## **Abschlussbericht**



## Radverkehrsplan Landkreis Schwarzwald-Baar 14.Juli 2014





## Auftraggeber:



Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis

- Straßenbauamt -

Humboldtstraße 11

78166 Donaueschingen

#### Bearbeiter:

Planungsbüro VAR Frankfurt

M. Eng. Paul Fremer

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 - 904 342 01

Fax: 069 - 904 342 02

E-Mail: kontakt@varad.de

Homepage: www.varad.de



## Inhalt

1	Ziele	e und Hintergrund	1			
	1.1	Ziel Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis	1			
	1.2	Ausgangslage	1			
	1.3	Gesetze, Richtlinien, Empfehlungen	2			
	1.4	Planungsraum	2			
	1.5	Planungstiefe	3			
	1.6	Aufbau	3			
2	Vor	gehensweise	5			
3	Maß	nahmenentwicklung	6			
	3.1	Grundsätze Radverkehrsplanung	6			
	3.2	Unfallanalyse	6			
	3.3	Maßnahmen	7			
	3.4	Priorisierung der Maßnahmen	8			
	3.5	Kosten-Nutzen-Verhältnis / Kosten	8			
	3.6	Weitere empfohlene Maßnahmen	9			
4	Steu	uerungsgruppe und Akteursbeteiligung	.10			
	4.1	Steuerungsgruppe	.10			
	4.2	Öffentlichkeit	.10			
	4.3	Kommunen	.11			
	4.4	Weitere Akteure	.11			
5	Bauprogramme12					
	5.1	Radwege entlang von Kreisstraßen (5-Jahres-Bauprogramm)	.12			
	5.2 Bund	Radwege entlang von Bundes- und Landesstraßen in der Baulast vod und Land1				
	5.3	Radwege in der Baulast der Kommunen	.13			
	5.4	Vorplanungen für Radwege im Bauprogramm des Landkreises	.13			
6	Bike	+ Ride-Analyse	.14			
7	Wei	teres Vorgehen / Umsetzung	.15			
Δι	nhana		16			

### 1 Ziele und Hintergrund

#### 1.1 Ziel Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis

Das Land Baden-Württemberg gewährt zum Bau oder Ausbau von kommunalen Radverkehrsanlagen (Erstinvestition) einmalige Zuwendungen (50 %) entsprechend der Richtlinie zur Gestaltung und Förderung von Radverkehrsanlagen (RL-Radinfrastruktur) vom 1. Juni 2012. Die Zuwendungen werden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel gewährt.

Vor diesem Hintergrund soll ein Radverkehrsplan erarbeitet werden, der die Grundlage zu einer mittel- bis langfristigen Verbesserung der außerörtlichen baulichen Infrastruktur für den Radverkehr bildet. Durch die ganzheitliche Betrachtung des Radverkehrsnetzes Schwarzwald-Baar-Kreis werden Lücken und Gefahrenstellen aufgedeckt und entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung empfohlen.

Als Ziel wird eine Priorisierung der entsprechenden Maßnahmen angestrebt, aus der unter Einbeziehung der geschätzten Baukosten ein Bauprogramm abgeleitet werden soll.

Zusätzlich dazu werden eine Analyse der im Landkreis bestehenden B+R-Anlagen durchgeführt und Maßnahmenempfehlungen dazu getroffen.

### 1.2 Ausgangslage

Der Radverkehrsplan baut auf einer im Jahr 2009 erarbeiteten Radverkehrskonzeption auf, in der durch eine Abfrage bei den Kommunen und beim Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) Ausbaubedarf an klassifizierten Straßen ermittelt wurde.

Mit Blick auf die Fahrradnutzung muss man den Schwarzwald-Baar-Kreis im Wesentlichen in die beiden Bereiche Schwarzwald und Baar unterteilen. Im vom Schwarzwald geprägten westlichen Teil des Landkreises ist die Radverkehrsnutzung bedingt durch die anspruchsvolle Topografie äußerst gering. Kommunen-übergreifender Radverkehr existiert praktisch nicht. Das Fahrrad wird hier nahezu ausschließlich im Bereich Freizeit und Tourismus genutzt. Im östlichen Teil, der Baar, wird auch im Alltag mehr und mehr auf das Fahrrad als Verkehrsmittel zurückgegriffen. Dies gilt insbesondere für das Städtedreieck Villingen-Schwenningen, Bad Dürrheim und Donaueschingen.

#### 1.3 Gesetze, Richtlinien, Empfehlungen

Das Planungsbüro VAR orientiert sich bei der Erstellung von Planungen an den geltenden gesetzlichen Vorgaben.

Der Gesetzgeber hat aufgrund der wachsenden Bedeutung des Radverkehrs die Straßenverkehrsordnung (StVO) innerhalb von zwölf Jahren zweimal zugunsten des Radverkehrs novelliert (1997 und 2013).

Die StVO¹ bezieht sich zu Fragen des Radverkehrs auf die

- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)<sup>2</sup>
- Richtlinien f
  ür integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)<sup>3</sup>
- Nationaler Radverkehrsplan 2020<sup>4</sup>

Diese gesetzlichen Rahmenbedingungen, die vor allem für den Radverkehr eine gleichberechtigte Rechtsgrundlage geschaffen haben, werden bei der Maßnahmenplanung im Rahmen des Konzepts herangezogen.

Besondere Aufmerksamkeit widmet die StVO dem Thema Verkehrssicherheit. Hier wird betont, dass die Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer Vorrang gegenüber der Leistungsfähigkeit einzelner, wie z.B. der des Kraftfahrzeugverkehrs, hat.

Dieser Grundsatz muss auch für den Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis herangezogen werden.

#### 1.4 Planungsraum

Der Planungsraum umfasst die gesamte Gemarkung des Landkreises Schwarzwald-Baar. Betrachtet werden dabei schwerpunktmäßig außerörtliche Verbindungen. Innerörtliche Verbindungen werden nur berücksichtigt, wenn diese eine überörtliche Verbindungsfunktion haben. Für alle anderen Verbindungen werden die Übergabepunkte zum lokalen Netz definiert.

Zusätzliche Bestandteile des Radverkehrsplans sind Empfehlungen zur innerörtlichen Weiterführung außerörtlicher straßenbegleitender Zweirichtungsradwege.

-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Straßenverkehrs-Ordnung, Bundesgesetzblatt, Bonn, 2013

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV-Verlag, Köln, 2010

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV-Verlag, Köln, 2008

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Nationaler Radverkehrsplan, BMVBS, Berlin, 2012

Schwerpunkt dabei ist die sichere Überführung des Radverkehrs auf die Fahrbahn und damit in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs (siehe Anlage 20).

Die besondere Herausforderung im Planungsgebiet liegt in der teilweise anspruchsvollen Topografie, die das Radfahren im "Vor-E-Radzeitalter" äußerst unattraktiv gestaltet hat und den unterdurchschnittlichen Radverkehrsanteil in einigen Gebieten begründet. Durch die zunehmende Verbreitung und die konstante Leistungssteigerung des Elektrofahrrads, vor allem des Pedelecs, wurde dieses Hemmnis bereits deutlich abgeschwächt. Diese Entwicklung wird sich auch in Zukunft fortsetzen und mit Blick auf den angepeilten Zeithorizont bei der Maßnahmenauswahl berücksichtigt.

#### 1.5 Planungstiefe

Es wird angestrebt, dass für alle Ortschaften, die weniger als zehn Kilometer voneinander entfernt liegen, vernetzte Radverkehrsverbindungen existieren. Es werden folglich solche Verbindungen untersucht, für die dieses Kriterium zutrifft. Dies geschieht sowohl unabhängig von der Baulastträgerschaft der in Frage kommenden Verbindung als auch davon, ob die Führung unmittelbar parallel zu einer klassifizierten Straße verläuft, der Verbindungsfunktion einer bestehenden klassifizierten Straße entspricht oder unabhängig von klassifizierten Straßen geführt wird.

Eine Unterscheidung diesbezüglich wird erst bei der Aufstellung der Bauprogramme (siehe Kapitel 5) getroffen.

#### 1.6 Aufbau

Grundlage des Radverkehrsplans Schwarzwald-Baar-Kreis ist der Netzplan. Dieser wird in die fünf Kategorien

- · Radschnellverbindung,
- Radhauptverbindung,
- Radverkehrsverbindung,
- Verbindungen mit geringem Bedarf sowie
- rein touristische Verbindungen

unterteilt.

Das Radverkehrsnetz wurde auf das Vorhandensein angemessener Verbindungen sowie deren Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit und Fahrkomfort untersucht. Maßnahmen zur Verbesserung wurden entwickelt und priorisiert. Die Maßnahmen sowie die Priorisierung sind als Anlagen "Maßnahmendatenblätter" (siehe Anlage 01) und "Bewertung der Maßnahmen" (siehe Anlagen 02-06) wesentlicher Bestandteil des Radverkehrskonzeptes.

### 2 Vorgehensweise

Die Vorgehensweise kann zusammengefasst in den folgenden Schritten beschrieben werden:

- **1. Grundlagenermittlung**: Ermittlung und Darstellung von Quellen und Zielen des Radverkehrs und daraus resultierende Berechnung des verkehrlichen Nutzens aller in Frage kommender Strecken. Sichtung und Auswertung von vorhandenem Daten- und Kartenmaterial sowie Luftbildern. Vor-Ort-Befahrung bei Unklarheiten.
- **2. Netzentwurf**: Entwurf eines kategorisierten Radverkehrsnetzes gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) unterteilt in Schnell-, Haupt- und Verkehrsverbindung sowie den zusätzlichen Netzkategorien "Verbindung mit geringem Bedarf" und "Touristische Verbindung".
- **3. Bedarfsabfrage:** Abstimmung der Quellen und Ziele, des verkehrlichen Nutzens sowie des kategorisierten Netzes mit dem Landkreis und den Kommunen im Rahmen von Ortsterminen. Bedarfsabfrage bei den Kommunen.
- **4. Bürgerbeteiligung:** Einbeziehung von Anregungen der Bürger über eine webbasierte Beteiligungsplattform (http://sbk.radverkehrskonzepte.de)
- **5. Befahrung:** Befahrungen vor Ort und Inaugenscheinnahme der in die engere Auswahl gekommenen Maßnahmen.
- **6. Maßnahmenentwicklung, Priorisierung**: Erstellung der Maßnahmendatenblätter mit Kostenschätzung, Fotodokumentation und Priorisierung. Berechnung des verkehrlichen Nutzens sowie des Kosten-Nutzen-Verhältnisses.
- **7. Abstimmung:** Abstimmung der Maßnahmen und der Priorisierung mit dem Landkreis sowie den Kommunen unter anderem im Rahmen eines internen Verwaltungsworkshops.
- **8. Vorplanung:** Vereinfachte Vorplanung als Grundlage für die Förderanträge für die in das 5-Jahres-Bauprogramm aufgenommenen Maßnahmen.
- **9. Dokumentation:** Aufbereitung und Darstellung der Ergebnisse unter anderem auch auf der Ergebnisplattform www.radverkehrsplan-sbk.de
- **10. Präsentation:** Präsentation der Ergebnisse im Ausschuss für Umwelt, Technik und Gesundheit (AUTG) sowie im Kreistag.

## 3 Maßnahmenentwicklung

#### 3.1 Grundsätze Radverkehrsplanung

Bei der Maßnahmenentwicklung im Rahmen eines Radverkehrskonzeptes / Radverkehrsplanes orientiert sich das Planungsbüro VAR an folgenden Grundsätzen zur Radverkehrsplanung:

**Direktheit**. Radfahrer sollen zügig und direkt fahren können. Umwege, Hindernisse und sonstige kritische Stellen, an denen der Radfahrer Zeit verliert, sollen auf ein Minimum reduziert werden.

**Verknüpfungen**: Verknüpfung der Radverkehrsführungen miteinander und Schaffung dualer Führungsformen (z.B. schnell entlang der Hauptstraße / klassifizierten Straßen und sicher über Nebenstraßen / Wald- und Wirtschaftswege).

