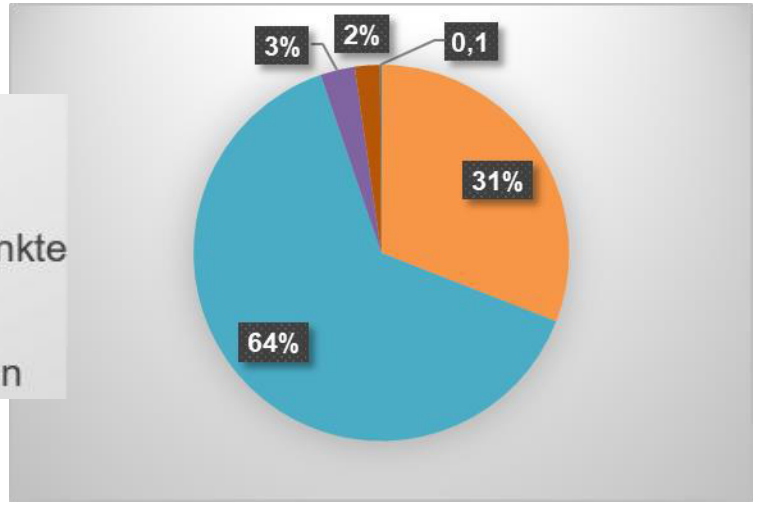
Tübingen – Rottenburg a.N. – zusätzlich geprüfter Verlauf



Netto-Gesamtkosten: 5.627.000,00 €
Hinzukommen ein Planungskostenzuschlag von 15 % und die Mehrwertsteuer.

Gesamtkosten (brutto): ***7,7 Mio. €*** *Kosten je km:* ***828.000 €***

Tübingen – Rottenburg a.N.