**Führung auf der Fahrbahn**: Innerörtlich soll, wenn es die Kfz-Verkehrsstärke nach ERA zulässt, der Radverkehr verstärkt auf der Fahrbahn geführt werden, damit Radfahrer

- besser vom Kfz-Verkehr wahrgenommen werden,
- nicht im Seitenbereich mit Fußgängern in Konflikt geraten,
- ihre Wunschgeschwindigkeit fahren,
- sich gegenseitig konfliktfrei überholen können (auch Radfahrer mit Anhänger) und
- direktes Linksabbiegen ermöglicht wird.

**Wahlfreie Führungsform**: Wahlfreie Führungen kommen dort zum Einsatz, wo es sowohl die Verkehrsstärke als auch die Breite des Seitenraums zulassen. Die wahlfreie Führung ermöglicht es sowohl den schnellen als auch den sicherheitsbedürftigen Radfahrern eine ihren Nutzerbedürfnissen entsprechende Führungsform zu wählen. Dies gilt sowohl inner- als auch außerorts.

### 3.2 Unfallanalyse

Im Rahmen der Befahrung wird das gesamte Netz auf Lücken, Gefahren und Barrieren geprüft. Ein eindeutiger Hinweis auf Mängel in der Radverkehrsführung sind Häufungen von Unfällen, insbesondere wenn diese typgleich oder typähnlich sind. Vor diesem Hintergrund werden alle Unfälle mit Radfahrerbeteiligung der letzten

drei Jahre (2010-2012) betrachtet und auf Auffälligkeiten untersucht. Eine 3-Jahres-Unfallkarte wird erstellt (siehe Anlage 13). Unfallstellen werden bei der Befahrung intensiv betrachtet, um mögliche Mängel in der Infrastruktur zu ermitteln. Des Weiteren fließen sie in die Priorisierung ein.

Unfallauffälligkeiten nach Definition des Landes Baden-Württemberg liegen mit Blick auf den Radverkehr außerorts im betrachteten Bereich für den Zeitraum 2010-2012 nicht vor.

#### 3.3 Maßnahmen

Die Maßnahmen sind wesentlicher Bestandteil des Radverkehrsplanes und werden in den Maßnahmendatenblättern standardisiert dargestellt (siehe Anlage 01). Eine Übersicht über alle näher untersuchten Maßnahmen geben die "Übersichtskarten Maßnahmen" strukturiert nach Baulastträger (siehe Anlage 02-06). Die



Abbildung 1: Maßnahmendatenblatt

Maßnahmen wurden nach zweimaliger Befahrung durch Mitarbeiter des Planungsbüros VAR und nach Abstimmung mit den Kommunen, der Arbeitsgruppe Radverkehrsplan des Landratsamtes sowie dem Regierungspräsidium Freiburg entwickelt. Insgesamt wurden 72 Maßnahmen erarbeitet. Hinzu kommen weitere Maßnahmen, die zwar empfohlen werden, aber nicht in das hier angewendete Prüfschema passen (siehe Kapitel 3.5).

Die geprüften Maßnahmen haben insgesamt ein geschätztes Investitionsvolumen von 24,5 Millionen Euro. Davon entfällt mit 9,9 Millionen Euro der größte Anteil auf Maßnahmen, die entlang von Kreisstraßen führen oder über deren Verbindungsfunktion verfü-

gen und damit für eine Förderung durch den Kreis sowie das Land in Frage kommen. Maßnahmen entlang oder mit der Verbindungsfunktion von Landesstraßen haben ein Volumen von geschätzten 9,5 Millionen Euro. Für Bundesstraßen ergibt sich ein Volumen von 4,7 Millionen Euro.

#### 3.4 Priorisierung der Maßnahmen

Die Priorität einer Maßnahme sagt aus, wie hoch der Nutzen durch die Umsetzung ist. Eine detaillierte Erläuterung zur Priorisierung der Maßnahmen findet sich in Anlage 07. Entscheidend für die Priorität sind:

Verkehrlicher Nutzen Strecke (Rad): Alle in Frage kommenden Verbindungen wurden mit Blick auf ihre Bedeutung für den Radverkehr bewertet. Einflussgrößen sind:

- Attraktivität der Quell- und Zielorte
- Zwischenziele / Abzweige
- Distanz
- Steigung
- Anbindung an den Schienenpersonenverkehr (SPV)
- Bedarf Bürger
- Alternativrouten
- Touristische Bedeutung

Nutzen der Maßnahme: Der Ist-Zustand an der Stelle einer geplanten Maßnahme wird mit Blick auf die Verkehrssicherheit, den Fahrkomfort und die Direktheit in die Klassen "gut", "mittel" und "schlecht" eingestuft. Ebenso der durch die Umsetzung der Maßnahme angestrebte Soll-Zustand. Der Grad der Verbesserung wird gewichtet und fließt somit in die Priorität ein. Die Verkehrssicherheit wird dabei stärker berücksichtigt als Fahrkomfort und Direktheit.

Alle Attribute sind in den Maßnahmendatenblättern aufgeführt. Ebenso die Priorität sowie das Kosten-Nutzen-Verhältnis (KNV).

#### 3.5 Kosten-Nutzen-Verhältnis / Kosten

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis setzt die Priorität in Relation zu den geschätzten Baukosten und ist damit der entscheidende Wert für die Bewertung der Maßnahmen.

Die Kosten wurden im Rahmen der Maßnahmenplanung geschätzt und während der Vorplanung auf Basis des Kostenschlüssels des Straßenbauamts Schwarzwald-Baar-Kreis genauer berechnet. Um die Vergleichbarkeit der Maßnahmen untereinander zu gewährleisten, werden die Kosten der Maßnahmenentwicklung für die Ermittlung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses herangezogen.

Grunderwerbskosten sind Bestandteil der Förderung und werden entsprechend anteilig gefördert. Sie sind in die Kostenschätzung eingerechnet. Planungskosten sind von den Kommunen zu tragen und nicht Bestandteil der Kostenschätzung. Die Planungskosten belaufen sich auf ca. 15 - 20 % der Baukosten (ohne Grundstückserwerb).

### 3.6 Weitere empfohlene Maßnahmen

In Anlage 18 sind weitere Maßnahmen beschrieben, deren Umsetzung empfohlen wird, die allerdings nicht in das im Rahmen dieses Radverkehrsplans angewendete standardisierte Prüfschema passen.

Auf Grund der herausragenden Bedeutung ist dabei die einheitliche und kreisweite wegweisende Beschilderung für den Radverkehr hervorzuheben. Ebenso wird empfohlen, eine genauere Untersuchung gefährlicher Kreuzungsstellen des Radverkehrs mit klassifizierten Straßen durchzuführen und entsprechende Maßnahmen umzusetzen. Im Rahmen des hier vorliegenden Radverkehrsplans wurde ein Übersichtsplan mit ungesicherten Querungsstellen erarbeitet, jedoch keine weiteren Untersuchungen dazu durchgeführt. Insbesondere mit Blick auf Schüler- und den immer stärker wachsenden touristischen Verkehr wird die Bedeutung sicherer Querungsstellen größer. Der Übersichtsplan findet sich in Anlage 16.

Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass aktuell bundesweit Pilotprojekte zu Schutzstreifen außerorts durchgeführt werden. Ein positives Ergebnis wird dabei erwartet, so dass mittelfristig davon auszugehen ist, dass die Führungsform "Schutzstreifen" auch außerorts einsetzbar ist. Im Schwarzwald-Baar-Kreis gibt es dabei zahlreiche Strecken, für die diese Führungsform in Frage kommt. Eine weitergehende Untersuchung diesbezüglich wird daher empfohlen.

### 4 Steuerungsgruppe und Akteursbeteiligung

### 4.1 Steuerungsgruppe

Die interne Steuerungsgruppe des Landratsamtes ist maßgebend für den Entwicklungsprozess des Radverkehrsplans verantwortlich und hat die Rahmenbedingungen festgelegt. Sie besteht aus folgenden Personen:

- Herr Michael Braun (Wirtschaftsförderung und Tourismus)
- Herr Gerhard Bronner (Umweltbüro Donaueschingen)
- Herr Wolfram Fackler (ADFC Villingen-Schwenningen)
- Herr Paul Fremer (Planungsbüro VAR Frankfurt)
- Frau Yvonne Guduscheit (Regierungspräsidium Freiburg)
- Frau Barbara Kollmeier (Dezernentin Rechts- und Ordnungsverwaltung)
- Herr Reinhold Mayer (Dezernent Ländlicher Raum)
- Herr Ralf Pahlow (Leiter Straßenverkehrsamt)
- Herr Herbert Steidler (Leiter Straßenbauamt)
- Herr Matthias Ziolek (GIS-Stelle)

Neben der Auftakt- und der Abschlussveranstaltung sowie dem internen Verwaltungsworkshop traf sich die Steuerungsgruppe im Projektverlauf zu drei Arbeitstreffen.

#### 4.2 Öffentlichkeit

Die Offentlichkeit wurde zu Beginn des Projektes mittels einer webbasierten Bürgerbeteiligung um Mitarbeit gebeten (http://sbk.radverkehrskonzepte.de). Die Plattform wurde im Rahmen einer öffentlichen Auftaktveranstaltung durch Herrn Landrat Sven Hinterseh am 16. Juli 2013 freigeschaltet. Abgefragt wurden Lücken im Netz, schlechte Oberflächen, Gefahrenstellen sowie Barrieren.

Bis zum Ende der Bürgerbeteiligung am 31.10.2013 sind 238 Meldungen von über 154 Bürgern eingegangen. Die Meldungen fließen in die für die Förderung maßgebende Priorisierung mit ein (siehe Kapitel 3.4). Darüber hinaus waren die zahlreichen wertvollen Hinweise für die Planer äußerst hilfreich. Meldungen, die auf Grund ihrer Innerortslage im Radverkehrsplan nicht berücksichtigt werden, werden

an die zuständigen Stellen bei den Kommunen weitergeleitet. Die Öffentlichkeit wird über die Ergebnisse des Radverkehrsplans über die Ergebnisplattform www.radverkehrsplan-sbk.de informiert. Auf dieser Online-Plattform wird zusätzlich zu allen Bürgermeldungen eine Stellungnahme des Planungsbüros veröffentlicht. Die Ergebnisse sind außerdem in mehreren Übersichtsplänen gegliedert nach Baulastträgern dargestellt (Anlagen 08-12).

#### 4.3 Kommunen

Die Vertreter der Kommunen wurden von Beginn an in das Projekt eingebunden. Von den 20 Kommunen des Landkreises konnten mit 17 Kommunen Ortstermine wahrgenommen werden. Lediglich in den topografisch sehr bewegten Gemeinden Schönwald und Schonach im Schwarzwald (beide kein Bedarf) sowie der Stadt Bad Dürrheim (Absprache per Mail / telefonisch) kam es zu keinem Abstimmungstermin im Rathaus.

Des Weiteren gab es im Rahmen des internen Verwaltungsworkshops die Möglichkeit, Wünsche und Ideen aus den kommunalen Verwaltungen einzubringen. Ein Großteil der Kommunen war dort vertreten.

#### 4.4 Weitere Akteure

Als weitere Akteure wurden das Regierungspräsidium und der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) an der Erarbeitung des Radverkehrsplans als Mitglieder der Steuerungsgruppe beteiligt. Darüber hinaus fand mit weiteren Vertretern des ADFC ein Arbeitsgespräch statt, bei dem Zwischenergebnisse vorgestellt und Ideen und Vorschläge gesammelt wurden.

Die **Polizeidirektion Villingen-Schwenningen** war beim internen Verwaltungsworkshop vertreten. Darüber hinaus fand eine weitere Abstimmung per Telefon und Mail statt.

5. Bauprogramme Seite 12 von 16

### 5 Bauprogramme

# 5.1 Radwege entlang von Kreisstraßen (5-Jahres-Bauprogramm)

Ziel des Radverkehrsplans ist es, ein 5-Jahres-Bauprogramm, beginnend im Jahr 2015 und Laufzeit bis 2019, aufzustellen. In das Bauprogramm aufgenommen werden ausschließlich Neu- oder Ausbaumaßnahmen, die parallel zu Kreisstraßen führen oder deren Verbindungsfunktion aufweisen.