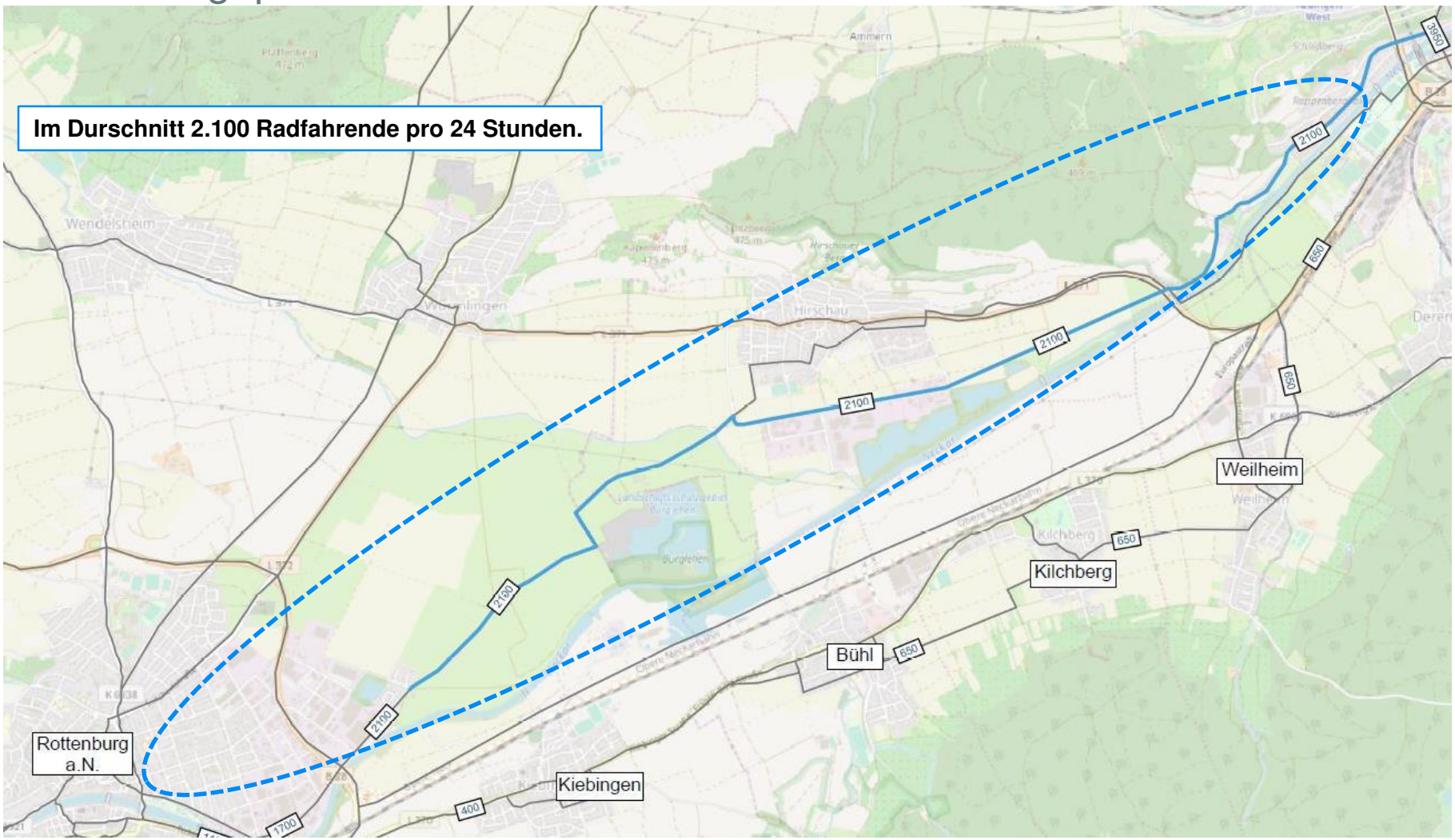


Netto-Gesamtkosten: 17.235.000,00 €
Hinzukommen ein Planungskostenzuschlag von 15 % und die Mehrwertsteuer.

Gesamtkosten (brutto): ***23,6 Mio. €***
Kosten je km: ***1,95 Mio. €***

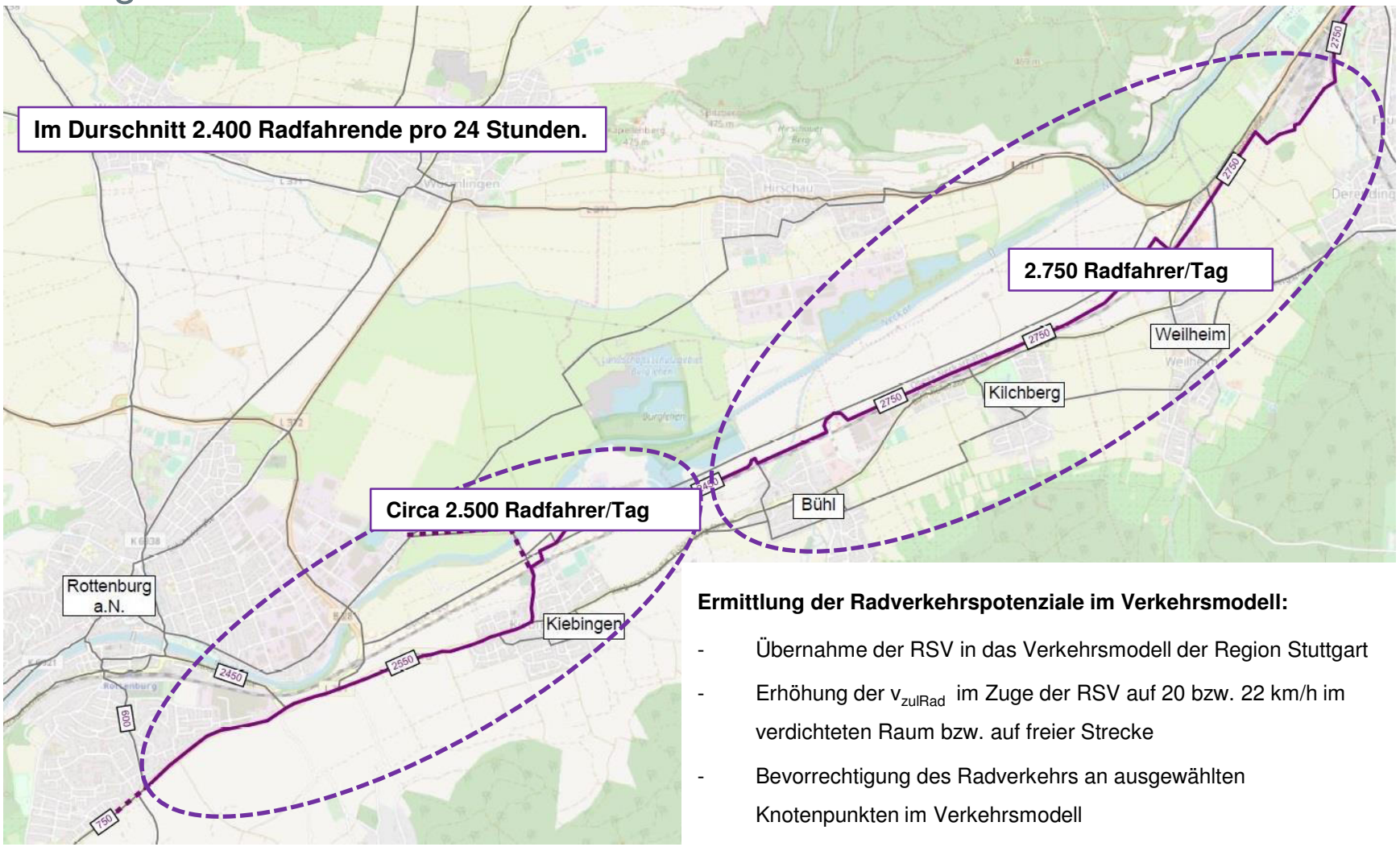
Nutzen-Kosten-Analyse – Vertiefende Potenzialanalyse