Das Bauprogramm stellt keine Reihenfolge zur Umsetzung dar. Es werden ledig-

Abbildung 2: Auszug 5-Jahres-Bauprogramm Kreisstraßen

lich solche Maßnahmen aufgeführt, die aus Sicht des Landkreises Schwarzwald-Baar umsetzungswürdig und damit förderfähig sind. Dies trifft auf Maßnahmen zu, deren Bewertung im Bereich Kosten-Nutzen-Verhältnis (siehe Kapitel 3.5) mindestens Wert von 3,0 beträgt. In begründe-

ten Ausnahmefällen werden auch Maßnahmen, deren Kosten-Nutzen-Verhältnis darunter liegt, mit Förderung des Kreises umgesetzt.

Alle Maßnahmen, die für das 5-Jahres-Bauprogramm des Landkreises vorgesehen sind, werden auf Initiative der Kommunen vom Straßenbauamt des Landkreises unterstützt. Der Landkreis stellt hierfür beim Regierungspräsidium Freiburg einen Förderantrag nach dem LGVFG / RL- Radinfrastruktur. Das 5-Jahres Bauprogramm soll im Herbst 2014 vom Kreistag beraten und beschlossen werden.

## 5.2 Radwege entlang von Bundes- und Landesstraßen in der Baulast von Bund und Land

Der Radverkehrsplan zeigt auch entlang von Bundes- und Landesstraßen fehlende und wünschenswerte Radverbindungen auf. Er gibt dem Bund und dem Land Empfehlungen und Ansatzpunkte für weitere Bauprogramme. Mit dem neuen "RadNETZ" für Baden-Württemberg will das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) ein flächendeckendes, durchgängiges Routennetz alltagstauglicher Fahrradverbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren schaffen. Hierzu wurde vom MVI ein Planungsauftrag im Frühjahr 2014 vergeben.

#### 5.3 Radwege in der Baulast der Kommunen

Der Radverkehrsplan weist weiterhin sinnvolle und notwendige Radwegeverbindungen für die Städte und Gemeinden des Landkreises aus. Die Kommunen können auf dieser Grundlage ebenfalls Förderanträge nach dem LGVFG/RL – Radinfrastruktur stellen.

## 5.4 Vorplanungen für Radwege im Bauprogramm des Landkreises

Maßnahmen, die Bestandteil des 5-Jahres-Bauprogramms Kreisstraßen sind und deren Kosten-Nutzen-Verhältnis als sehr gut bewertet wird, werden intensiver betrachtet. Für sie wird eine vereinfachte Vorplanung nach § 34 HOAI Leistungsphase 2 erstellt. Bestandteil dieser vereinfachten Vorplanung ist sowohl eine genauere Kostenberechnung als auch, wenn mehrere Varianten möglich sind, ein Variantenvergleich.

Zusätzlich wird die geplante Maßnahme auf Verträglichkeit mit den Vorgaben des Umwelt- und Naturschutzes geprüft.

Die vereinfachten Vorplanungen sind als Anlage 19 Bestandteil dieses Radverkehrsplans. Eine genaue Trassierung der vorgeschlagenen Routen finden Sie online unter www.rv-k.de/sbk/vorplanung/.

## 6 Bike + Ride-Analyse

Durch die bewegte Topografie des Schwarzwald-Baar-Kreises und durch die gute Erschließung des Kreises mit dem ÖPNV bietet das Konzept des Bike+Ride eine leistungsstarke Möglichkeit, längere Strecken kombiniert zurückzulegen. Voraussetzung hierfür sind attraktive und sichere Abstellanlagen im direkten Haltestellenumfeld.

Es werden alle Bahnhöfe und schienengebundenen Haltepunkte mit Blick auf das Nutzungspotenzial priorisiert und das dort vorherrschende Angebot untersucht und bewertet.

Im weiteren Vorgehen werden für diese Stationen Handlungsempfehlungen zur Verbesserung des Angebots erstellt. Die Handlungsempfehlungen schlagen Art, Anzahl und Position der Abstellanlagen vor. Das Vorgehen und die Empfehlungen orientieren sich an den Hinweisen zum Fahrradparken<sup>5</sup>.

Die ausführliche Bewertung der Bahnhöfe und Haltepunkte des Schwarzwald-Baar-Kreises findet sich in Anlage 20.

\_

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Hinweise zum Fahrradparken, FGSV-Verlag, Köln, 2011

### 7 Weiteres Vorgehen / Umsetzung

Der Radverkehrsplan wurde im Juni 2014 fertiggestellt und anschließend im Kreistagausschuss für Umwelt, Technik und Gesundheit vorgestellt und beraten. Die öffentliche Vorstellung und Verabschiedung des Radverkehrsplans fand in der Kreistagssitzung am 14. Juli statt.

Alle Maßnahmen, die Bestandteil des 5-Jahres-Bauprogramms sind, werden auf Initiative der Kommunen vom Straßenbauamt des Schwarzwald-Baar-Kreises unterstützt und ein entsprechender Förderantrag an das Regierungspräsidium gestellt.

Landkreise und Kommunen können auf Basis der Bauprogramme jeweils bis zum September eines Jahres Maßnahmen beim Regierungspräsidium für das folgende Jahr anmelden. Laut der Richtlinie-Radinfrastruktur 2012 entscheidet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur bis zum 1. März eines jeden Jahres aufgrund von Vorschlägen der Regierungspräsidien und unter Berücksichtigung der voraussichtlich zur Verfügung stehenden Mittel über die Aufnahme in das LGVFG- Programm und über die Gewährung von Zuschüssen. Ein Rechtsanspruch hierauf besteht jedoch nicht.

Des Weiteren wird für Bund und Land jeweils eine Empfehlung für ein mittelfristiges Bauprogramm aufgestellt. Das Regierungspräsidium und das MVI werden bei Beantragung durch die Kommunen auf Grundlage dieser Empfehlungen und den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln ihre weiteren Radwegeplanungen betreiben.

Mit Blick auf das zu erwartende finanzielle Volumen und dem daraus resultierenden Bauprogramm (Maßnahmen Kreisstraßen und Kosten-Nutzen-Verhältnis mindestens gut) werden fünf Millionen Euro für fünf Jahre als realistisch eingeschätzt. Dies bedeutet für den Landkreis eine jährliche Belastung in Höhe von 250.000 Euro. Voraussetzung dabei ist die Beteiligung der Kommunen sowie die Förderbewilligung durch das Land Baden-Württemberg.

Bestandteil des Bauprogramms ist zusätzlich zu den baulichen Maßnahmen die Umsetzung einer kreisweiten wegweisenden Beschilderung inklusive der Kosten für Herstellung und Montage (siehe Anlage 18).

Anhang Seite 16 von 16

### **Anhang**

Zusätzlich zu den hier aufgeführten Anlagen werden alle erarbeiteten Daten in digitaler Form übergeben. Dazu gehören auch die entsprechenden GIS-Daten. Eine Weiterbearbeitung und gegebenenfalls eine genauere Betrachtung sind dadurch gewährleistet.

- Anlage 01: Maßnahmendatenblätter
- Anlage 02: Bewertung der Maßnahmen Gesamt
- Anlage 03: Bewertung der Maßnahmen Kreis
- Anlage 04: Bewertung der Maßnahmen Bund
- Anlage 05: Bewertung der Maßnahmen Land
- Anlage 06: Bewertung der Maßnahmen Gemeinde
- Anlage 07: Erläuterung zur Bewertung der Maßnahmen
- Anlage 08: Karte Maßnahmen Gesamt
- Anlage 09: Karte Maßnahmen Kreis
- Anlage 10: Karte Maßnahmen Bund
- Anlage 11: Karte Maßnahmen Land
- Anlage 12: Karte Maßnahmen Gemeinde
- Anlage 13: Karte Unfälle 2010 2012
- Anlage 14: Bürgerbeteiligung
- Anlage 15: Radverkehrsnetz mit Netzlücken
- Anlage 16: Gefährliche oder ungesicherte Querungsstellen
- Anlage 17: Touristische Routen
- Anlage 18: Weitere Maßnahmen
- Anlage 19: Vorplanungen
- Anlage 20: Bike and Ride-Analyse
- Anlage 21: Handreiche zur Fortführung überregionaler Radwege innerorts

## **Anlage 1**

## Maßnahmendatenblätter

Die Maßnahmendatenblätter sind nach Baulastträger und Kosten-Nutzen-Verhältnis geordnet.

Eine geografische Zuordnung erfolgt in den Karten in Anhang 8 bis 12.

## 1.1 Kreisstraßen



M-Nr.: VS 06

Verbindung: Pfaffenweiler - Rietheim (K 5734)

Gemarkung: Villingen-Schwenningen

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 5,5 Meter

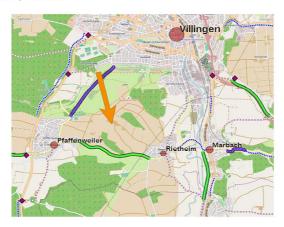
Maßnahmentyp: Neubau

Länge: 2.100 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV: 3.706 Kfz/Tag







Beginn: Ortseingang Pfaffenweiler

IST-Zustand: Es besteht kein straßenbegleitender Radweg auf diesem Abschnitt. Radfahrer müssen hier die

Fahrbahn nutzen.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Schlecht Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Ein straßenbegleitender Radweg soll gebaut werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Ende:

Gut

Ortseingang Rietheim





Priorität:

Sehr hoch (47,04)

Kosten: 324.000 €

Kosten-Nutzen Verhältnis: Sehr gut (6,98)

Begründung:

Die Ortschaften Pfaffenweiler und Rietheim sind für Radfahrer nur über die Kreisstraße verbunden. Es besteht keine Alternative. Der Radweg ermöglicht die weitere Erschließung von Brigachtal sowie des

Bahnhaltepunktes in Marbach.

Weitere Informationen:

Die Maßnahme wurde im Rahmen der Vorplanung genauer untersucht. (siehe Abschlussbericht)



M-Nr.: BD 01

Verbindung: Schwenningen - Hochemmingen (K 5700)

Gemarkung: Bad Dürrheim Maßnahmentyp: Neubau

Gemarkung: - Länge: 1.700 Meter

Ausbaubreite: 2,5 Meter Kostenfaktor: 1

Fahrbahnbreite: 5,5 Meter DTV: 2.551 Kfz/Tag







Beginn: Ende Radweg aus Hochemmingen Ende: Wittmannstalstr. Bad Dürrheim

IST-Zustand: Ab dem Ende des aus Hochemmingen kommenden Radweges besteht keine durchgängige

Verbindung entlang der K 5700 nach Schwenningen.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Mittel Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Zwischen dem Ende des Radweges aus Hochemmingen kommend und dem an der

Schwenninger Straße beginnenden Radweg soll der Lückenschluss hergestellt werden.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Hoch (34,32) Kosten: 247.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Sehr gut (5,75)

Begründung: Dieser Abschnitt ermöglicht eine direkte Verbindung von Tuningen und Hochemmingen nach

Schwenningen. Die bestehenden Alternativwege sind in einem schlechten Zustand und werden wegen deutlicher Umwege größer 25% im Vergleich zur Straße (südlich über Schule am Salinensee: 900 Meter; nördlich über Klinik Hüttenbühl: 850 Meter) und zusätzliche Steigungen

nicht angenommen.

Weitere Die Maßnahme wurde im Rahmen der Informationen: Vorplanung genauer untersucht. (siehe

Vorplanung genauer untersucht. (siehe Abschlussbericht)



M-Nr.: VS 10

Verbindung: Marbach - Bad Dürrheim (Gemeindeweg, K 5734)

Gemarkung: Villingen-Schwenningen

Gemarkung:

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 6,2 Meter

Maßnahmentyp: Ausbau Länge: 500 Meter

Kostenfaktor: 1

6.256 Kfz/Tag







Beginn: Forellenweg, Marbach

Beginn straßenbegleitender Radweg Ende:

K 5734

Der hier betrachtete Abschnitt ist der einzige Abschnitt der Verbindung Marbach - Bad IST-Zustand:

Dürrheim, der nicht asphaltiert ist.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Direktheit: Mittel

SOLL-Zustand: Der oben dargestellte Abschnitt soll asphaltiert werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Mittel





Priorität:

Hoch (23,13)

Kosten:

60.000€

Kosten-Nutzen Verhältnis: Sehr gut (5,64)

Begründung:

Die Verbindung Marbach - Bad Dürrheim ist bis auf diesen Abschnitt durchgehend asphaltiert und

komfortabel befahrbar.

Weitere Informationen: Übersichtskarte



M-Nr.: VS 12

Verbindung: Mühlhausen - Weigheim (K 5703)

Gemarkung: Villingen-Schwenningen (900 Meter)

Gemarkung:

2,5 Meter Ausbaubreite:

Fahrbahnbreite: -

Maßnahmentyp: Ausbau

900 Meter Länge:

Kostenfaktor: 1,5

DTV:







Beginn: Parkplatz K 5703 / Mühlhausener Straße Ende: Ortseingang Weigheim, K 5703

IST-Zustand: Der vorhandene straßenbegleitende Radweg ist in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Die

Breite ist nicht ausreichend. Aus Richtung Weigheim kommend werden Radfahrer im

Gefälleabschnitt wegen der mangelhaften Oberfläche durch ein Schild zum Absteigen aufgefordert.

Fahrkomfort: Schlecht Verkehrssicherheit: Mittel Direktheit:

SOLL-Zustand: Der straßenbegleitende Radweg soll verbreitert und die Oberfläche erneuert werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut





Priorität:

Sehr hoch (25,08)

Kosten: 145.000 €

Kosten-Nutzen Verhältnis: Sehr gut (5,07)

Begründung:

Die Verbindung ist mit Blick auf den Pendlerverkehr nach Villingen-Schwenningen von hoher

Bedeutung und soll dem gerecht werden.

Weitere Informationen: Die Maßnahme wurde im Rahmen der Vorplanung genauer untersucht. (siehe Abschlussbericht)





M-Nr.: DA 01 / DN 01

Verbindung: Dauchingen - Deißlingen (K 5542)

Gemarkung: Dauchingen (1.050 Meter) Maßnahmentyp: Neubau

Gemarkung: Deißlingen, Lkr. Rottweil (450 Meter) Länge: 1.500 Meter

Ausbaubreite: 2,5 Meter Kostenfaktor: 2 + Brückenerweiterung

Fahrbahnbreite: - DTV: -







Beginn: Haggasse, Dauchingen Ende: K 5542 / Jettenburg

IST-Zustand: Es besteht zur Zeit keine alternative Verbindung zur K 5542, die für Radfahrer auf Grund der

Verkehrsstärke und des Schwerlastverkehrs ungeeignet ist.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Schlecht Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Es soll ein baulicher Radweg abseits der K5542 auf teils bestehenden, teils neu zu bauenden

Wegen angelegt werden.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Sehr hoch (51,78) Kosten: 580.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Sehr gut (5,00)

Begründung: Die Verbindung dient sowohl als Schulweg des gemeinsamen Schulstandort Dauchingen - Deißlingen sowie als Anbindung an den Staatsbahnhof Trossingen. Die Führung über die Kreisstraße ist aufgrund hoher Verkehrsstärke und Schwerlastverkehrsanteil nicht

radfahrerfreundlich.

Weitere Die Maßnahme wurde im Rahmen der Begleitende Querungsstelle über K 5542 nach Informationen: Vorplanung genauer untersucht. (siehe Maßnahemen: Trossingen auf Rottweiler Gemarkung

Abschlussbericht)



M-Nr.: MW 04

Verbindung: Mönchweiler - Obereschach (Wirtschaftsweg)

Gemarkung: Mönchweiler

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: -

Maßnahmentyp: Ausbau

Länge: 500 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV: -







Ende: Siehe Kartenausschnitt

Beginn: Siehe Kartenausschnitt

IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt der bestehenden Verbindung ist nicht asphaltiert und in einem

schlechten Zustand..

Fahrkomfort: Schlecht Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Es soll ein baulicher Radweg an der Landestraße angelegt werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut





Priorität:

Mittel (20,40)

Kosten:

50.000€

Kosten-Nutzen Verhältnis: Sehr gut (5,10)

Begründung:

Der hier betrachtete Abschnitt ist der einzige Abschnitt auf der Verbindung Mönchweiler -

Obereschach, der nicht asphaltiert ist.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte



M-Nr.: TU 01

Verbindung: Tuningen - Talheim (K 5711)

Gemarkung: Tuningen

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: -

Maßnahmentyp: Neubau

Länge: 900 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV: -

Ende:







Waldweg "Zimmerplatzweg"

Beginn: Ende Radweg aus Tuningen (Straße "Vor

dem Haldenwald)

IST-Zustand: Es besteht kein straßenbegleitender Radweg. Eine sinnvolle Alternative ist nicht vorhanden.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Schlecht Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Es soll ein baulicher, straßenbegleitender Radweg (ca. 300 Meter) angelegt werden. Anschließend

soll ein Lückenschluss zum bestehenden Waldweg hergestellt werden.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Hoch (22,53) Kosten: 85.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Sehr gut (5,18)

Begründung: Der Lückenschluss verbindet die beiden Gemeinden Tannheim und Talheim und schließt an den

bestehenden Forst-/Wirtschaftsweg an. Aktuell besteht keine für den Radverkehr geeignete Verbindung.

Weitere Informationen: Die Maßnahme wurde im Rahmen der Vorplanung genauer untersucht. (siehe

Abschlussbericht)



M-Nr. : BD 06

Verbindung: Biesingen - Bad Dürrheim (K 5705)

Gemarkung: Bad Dürrheim

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: -

Maßnahmentyp: Neubau

Länge: 1.910 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV: -







Beginn: K 5705, Friedhof Biesingen

Ende:

K 5705, Beginn Radweg Aaser Weg

IST-Zustand: Entlang der K 5705 zwischen Biesingen und Bad Dürrheim existiert weder ein durchgängiger baulicher

Radweg noch eine attraktive Alternativverbindung. Ab dem Abzweig nach Aasen besteht ein Radweg, der

im weiteren Verlauf über eine Gemeindeverbindungsstraße nach Bad Dürrheim führt.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Schlecht Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Es soll ein begleitender Radweg beginnend am Ende des bestehenden Radweges bis zum Friedhof

Biesingen gebaut werden. Von dort führt ein Weg zum Ortskern bzw. weiter nach Ober- und

Unterbaldingen.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Hoch (32,97) Kosten: 295.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Sehr gut (5,19)

Begründung: Für die Verbindung aus Oberbaldingen über Biesingen nach Bad Dürrheim gibt es keine attraktive und

direkte Verbindung für Radfahrer.

Weitere Informationen:

Die Maßnahme wurde im Rahmen der Vorplanung genauer untersucht. (siehe

Abschlussbericht)

Begleitende Maßnahemen: Querungshilfe K 5705



M-Nr.: SG 02

Verbindung: Brogen - Sankt Georgen (K 5724)

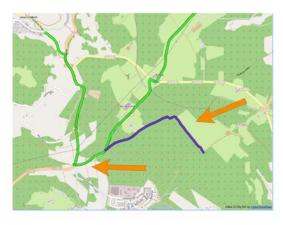
Gemarkung: Sankt Georgen Maßnahmentyp: Neubau / Ausbau

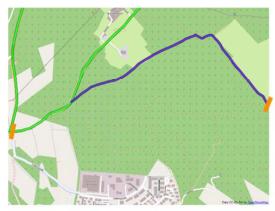
Gemarkung: - Länge: 2.755 Meter

Ausbaubreite:: 2,5 Meter Kostenfaktor: 1

Fahrbahnbreite: 5,0 Meter DTV: 3.480 Kfz/Tag







Beginn: Waldweg Obermühlbach Ende: Beginn Radweg nach Sankt Georgen (L175)

IST-Zustand: Es besteht keine baulicher Radweg. Eine Alternative liegt nicht vor. Radfahrer mussen auf der

Fahrbahn fahren. Bestehender Waldweg mit schlechter Oberfläche.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Schlecht Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Es soll ein Radweg straßenbegleitend zur K 5724 gebaut werden und der Waldweg mit einer

ausphaltierten Oberfläche versehen werden.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Hoch (26,93) Kosten: 210.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Gut (4,34)

Begründung: Die Strecke ist die Fortsetzung des bestehenden Radweges entlang der L 175 zum

Schulzentrum Sankt Georgen und ist für Schüler aus Peterzell interessant. Die Führung auf der Fahrbahn ist wegen der Kurvigkeit und der schmalen Fahrbahn für Radfahrer gefährlich. Des Weiteren ergeben sich mit Blick auf den touristischen Verkehr zusätzliche Potenziale für die

Region.

Weitere Die Maßnahme wurde im Rahmen der Informationen: Vorplanung genauer untersucht! (Siehe

Vorplanung genauer untersucht! (Siehe Abschlussbericht).



M-Nr.: NE 05

Verbindung: Niedereschach - Deißlingen (Wirtschaftsweg, K 7510)

Gemarkung: Niederschach

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: -

Maßnahmentyp: Ausbau

Länge: 460 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV: -







Beginn: Siehe Kartenausschnitt

IST-Zustand: Die bestehende Alternativroute zur K 5710 / K 5555 ist bis auf den hier betrachteten Abschnitt

durchgehend asphaltiert.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Der oben betrachtete Abschnitt soll asphaltiert werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut

Ende: Siehe Kartenausschnitt





Priorität:

Mittel (16,12)

Kosten:

45.000 €

Kosten-Nutzen Verhältnis: Gut (4,08)

Begründung:

Die bestehende Verbindung ist unter anderem auf Grund des gemeinsamen Schulstandortes Deißlingen-Niedereschach für den Radverkehr interessant und sollte entsprechende

Qualitätsstandards aufweisen.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte



M-Nr.: SG 05

Verbindung: Oberkirnach - Unterkirnach (K 5728)

Gemarkung: Sankt Georgen

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 6,0 Meter

Maßnahmentyp: Neubau

Länge: 1.800 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV: 2.048 Kfz/Tag







Beginn: Ende Radweg aus Unterkirnach

IST-Zustand: Der Radweg aus Unterkirnach nach Oberkirnach endet an der Gemarkungsgrenze. Radfahrer

müssen von dort aus auf der Fahrbahn fahren.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Mittel Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Der bauliche Radweg soll bis Oberkirnach verlängert werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut

Ende: Ortseingang Oberkirnach





Priorität: Hoch (24,39) Kosten: 367.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Gut (3,40)

Begründung: Der bestehende Geh- und Radweg aus Unterkirnach Richtung Oberkirnach endet etwa auf halber

Strecke. Für Oberkirnach bringt der Lückenschluss eine Radverbindung auf baulichen Radwegen

bis nach Villingen.

Weitere Informationen:

Die Maßnahme wurde im Rahmen der Vorplanung genauer untersucht (siehe

Abschlussbericht)



M-Nr.: BR 05

Verbindung: Waldhausen - Abzweig Kirnbergsee ( K 5738)

Gemarkung: Bräunlingen

Gemarkung:

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: -

Maßnahmentyp: Neubau Radweg, Markierung

Länge: 270 Meter

Kostenfaktor: 1







Beginn: Riedweg Waldhausen Ende:

Waldhauser Weg, K 5738

IST-Zustand:

Die Radverbindung aus Richtung des Kirnbergsees nach Bräunlingen wird auf diesem Abschnitt zwischen

zwei Wirtschaftswegen auf der Kreisstraße geführt. Es sind keine Querungshilfen vorhanden.

Fahrkomfort:

Mittel

Verkehrssicherheit:

Mittel

Direktheit:

SOLL-Zustand: Bis zum Ortseingang soll ein baulicher Radweg angelegt werden. Hinter dem Ortseingang wird der Radfahrer auf die Fahrbahn überführt und dort auf einem Schutzstreifen bis zum Riedweg in Waldhausen weitergeführt.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut





Priorität:

Mittel (14,58)

Kosten:

55.000 €

Kosten-Nutzen Verhältnis: Gut (3,60)

Begründung:

Die Verbindung Kirnbergsee - Bräunlingen wird insbesondere im touristischen und Freizeitverkehr genutzt und führt abgesehen von diesem Abschnitt durchgehend auf Wirtschaftswegen. Der Lückenschluss entschärft die einzige Gefahrenstelle auf dieser Verbindung.