Zusätzlich geprüfter Verlauf



Nutzen-Kosten-Analyse – Vertiefende Potenzialanalyse

Vorzugstrasse



Ermittlung der Radverkehrspotenziale im Verkehrsmodell:

- Übernahme der RSV in das Verkehrsmodell der Region Stuttgart
- Erhöhung der v_{zulRad} im Zuge der RSV auf 20 bzw. 22 km/h im verdichteten Raum bzw. auf freier Strecke
- Bevorrechtigung des Radverkehrs an ausgewählten Knotenpunkten im Verkehrsmodell

Nutzen-Kosten-Analyse – Rottenburg a.N. – zusätzlich geprüfter Verlauf

Nutzen	Indikator	[Teuro/a]
Beitrag zum Klimaschutz	Saldo der CO2-Emissionen	166,7
Verringerung der Luftbelastung	Saldo der Schadstoffemissionen	27,6
Verbesserung der Verkehrssicherheit	Saldo der Unfallschäden (Getötete)	30,1
	Saldo der Unfallschäden (Schwerverletzte)	56,1
	Saldo der Unfallschäden (Leichtverletzte)	14,7
	Saldo der Unfallschäden (Sachschäden)	176,9
Senkung der Betriebskosten	Saldo der Betriebskosten	552,9
Senkung der allgemeinen Krankheitskosten	Veränderung Krankheitskosten durch Verbesserung des allgemeinen Gesundheitszustands	71,9
Senkung der Unterhaltungskosten	Unterhaltungskosten der neuen Infrastruktur	-6,6
Summe der Nutzen		**1.090**
Annuität der Baukosten		**264**
Nutzen-Kosten-Faktor		**4,1**

Nutzen-Kosten-Analyse – Rottenburg a.N.

Nutzen	Indikator	[Teuro/a]
Beitrag zum Klimaschutz	Saldo der CO2-Emissionen	281,4
Verringerung der Luftbelastung	Saldo der Schadstoffemissionen	46,7
Verbesserung der Verkehrssicherheit	Saldo der Unfallschäden (Getötete)	50,8
	Saldo der Unfallschäden (Schwerverletzte)	94,8
	Saldo der Unfallschäden (Leichtverletzte)	24,7
	Saldo der Unfallschäden (Sachschäden)	298,7
Senkung der Betriebskosten	Saldo der Betriebskosten	933,5
Senkung der allgemeinen Krankheitskosten	Veränderung Krankheitskosten durch Verbesserung des allgemeinen Gesundheitszustands	121,4
Senkung der Unterhaltungskosten	Unterhaltungskosten der neuen Infrastruktur	-15,4
Summe der Nutzen		**1.836**
Annuität der Baukosten		**625**
Nutzen-Kosten-Faktor		**2,9**