Weitere Informationen:

Die Maßnahme wurde im Rahmen der Vorplanung genauer untersucht! (Siehe Abschlussbericht).





M-Nr.: SG 06 KF 02 / HA 01

Verbindung: Brogen - Hardt (K 5724)

Gemarkung: Königsfeld (3.030 Meter) Schramberg (1.820 Meter) Gemarkung:

Gemarkung: Sankt Georgen (1.050 Meter)

Ausbaubreite: 2,5 Meter Fahrbahnbreite: 5,0 Meter

Gemarkung: Hardt (600 Meter)

Maßnahmentyp: Neubau Länge: 6.500 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV: 3.480 Kfz/Tag







Beginn: K 5724 Anschluss SG\_02 Ende: K 5560 / K 5531, Hardt

IST-Zustand: Es besteht keine baulicher Radweg. Eine Alternative liegt nicht vor. Radfahrer mussen auf der

Fahrbahn fahren.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Schlecht Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Es soll ein straßenbegleitender Radweg gebaut werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut





Kosten-Nutzen Verhältnis: Gut (3,01) Priorität: Sehr hoch (40,48) Kosten: 995.000 €

Die Strecke ist ein Teilstück der Verbindung von Sankt Georgen nach Hardt, die mit knapp zehn Begründung:

Kilometern und weitestgehend ebener Führung durchaus noch für den Alltags- und Schülerverkehr relevant ist. Eine Alternativverbindung gibt es nicht. In den zurückliegenden Jahren haben sich hier

zwei Unfälle beim Überholen von Radfahrern mit der Unfallfolge "leicht verletzt" ereignet.

Weitere Die Maßnahme wurde im Rahmen der Informationen:

Vorplanung genauer betrachtet. (Siehe

Abschlussbericht)





M-Nr.: VS 11 / NE 07

Verbindung: Kappel - Villingen (K 5709)

Gemarkung: VS (2.130 Meter) Maßnahmentyp: Neubau Radweg

Gemarkung: Niedereschach (490 Meter) Länge: 2.620 Meter

Ausbaubreite: 2,5 Meter Kostenfaktor: 1

Fahrbahnbreite: 6,0 Meter DTV: 4.218 Kfz/24h







Beginn: K 5709, Kappel

Ende:

K 5709, Abzweig Nordstetten, VS

IST-Zustand: Entlang der K 5709 zwischen Kappel und Villingen existiert kein baulicher Radweg oder eine attraktive

Alternativverbindung. Ab dem Abzweig Nordstetten können Wirtschaftswege genutzt werden.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Schlecht Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Es soll ein begleitender Radweg zwischen Kappel und dem Abzweig Nordstetten entlang der K 5709

gebaut werden.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Hoch (25,61) Kosten: 420.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Gut (3,33)

Begründung: Für die Verbindung aus Niedereschach über Kappel nach Villingen gibt es keine attraktive und direkte

Verbindung für Radfahrer.

Weitere Informationen: Die Maßnahme wurde im Rahmen der Vorplanung genauer untersucht! (Siehe Abschlussbericht).



M-Nr.: DE 02

Verbindung: Wolterdingen - Hubertshofen (K 5736)

Gemarkung: Donaueschingen

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 2,5 Meter

Maßnahmentyp: Ausbau

Länge: 1.600 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV: 1.112 Kfz/Tag







Beginn: Wolterdingen Ortsausgang K 5736

Ende:

Hubertshofen Ortseingang, K 5736

IST-Zustand: Der straßenbegleitende Radweg ist nicht asphaltiert und teilweise zugewachsen.

Fahrkomfort: Schlecht Verkehrssicherheit: Mittel Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Der straßenbegleitende Radweg soll durchgehend zwischen Wolterdingen und Hubertshofen asphaltiert

werden.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Mittel Direktheit: Gut





Priorität: Mittel (17,49) Kosten: 190.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Gut (3,23)

Begründung: Der bestehende Radweg ist als solcher kaum erkennbar und wird nicht genutzt. Die Verbindung ist

zwischen Hubertshofen und Wolterdingen mit Anschluss nach Donaueschingen sowohl für den Alltags- als

auch für den Freizeitradfahrer attraktiv.

Weitere Informationen:

Die Maßnahme wurde im Rahmen der Vorplanung genauer untersucht! (Siehe Abschlussbericht).

Begleitende 2 x Überführung Radweg - Fahrbahn.

Maßnahemen:



M-Nr.: BB 08

Verbindung: Aselfingen - Achdorf (K 5743)

Gemarkung: Blumberg

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: -

Maßnahmentyp: Neubau Radweg

Länge: 500 Meter

Kostenfaktor: 2

DTV: 1.200 Kfz/h







Beginn: Wutachstraße, Aselfingen

Ende: Wutachstraße, Achdorf

IST-Zustand: Zwischen Aselfingen und Achdorf besteht keine Alternativverbindung zur Kreisstraße.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Mittel Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Straßenbegleitender Radweg zwischen Aselfingen und Achdorf entlang der K 5743.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut





Priorität:

Mittel (16,39)

Kosten:

160.000 €

Kosten-Nutzen Verhältnis: Gut (3,21)

Begründung:

Mit Blick auf den Freizeit- und touristischen Verkehr ist die Verbindung zwischen Aselfingen und Achdorf über die südlich der Wutachschlucht verlaufende Gemeindeverbindungsstraße gut abgedeckt. Für den Alltagsverkehr zwischen Achdorf und Aselfingen stellt diese Strecke einen großen Umweg dar. Ein Radweg entlang der Kreisstraße böte eine gute Alternative.

Weitere Informationen:

Die Maßnahme wurde im Rahmen der Vorplanung genauer untersucht! (Siehe Abschlussbericht).

Begleitende 2 x Überführung Fahrbahn -

Maßnahemen: Radweg



M-Nr.: BB 02

Verbindung: Achdorf - Blumberg (K 5747)

Gemarkung: Blumberg

Gemarkung:

2,5 Meter Ausbaubreite:

Fahrbahnbreite: -

Maßnahmentyp: Neubau Radweg

1.600 Meter Länge:

Kostenfaktor: 2,5

1.800 Kfz/h







Am Herrengarten, Blumberg

Beginn: Wutachstraße, Achdorf Ende:

Zwischen Achdorf und Blumberg besteht keine Alternativverbindung zur Kreisstraße. Radfahrer können

aufgrund der Kurvigkeit nicht überholt werden und fahren wegen starker Steigung sehr langsam.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Schlecht Direktheit:

SOLL-Zustand: Es soll ein begleitender Radweg zwischen Achdorf und Blumberg entlang der K 5747 gebaut werden.

Fahrkomfort:

IST-Zustand:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut





Priorität: Hoch (29,74) 650.000€ Kosten: Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (2,97)

Begründung: Die Strecke zwischen Achdorf und Blumberg stellt touristisch gesehen eine wichigen Abschnitt einer

überregionalen Ost-West-Verbindung dar. Die aktuelle Führung auf der Fahrbahn ist wegen der Kurvigkeit

und der starken Steigung für Radfahrer, insbesondere für Radtouristen ungeeignet.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte

Begleitende

2 x Überführung Fahrbahn - Radweg

Maßnahemen:



M-Nr. : DE 12

Verbindung: Pfohren - Gutmadingen (K 5756)

Gemarkung: Donaueschingen

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: -

Maßnahmentyp: Ausbau

Länge: 1.500 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV:







Beginn: Geisinger Str. / K 5756, Pfohren Ende: K 5756 / Teilhof

IST-Zustand: Der bestehende Radweg ist nicht asphaltiert und in einem schlechten baulichen Zustand.

Fahrkomfort: Gering Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Der Radweg soll asphaltiert werden.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut

Kein Foto vorhanden - wird nachgereicht

Priorität: Mittel (14,74) Kosten: 150.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (2,95)

Begründung: Der Abschnitt ist Teil der bestehenden Verbindung Pfohren - Geisingen und schließt im weiteren Verlauf an

den Donauradweg an. Er ist daher für den Radverkehr interessant.

Weitere Übersichtskarte Informationen:



M-Nr.: SG 03 / KF 01

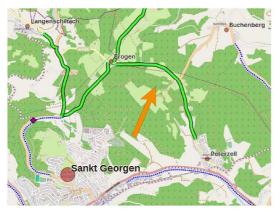
Verbindung: Brogen - Peterzell (K 5725)

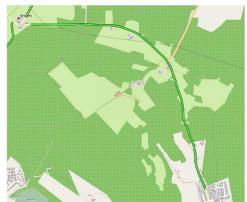
Gemarkung: Sankt Georgen (1.400 Meter) Maßnahmentyp: Neubau
Gemarkung: Königsfeld (1.600 Meter) Länge: 3.000 Meter

Ausbaubreite: 2,5 Meter Kostenfaktor: 1

Fahrbahnbreite: 6,0 Meter DTV: 2.649 Kfz/Tag







Beginn: K 5724 / K 5725, Brogen Ende: Ortseingang Peterzell

IST-Zustand: Es besteht kein baulicher Radweg. Eine Alternative liegt nicht vor. Radfahrer müssen auf der

Fahrbahn fahren.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Schlecht Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Es soll ein straßenbegleitender Radweg gebaut werden.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Hoch (22,97) Kosten: 450.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (2,87)

Begründung: Die Strecke ist zum einen für den touristischen Verkehr interessant und bietet zum anderen mit

Blick auf den Schülerverkehr für Schüler aus Peterzell eine weniger stark ansteigende Alternative zur Verbindung über die B33 und durch den Ortskern Sankt Georgens. Radfahren auf der Fahrbahn ist bei der herrschenden Verkehrsstärke und der gefahrenen Geschwindigkeit

unattraktiv.

Weitere Übersichtskarte Begleitende - Informationen: Maßnahemen:



M-Nr.: VS 02 / DA 02

Verbindung: Dauchingen - Villingen (K 5706)

Gemarkung: Villingen-Schwenningen (1.300 Meter)

Gemarkung: Dauchingen (1.500 Meter)

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 4,5 Meter

Maßnahmentyp: Neubau

Länge: 2.800 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV: 2.609 Kfz/Tag







Beginn: Ortsausgang Dauchingen, Villinger Str.

Ende: Auf dem Hagen, Gewerbegebiet

Herdenen

IST-Zustand: Es besteht zur Zeit kein Radweg. Die vorhandene Alternativverbindung führt über einen Umweg

von 650 Metern.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Schlecht

SOLL-Zustand: Es soll ein straßenbegleitender Radweg zur K 5706 mit Anschluss an die Straße "Auf dem Hagen"

gebaut werden.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Hoch (25,13) Kosten: 420.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Gut (3,29)

Begründung: Die Verbindung erschließt die Ziele Gewerbegebiet Herdenen, Kreisklinik sowie die Villinger

Kernstadt.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte



M-Nr. : BB 11

Verbindung: Hondingen - Zollhaus (K 5745 / Heidelberg-Schwarzwald-Bodensee-Radweg)

Gemarkung: Blumberg

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 5,5 Meter

Maßnahmentyp: Neubau

Länge: 1.600 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV: 755 Kfz/Tag



IST-Zustand:





K 5745 / B 27

Beginn: L 185 / K 5745

Es existiert kein Radweg. Der Radfahrer muss im IST-Zustand die Fahrbahn nutzen.

Ende:

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Schlecht Direktheit: Mittel

SOLL-Zustand: Es soll ein baulicher Radweg angelegt werden.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Mittel





Priorität: Mittel (16,72) Kosten: 240.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis Mittel (2,83)

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist mit Blick auf die hohe gefahrene Geschwindigkeit und den schmalen

Straßenquerschnitt nicht mehr zeitgemäß und für Radfahrer unattraktiv.

Weitere Übersichtskarte Informationen:

Begleitende Querungsstellte L 185 Maßnahemen:



M-Nr.: BT 01 / VS 08

Verbindung: Tannheim - Überauchen (K 5712)

Gemarkung: Brigachtal (1.200 Meter) Maßnahmentyp: Neubau

Gemarkung: Villingen-Schwenningen (900 Meter) Länge: 2.100 Meter
Ausbaubreite: 2,5 Meter Kostenfaktor: 1

Fahrbahnbreite: - DTV: -







Beginn: Anschluss bestehender Radweg Tannheim Ende: Ortseingang Überauchen

IST-Zustand: Der in Tannheim beginnende bauliche Radweg entlang der K 5712 endet kurz vor der Kuppe. Von dort

besteht kein straßenbegleitender Radweg mehr. Die Alternativverbindung nördlich der Kreisstraße über die

Felder ist nicht durchgehend befahrbar und in einem schlechten Zustand.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Schlecht

SOLL-Zustand: Es soll ein straßenbegleitender baulicher Geh- und Radweg angelegt werden.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Mittel (18,76) Kosten: 315.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (2,82)

Begründung: Die Verbindung zwischen Tannheim und Überauchen/Brigachtal ist sowohl für den Alltags- als auch den

Freizeitverkehr relevant. Tannheimer Bürger erhalten eine Verbindung zum Bahnhof Brigachtal / Klengen

in für den Radverkehr verträglicher Entfernung.

Weitere Übersichtskarte Informationen:



M-Nr.: KF 08

Verbindung: Weiler - Burgberg (K 5719)

Gemarkung: Königsfeld (1.850 Meter)

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 5,50 Meter

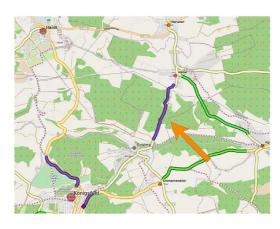
Maßnahmentyp: Neubau

Länge: 1.850 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV: 2.807 Kfz/24h







Beginn: K 5719, 100m vor Abzweig Am Heiligenwald

Ende:

Reutenbachstraße, Weiler

IST-Zustand: Der bestehende straßenbegleitende Radweg ist in diesem Abschnitt in einem schlechten baulichen

Zustand.

Fahrkomfort: Schlecht Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Der bestehende Weg soll ausgebaut werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut





Priorität:

Mittel (12,65)

Kosten:

140.000 €

Kosten-Nutzen Verhältnis:

Mittel (2,58)

Begründung:

Der hier betrachtete Abschnitt stellt die Verbindung zwischen Weiler und und dem Kleinzentrum Königsfeld (Schulstandort) dar. Der bestehende Weg ist wegen seines schlechten Ausbaustandards und der mangelhaften Oberfläche unattraktiv für Radfahrer. Die parallel verlaufende Kreisstraße ist auf Grund der Kurvigkeit und den hohen Pkw-Geschwindigkeiten keine attraktive Alternative.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte



M-Nr.: DE 09

Verbindung: Pfohren - Riedsee (K 5749)

Gemarkung: Donaueschingen

Gemarkung:

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 6,5 Meter



Maßnahmentyp: Neubau

2.300 Meter Länge:

Kostenfaktor: 1

Kostenfaktor: 2.185 Kfz/Tag



Beginn:

Hüfinger Str. / Donauradweg, Pfohren

Ende:

Hüfinger Str. / Abzweig Riedsee, Pfohren

IST-Zustand:

Kein Radweg vorhanden. Radfahrer fahren auf der Fahrbahn.

Fahrkomfort:

Mittel

Verkehrssicherheit:

Mittel

Direktheit:

Gut

SOLL-Zustand: Es soll ein baulicher Radweg angelegt werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut



Priorität:

Mittel (14,34)

Kosten:

345.000 €

Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (2,06)

Begründung:

Der Abschnitt ist Teil der bestehenden Verbindung Pfohren - Hüfingen und stellt den Lückenschluss entlang der Hüfinger Straße dar. Aus Pfohren kommend wird die Erschließung des Riedsees mit dem Fahrrad deutlich attraktiver gestaltet.

Weitere Informationen: Übersichtskarte



M-Nr.: DE 04

Verbindung: Pfohren - Aasen (K 5749)

Gemarkung: Donaueschingen Maßnahmentyp: Neubau Gemarkung: 500 Meter Länge:

Ausbaubreite: 2,5 Meter Kostenfaktor: 1

Fahrbahnbreite: -DTV:







Beginn: Ortseingang Pfohren Ende: 2. Abzweig aus Pfohren kommend

Richtung Westen

Es besteht auf diesem Abschnitt kein durchgehend begleitender Weg. Radfahrer müssen die Fahrbahn IST-Zustand:

nutzen.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Mittel Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Es soll ein straßenbegleitender baulicher Radweg angelegt werden. Teilweise bestehender Weg soll

ausgebaut werden.

Fahrkomfort: Verkehrssicherheit: Direktheit: Gut Gut Gut

Priorität: Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (2,46) Mittel (10,45) 75.000€ Kosten:

Es gibt keine bestehende Alternative abseits der Kreisstraße. Ist der Lückenschluss hergestellt, besteht Begründung:

eine durchgehende eigenständige Raderbindung von Pfohren aus bis nach Bad Dürrheim.

Weitere Übersichtskarte Begleitende

Informationen: Maßnahemen:



M-Nr. : BD 05

Verbindung: Unterbaldingen - Geisingen (K 5705)

Gemarkung: Bad Dürrheim

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter Fahrbahnbreite: 7,3 Meter

Maßnahmentyp: Neubau

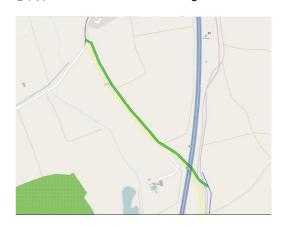
Länge: 1.200 Meter

Kostenfaktor: 1 + Unterführung BAB 81

DTV: 2.294 Kfz/Tag







Beginn: Radwegende Holzäckerweg, Oberbaldingen

Ende: Wirtschaftsweg A 81 / K 5705

IST-Zustand: Es besteht kein Radweg entlang der K 5705 zwischen Unterbaldingen und dem Beginn des Radwegs süd-

östlich der Autobahn. Eine Alternativverbindung besteht ebenfalls nicht. Radfahrer müssen die Fahrbahn

nutzen.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Schlecht

SOLL-Zustand: Der Lückenschluss zwischen Unterbaldingen und dem bestehenden Radweg soll hergestellt werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut





Priorität:

Mittel (14,50)

Kosten:

300.000€

Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (2,45)

Begründung: Es gib

Es gibt keine bestehende Alternative abseits der Kreisstraße. Insbesondere die Querung der Autobahn stellt eine Barriere dar. Die Verbindung stellt auch den Anschluss Unterbaldingens an den

schienengebundenen ÖPNV sowie an eine Werkrealschule dar.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte

Begleitende

Querungsstelle Einmündung

Maßnahemen: Holzäckerweg



M-Nr.: BB 01 / HF 05

Verbindung: Fürstenberg - Hondingen (K 5745 / Radverbindung HSB)

Gemarkung: Blumberg (2.400 Meter) Maßnahmentyp: Neubau
Gemarkung: Hüfingen (1.100 Meter) Länge: 3.500 Meter

Ausbaubreite: 2,5 Meter Kostenfaktor: 1

Fahrbahnbreite: 5,5 Meter DTV: 755 Kfz/Tag







Beginn: L 185 / K 5745 Ende: K 5745 / B 27

IST-Zustand: Es besteht kein begleitender Radweg und keine Alternative. Der Radfahrer muss im IST-Zustand die

Fahrbahn nutzen.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Schlecht Direktheit: Mittel

SOLL-Zustand: Es soll ein baulicher Radweg angelegt werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Mittel





Priorität: Mittel (21,21) Kosten: 525.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis Mittel (2,42)

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist mit Blick auf die hohe gefahrene Geschwindigkeit und den schmalen

Straßenquerschnitt nicht mehr zeitgemäß. Radfahren ist hier unattraktiv.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte



M-Nr.: VS 09

Verbindung: Vöhrenbach - Herzogenweiler (K 5734)

Gemarkung: Villingen-Schwenningen

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 6,0 Meter

Maßnahmentyp: Ausbau

Länge: 2.400 Meter

Kostenfaktor: 0,7

DTV: 5.061 Kfz/Tag







K 5734 / Am Kühlhaus

Beginn: K 5734 / Herzogenweiler Straße

IST-Zustand: Es besteht kein straßenbegleitender Radweg auf diesem Abschnitt. Radfahrer müssen hier die Fahrbahn

Ende:

nutzen. Der Bestand der alten Herzogenweiler Straße ist teilweise noch vorhanden.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Schlecht Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Ein straßenbegleitender Radweg soll gebaut werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut





Priorität:

Mittel (10,74)

Kosten:

170.000€

Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (2,06)

Begründung:

Die bereits existierende Verbindung von Vöhrenbach Richtung Herzogenweiler stellt eine auch für den touristischen Verkehr interessante Strecke dar. Die Weiterführung über einen baulichen Radweg ist daher

sinnvoll.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte

Begleitende Maßnahemen: Querungshilfe am Abzweig

Maßnahemen: Herzogenweiler



Gemarkung:

# Maßnahmendatenblatt Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis

M-Nr.: VS 01

Verbindung: Herzogenweiler - Pfaffenweiler (K 5734)

Gemarkung: Villingen-Schwenningen

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 6,0 Meter

Maßnahmentyp: Neubau

Länge: 3.100 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV: 5.061 Kfz/Tag







K 5734 / Am Kühlhaus, Herzogenweiler

Beginn: K 5734 / Herzogenweiler Straße

IST-Zustand: Es besteht kein straßenbegleitender Radweg auf diesem Abschnitt. Radfahrer müssen hier die

Fahrbahn nutzen oder die südlich von Herzogenweiler gelegene Gemeindeverbindungsstraße nutzen.

Ende:

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Schlecht

SOLL-Zustand: Ein straßenbegleitender Radweg soll gebaut werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut





Priorität:

Mittel (14,19)

Kosten:

465.000 €

Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (1,74)

Begründung:

Die bestehende Verbindung zwischen Herzogenweiler und Pfaffenweiler führt über einen deutlichen Umweg. Die Verkehrsbelastung und die gefahrene Kfz-Geschwindigkeit auf der K 5734 ist zu hoch, um Radfahrer auf der Fahrbahn zu führen.

Weitere Ü

Informationen:

Übersichtskarte

Begleitende Maßnahemen Querungsstelle über die K5734 an der

Maßnahemen: alten Tannheimer Straße



M-Nr.: BD 04

Verbindung: Sunthausen - Biesingen (K 5701)

Gemarkung: Bad Dürrheim

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 6,0 Meter

Maßnahmentyp: Neubau

Länge: 800 Meter

Kostenfaktor: 1 + Unterführung BAB 864

DTV: 2.146 Kfz/Tag







Ortseingang Sunthausen

Beginn: Ortseingang Biesingen

Es besteht kein baulicher Radweg entlang der K 5701 zwischen Sunthausen und Biesingen. Eine

Ende:

Alternative für den Radverkehr steht nicht zur Verfügung.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Mittel Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Es soll ein straßenbegleitender baulicher Radweg angelegt werden.

Fahrkomfort:

IST-Zustand:

Mittel

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut





Priorität:

Mittel (9,17)

Kosten:

200.000 €

Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (1,67)

Begründung:

Es gibt keine bestehende Alternative abseits der Kreisstraße. Insbesondere die Querung der Autobahn

stellt eine Barriere dar.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte



M-Nr.: HF 03

Verbindung: Hüfingen - Behla (K 5749)

Gemarkung: Hüfingen

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

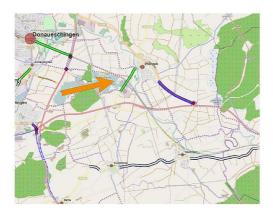
Fahrbahnbreite: -

Maßnahmentyp: Neubau Länge: 370 Meter

Kostenfaktor: Brücke

DTV: -







Beginn: Kreisverkehr Schaffhauser Str., Pfohren

Keine Querungsmöglichkeit der B 31 aus Süden kommend. Radfahrer müssen einen Umweg von 500 Metern auf 1,9 Kilometern fahren.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Schlecht

SOLL-Zustand: Eine straßenbegleitende Querung der B 31 für Radfahrer soll angelegt werden.

Fahrkomfort:

IST-Zustand:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Ende:

Gut

L 181 / K 5753





Priorität:

Mittel (11,48)

Kosten:

500.000€

Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (1,35)

Begründung:

Radfahrer, die aus Süden über den straßenbegleitenden Radweg entlang der B 27 kommen, müssen an

dieser Stelle einen Umweg von ca. 500 Metern fahren.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte



M-Nr.: NE 06 / KF 06

Verbindung: Weiler - Fischbach (K 5720)

Gemarkung: Königsfeld (700 Meter) Maßnahmentyp: Neubau
Gemarkung: Niederschach (2.000 Meter) Länge: 2.700 Meter

Ausbaubreite: 2,5 Meter Kostenfaktor: 1
Fahrbahnbreite: - DTV: -







Beginn: Ortseingang Fischbach Ende: Ortseingang Weiler

IST-Zustand: Entlang der K 5720 existiert kein Radweg. Die Alternativverbindung nord-östlich der Straße

führt über zusätzliche Steigungen, einen Umweg von 400 Metern und ist nicht durchgehend

asphaltiert.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Mittel

SOLL-Zustand: Es soll ein straßenbegleitender baulicher Radweg angelegt werden.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Mittel (9,59) Kosten: 400.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (1,28)

Begründung: Die bestehende Alternative ist für Alltagsradfahrer unattraktiv. Das Fahren auf der Fahrbahn ist auf

Grund hoher Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und einem geringen Fahrbahnquerschnitt nicht

ausreichend sicher.

Weitere Übersichtskarte

Informationen:

rsichtskarte Begleitende Maßnahemen:



M-Nr.: DE 03

Verbindung: Donaueschingen - Pfohren (Bahnbegleitend)

Gemarkung: Donaueschingen Maßnahmentyp: Neubau

Gemarkung: - Länge: 1.000 Meter

Ausbaubreite: 2,5 Meter Kostenfaktor:

Fahrbahnbreite: - DTV:





Beginn: Bahnhofstr., Donaueschingen Ende: Hüfinger Str., Pfohren

IST-Zustand: Der bahnbegleitende Radweg aus Pfohren kommend nach Donaueschingen führt hinter der Unterführung

der B 27 nach Norden und über einen Umweg nach Donaueschingen.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Mittel

SOLL-Zustand: Der bahnbegleitende Radweg soll durch den Schlosspark geführt werden und an die Bahnhofstraße

anschließen.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Gering (4,62) Kosten: 150.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Schlecht (0,92)

Begründung: Die bestehende Verbindung zwischen Donaueschingen und Pfohren wird nicht direkt geführt. Die hier

vorgeschlagene Alternative führt auf kürzester Strecke nach Donaueschingen. Der gesparte Weg zwischen Pfohren Ortszentrum und Donaueschingen Bahnhof beträgt 150 Meter. Alternativ nur 50 Meter

Lückenschluss westlich der B 27 herstellen um direkte Verbindung nach Hüfingen und Allmendshofen zu

ermöglichen.

Weitere Übersichtskarte

Informationen:



M-Nr.: VB 02

Verbindung: Vöhrenbach - Herzogenweiler (Gemeindestraße / K 5734)

Gemarkung: Vöhrenbach Maßnahmentyp: Ausbau

Gemarkung: - Länge: 2.400 Meter

Fahrbahnbreite: 6,0 Meter DTV: 5.061 Kfz/Tag



Ausbaubreite:

2,5 Meter





0,5

Kostenfaktor:

Beginn: Herzogenweiler Straße, Vöhrenbach Ende: K 5734

IST-Zustand: Der bestehende Weg ist durchgehend asphaltiert. Der Zustand insgesamt ist schlecht.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Der bestehende Weg soll ausgebessert werden.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Gering (3,56) Kosten: 120.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Schlecht (0,76)

Begründung: Die bereits existierende Verbindung stellt eine auch für den touristischen Verkehr interessante Strecke dar.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte

#### Anlage 1

Maßnahmendatenblätter

#### 1.2 Bundesstraßen



M-Nr.: MW 03

Verbindung: Peterzell - Mönchweiler (B 33)

Gemarkung: Mönchweiler

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 7,5 Meter

Maßnahmentyp: Neubau

Länge: 2.600 Meter

Kostenfaktor: 1,5

DTV: 19.887 Kfz/Tag







Beginn: B 33 / L 177, Hagenmoos

Es besteht keine direkte Verbindung zwischen Sankt Georgen, Peterzell und Mönchweiler.

Radfahrer müssen die B 33 nutzen.

Fahrkomfort: Schlecht Verkehrssicherheit: Schlecht Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Es soll ein baulicher Radweg an der Bundestraße angelegt werden.

Fahrkomfort:

IST-Zustand:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut

Ende: Hardstraße, Mönchweiler





Priorität:

Sehr hoch (43,80)

Kosten: 585.000 €

Kosten-Nutzen Verhältnis: Sehr gut (4,68)

Begründung:

Die Verbindung Sankt Georgen/ Peterzell nach Mönchweiler ist nicht vorhanden. Der Lückenschluss an der Bundesstraße verbessert auch die Verbindung von Sankt Georgen / Peterzell nach Villingen.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte



M-Nr.: HF 06 / BR 01

Verbindung: Döggingen - Hüfingen (B 31)

Gemarkung: Bräunlingen (Länge: 800 Meter) Maßnahmentyp: Neubau Radweg
Gemarkung: Hüfingen (Länge: 400 Meter) Länge: 1.200 Meter

Ausbaubreite: 2,5 Meter Kostenfaktor:

Fahrbahnbreite: 7,0 Meter DTV: 17.134 Kfz/Tag







Beginn: Spitzwäldleweg, Hüfingen Ende: Radweg B 31, Döggingen

IST-Zustand: Der straßenbegleitende Weg aus Hüfingen kommend entlang der B 31 führt rechts von der Bundesstraße

weg und über einen weiten Umweg nach Döggingen. Der von Döggingen kommende Radweg endet an

dem Wall der B 31.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Schlecht

SOLL-Zustand: Es soll ein Lückenschluss zwischen den beiden vorhandenen und asphaltierten straßenbegleitenden

Radwegen hergestellt werden.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Mittel (19,60) Kosten: 180.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Gut (3,70)

Begründung: Die Verbindung Döggingen Hüfingen ist sowohl für den Alltags- als auch den Freizeitverkehr interessant.

Die vorhandenen Alternativen führen über deutliche Umwege teilweise über Wege mit schlechter

Oberfläche und sind daher unattraktiv.

Weitere Übersichtskarte, Begleitende Informationen: Maßnahmentabelle Maßnahemen:



Verbindung: Villingen - Bad Dürrheim (B 33)

Gemarkung: Villingen-Schwenningen

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 4,0 Meter

Fahrbahnbreite: 7,5 Meter

Länge: 1.400 / 700 Meter

Kostenfaktor: 1,5 + Brückenbauwerk

DTV: 24.072 Kfz/Tag

Maßnahmentyp: Neubau / Ausbau







M-Nr.: VS 04

Beginn: Radweg Ausfahrt B33 Zollhauswägle, VS ) Ende: Bergweg, VS

IST-Zustand: Zwischen Villingen - Zollhauswägle und der Unterführung der B33 besteht kein

straßenbegleitender Radweg. Von der Unterführung bis zum Bergweg ist der Weg nicht asphaltiert. Die Alternative führt über einen Umweg und ist in einem schlechtem Zustand.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Mittel Direktheit: Mittel

SOLL-Zustand: Es soll ein baulicher, straßenbegleitender Radschnellweg entstehen, der Bad Dürrheim und

Villingen auf direktem Weg im höchsten Ausbaustandard verbindet. Der teilweise bereits

bestehende wassergebundene Weg wird integriert.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut

Priorität: Hoch (26,95) Kosten: 900.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (2,16)

Begründung: Die bestehende Streckenführung zwischen Bad Dürrheim und Villingen genügt nicht den Ansprüchen

dieser wichtigen Verbindung.

Weitere Übersichtskarte Begleitende Informationen: Maßnahemen:



M-Nr.: HF 04

Verbindung: Riedböhringen - Behla (B 27)

Gemarkung: Hüfingen

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 10,0 Meter

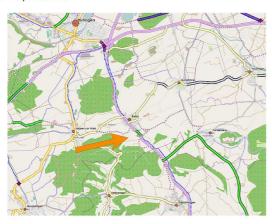
Maßnahmentyp: Neubau

Länge: 230 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV: 12.790 Kfz/Tag







Beginn: Abzweig Neuwiesenweg / B 27

Der straßenbegleitende Radweg hört 230 Meter vor dem Ortseingang auf. Radfahrer müssen einen

Ende:

Umweg über einen Wirtschaftsweg fahren.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Schlecht

SOLL-Zustand: Der straßenbegleitende Radweg soll bis zum Ortseingang fortgeführt werden.

Fahrkomfort:

IST-Zustand:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut

Ortseingang Behla





Priorität:

Gering (6,56)

Kosten:

35.000 €

Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (1,70)

Begründung:

Für eine regionale Verbindung Blumberg - Hüfingen - Donaueschingen ist dieser Abschnitt von hoher

Bedeutung.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte

Begleitende Maßnahemen: Sichere Führung innerorts

Maßnahemen: entlang der B 27



M-Nr. : BB 07

Verbindung: Randen - Kommingen (B 314)

Gemarkung: Blumberg

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 10,0 Meter

Maßnahmentyp: Neubau Länge: 400 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV: 6.127 Kfz/Tag



IST-Zustand:





Ortseingang Kommingen

Beginn: Kreuzung B 314 / B 27

Kein Weg vorhanden an der Bundesstraße vorhanden. Es besteht eine Alternative nördlich der

Ende:

Bundesstraße über Wirtschaftswege. Der Umweg ist gering.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Mittel

SOLL-Zustand: Der Lückenschluss zwischen dem begleitenden Radweg entlang der B 27 und dem Ortseingang

Kommingen soll über einen baulichen Radweg hergestellt werden.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Gering (3,48) Kosten: 60.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Schlecht (0,85)

Begründung: Der vorhandene Radweg aus Randen kommend Richtung Osten endet kurz hinter der Kreuzung der B 314 mit der B 27. Zur Weiterfahrt Richtung Kommingen nach Osten muss die Bundesstraße befahren werden.

Weitere Übersichtskarte Begleitende Informationen: Maßnahemen:



M-Nr.: FW 02

#### Verbindung Furtwangen - Gasthof Zum Kreuz / Löwen / (B 500)

Gemarkung: Furtwangen

Gemarkung:

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: -

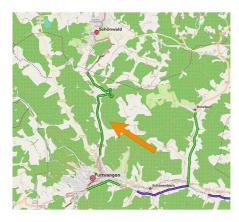
Maßnahmentyp: Neubau Radweg

4.750 Meter Länge:

Kostenfaktor: 2



IST-Zustand:





Beginn: Ortsausgang Furtwangen B 500

Gasthof Zum Kreuz, B 500 Ende: Kein Radweg und keine atttraktive Alternativverbindung vorhanden. Radfahrer müssen von Schönwald

nach Furtwangen die B 500 ahren.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Schlecht Direktheit:

SOLL-Zustand: Neubau eines durchgehenden Radweges zwischen Furtwangen und dem Gasthof Zum Kreuz

straßenbegleitend zur B 500.

Fahrkomfort: Verkehrssicherheit: Gut Gut Direktheit: Gut





Priorität: Mittel (12,24) Kosten: 1.425.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Schlecht (0,51)

Begründung: Die bestehende Alternativstrecke über die K 5730 ist mit Blick auf die Topografie unattraktiv. Ein Radweg

entlang der Bundesstraße bietet eine gleichmäßig ansteigende Alternative.

Weitere Übersichtskarte Informationen:

Begleitende Querungsstelle auf Höhe des Gasthofs "Zum Maßnahemen: Kreuz" / Überführung auf die Fahrbahn am Ortseingang Furtwangen.



M-Nr.: BB 12

Verbindung: Blumberg - Randen (B 27)

Gemarkung: Blumberg

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 10,0 Meter

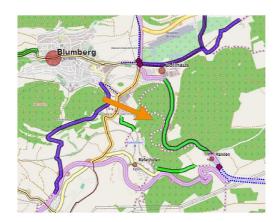
Maßnahmentyp: Neubau

Länge: 3.000 Meter

Kostenfaktor: 1,5

DTV: 12.790 Kfz/Tag







Beginn: B 27, Zollhaus Ende: B 27, Randen

IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Radweg. Der Radfahrer muss die Fahrbahn nutzen. Als

Alternative dient ein wassergebundener Forstweg westlich der B 27.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Es soll ein baulicher Radweg straßenbegleitend zur B 27 angelegt werden.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Gering (4,25) Kosten: 675.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis Schlecht (0,41)

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist mit Blick auf die hohe gefahrene Geschwindigkeit und den schmalen

Straßenquerschnitt nicht mehr zeitgemäß und für Radfahrer unattraktiv.

Weitere Übersichtskarte Informationen:

#### Anlage 1

Maßnahmendatenblätter

#### 1.3 Landesstraßen



M-Nr.: BB 05

Verbindung: Blumberg - Epfenhofen (L 217)

Gemarkung: Blumberg

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 6,3 Meter

Maßnahmentyp: Neubau

Länge: 800 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV: 4.238 Kfz/Tag







Beginn: Weg Fortsetzung Biesentalstr.

IST-Zustand: Kein Weg vorhanden. Die einzige fahrbare Verbindung von Epfenhofen nach Blumberg führt aktuell

über die L 214.

Fahrkomfort: Schlecht Verkehrssicherheit: Schlecht Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Der Lückenschluss zwischen dem Ende des bestehenden Wirtschaftsweges und der L 217 mit weiterem

Anschluss an die geplante Verbindung Blumberg - Fützen (siehe BB 03) soll hergestellt werden.

Fahrkomfort:

Mittel

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Ende:

Gut

Weg zur L 217





Priorität:

Hoch (27,98)

Kosten:

120.000€

Kosten-Nutzen Verhältnis: Sehr gut (5,95)

Begründung:

Zwischen Blumberg und Epfenhofen existiert zur Zeit keine annehmbare Radverbindung. Die einzige Möglichkeit über die Landesstraße ist wegen der Steigung, Kurvigkeit und Verkehrsbelastung für Radfahrer

äußerst unattraktiv.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte

Begleitende Maßnahemen:

Querungsstelle über die L 217



M-Nr.: VS 06

Verbindung: Pfaffenweiler - Rietheim (K 5734)

Gemarkung: Villingen-Schwenningen

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 5,5 Meter

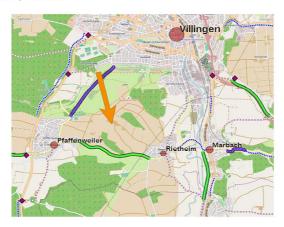
Maßnahmentyp: Neubau

Länge: 2.100 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV: 3.706 Kfz/Tag







Beginn: Ortseingang Pfaffenweiler

IST-Zustand: Es besteht kein straßenbegleitender Radweg auf diesem Abschnitt. Radfahrer müssen hier die

Fahrbahn nutzen.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Schlecht Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Ein straßenbegleitender Radweg soll gebaut werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Ende:

Gut

Ortseingang Rietheim





Priorität:

Sehr hoch (47,04)

Kosten: 324.000 €

Kosten-Nutzen Verhältnis: Sehr gut (6,98)

Begründung:

Die Ortschaften Pfaffenweiler und Rietheim sind für Radfahrer nur über die Kreisstraße verbunden. Es besteht keine Alternative. Der Radweg ermöglicht die weitere Erschließung von Brigachtal sowie des

Bahnhaltepunktes in Marbach.

Weitere Informationen:

Die Maßnahme wurde im Rahmen der Vorplanung genauer untersucht. (siehe Abschlussbericht)





M-Nr.: FW 01

#### Verbindung Rohrbach - Schönenbach (L 175)

Gemarkung: Furtwangen

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 6,0 Meter

Maßnahmentyp: Neubau

Länge: 3.000 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV: 3.614 Kfz/Tag







Beginn: Ortseingang Rohrbach

Ende: Bregtalradweg

IST-Zustand: Kein Radweg und keine Alternativverbindung vorhanden. Radfahrer müssen auf der L 175 fahren.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Schlecht Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Neubau eines durchgehenden Radweges zum Bregtalradweg mit Anschluss nach Furtwangen und

Vöhrenbach.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Hoch (38,25) Kosten: 450.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Sehr gut (4,78)

Begründung: Es besteht zur Zeit keine Möglichkeit mit dem Fahrrad von Rohrbach zum Bregtalradweg und

damit nach Furtwangen und Vöhrenbach zu gelangen. Für diese Maßnahme sind 21

Meldungen auf der Beteiligungsplattform eingegangen.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte

Begleitende Querungsstelle an der L 173 sowie bauliche Maßnahemen: Überführung auf die Fahrbahn in Rohrbach.



M-Nr.: KF 04

Verbindung: Erdmannsweiler - Königsfeld (L 181)

Gemarkung: Königsfeld

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 6,0 Meter

Maßnahmentyp: Ausbau

Kostenfaktor: 1

Länge:

DTV: 2.888 Kfz/Tag







600 Meter

Beginn: Ortseingang Königsfeld

Der vorhandene Radweg ist nicht asphaltiert.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Gut Direktheit:

SOLL-Zustand: Der Weg soll durchgängig asphaltiert werden.

Fahrkomfort:

IST-Zustand:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut

Gut

Ende: L 181 / Stellwaldstr., Königsfeld





Priorität:

Mittel (18,59)

Kosten:

60.000€

Kosten-Nutzen Verhältnis: Sehr gut (4,53)

Begründung:

Die Strecke ist für Radfahrer aus Erdmannsweiler und Fischbach der direkte Weg nach Königsfeld,

unter anderem zur Schule.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte

Begleitende Maßnahemen: Querungsstelle über die L181



Gemarkung:

# Maßnahmendatenblatt Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis

M-Nr.: NE 04

Verbindung: Niedereschach - Horgen (L423)

Gemarkung: Niederschach

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 6,0 Meter

Maßnahmentyp: Ausbau Länge: 400 Meter

Kostenfaktor: 1,5

DTV: 5.694 Kfz/Tag

Ende: Siehe Kartenausschnitt







Beginn: Siehe Kartenausschnitt

IST-Zustand: Der straßenbegleitende Radweg ist auf diesem Abschnitt vom baulichen Standard

unzureichend ausgebaut und verfügt über keine asphaltierte Decke.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Mittel Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Der oben betrachtete Abschnitt soll asphaltiert werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Mittel

Direktheit:

Gut





Priorität:

Mittel (16,39)

Kosten:

40.000€

Kosten-Nutzen Verhältnis: Gut (4,20)

Begründung:

Die bestehende Verbindung befindet sich in einem der Verbindungsfunktion nicht gerecht werdenden

baulichen Ausbaustandard.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte

Begleitende Maßnahemen: Querungsstelle über die L 423 oder alternativ Markierung eines Schutzstreifens vom Ende des baulichen Radweges aus.

#### Alternative Führung von Gemeinderat gewünscht (siehe Bemerkung)



#### Maßnahmendatenblatt Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis

Verbindung: Königsfeld - Mönchweiler (L 181)

Gemarkung: Mönchweiler

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 6,0 Meter

Länge: Kostenfaktor:

DTV: 6.117 Kfz/Tag

1

Maßnahmentyp: Neubau







1.600 Meter

M-Nr.: MW 02

Beginn: Abzweig Tannenhöfe, L 181

IST-Zustand: Die Verbindung von Königsfeld nach Mönchweiler zweigt auf Höhe der Tannenhöfe ab und

führt über asphaltierte Wirtschaftswege nach Mönchweiler. Der Umweg im Vergleich zu einer

straßenbegleitenden Führung beträgt 220 Meter und damit über 10 Prozent.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Mittel Direktheit: Schlecht

SOLL-Zustand: Es soll ein baulicher Radweg an der Landesstraße angelegt werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut

Ende: Ortseingang Mönchweiler





Priorität: Hoch (24,39) Kosten: 240.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Gut (4,13)

Begründung: Die Verbindung zwischen Königsfeld und Mönchweiler führt über einen deutlichen Umweg und endet

an der Kreisstraße 5716. Eine geregelte Fortführung nach Mönchweiler fehlt dort.

Maßnahmendatenblatt

Der Gemeinderat Mönchweiler hat sich für einen Ausbau des Radweges nur bis zur Bushaltestelle Mönchweiler Tannenhöfe. Durch einen solchen Teilausbau verbessert sich allerdings weder die Verkehrssicherheit noch die Direktheit oder Komfort. Zusätzlich wir die Bagatellgrenze bei den Kosten

von 50.000 Euro voraussichtlich nicht erreicht.

Weitere Übersichtskarte

Informationen:

ersichtskarte Begleitende Maßnahemen:

Planungsbüro VAR Frankfurt, M.Eng. Paul Fremer



M-Nr.: BB 03

Verbindung: Blumberg - Fützen (B 314)

Gemarkung: Blumberg Maßnahmentyp: Ausbau, teilw. Neubau

Gemarkung: - Länge: 3.100 Meter

Ausbaubreite: 2,5 Meter Kostenfaktor: 1,5

Fahrbahnbreite: 10,0 Meter DTV: 6.127 Kfz/Tag







Beginn: Sudetenstraße, Blumberg Ende: Anschluss B 314, Blumberg Fützen

IST-Zustand: Bestehender Wirtschaftsweg ist teilweise in sehr schlechtem Zustand beziehungsweise nicht

ausgebaut. Zur Zeit ist die Verbindung nicht durchgängig befahrbar. Es muss auf die L 214

ausgewichen werden.

Fahrkomfort: Schlecht Verkehrssicherheit: Mittel Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Der vorhandene Wirtschaftsweg soll durchgehend ausgebaut und asphaltiert werden.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Hoch (35,55) Kosten: 580.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Gut (3,82)

Begründung: Zwischen Blumberg und Fützen existiert zur Zeit keine annehmbare Radverbindung. Die einzige

Alternative über die Landesstraße ist wegen der Steigung, Kurvigkeit und Verkehrsbelastung für Radfahrer

äußerst unattraktiv.

Weitere Übersichtskarte
Informationen:



M-Nr.: KF 07 / MW 05 / SG 04

Verbindung: Schoren (Peterzell) - Königsfeld (L 177)

Gemarkung: Königsfeld (1.700 Meter)
Gemarkung: Mönchweiler (350 Meter)
Gemarkung: St. Georgen (450 Meter)

Ausbaubreite: 6 Meter

Maßnahmentyp: Neubau

Länge: 2.500 Meter

Kostenfaktor: 2

DTV: 3.821 Kfz/24h







Beginn: B 33, Villinger Straße, Schoren

Ende: L 177 / Parkstraße Königsfeld

IST-Zustand: Es besteht kein begleitender Radweg. Radfahrer fahren auf der L 177, da es keine sinnvolle

Alternativstrecke gibt.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Schlecht Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Es soll ein baulicher Radweg angelegt werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:







Priorität: Hoch (30,75) Kosten: 800.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (2,67)

Begründung: Der hier betrachtete Abschnitt stellt die Verbindung zwischen Schoren und dem dazugehörigen

Gewerbegebiet sowie dem Kleinzentrum Königsfeld dar. Die L 177 ist auf Grund der Kurvigkeit und den hohen Pkw-Geschwindigkeiten keine attraktive Verbindung für Radfahrer. Ein Radweg ist auch mit Blick

auf den Schulstandort Königsfeld sinnvoll.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte

Begleitende Maßnahemen: Querungsstelle über B33 um Anschluss an das Groppachtal

herzustellen



M-Nr.: MW 01

Verbindung: Mönchweiler - Villingen (L 181)

Gemarkung: Mönchweiler

Gemarkung:

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 6,0 Meter

Maßnahmentyp: Neubau 180 Meter

Kostenfaktor:

Länge:

6.117 Kfz/Tag

1







Abzweig Radweg nach Villingen -Beginn:

Vockenhausen

Ende: Anfang Radweg nach Villingen -

Kurgebiet

Der Radweg verlässt die L181 und führt parallel nach Villingen Vockenhausen. Für die IST-Zustand:

Verbindung nach Villingen Kurgebiet existiert bis zum Beginn des Radweges an der

Fichtenstraße kein Radweg.

Fahrkomfort:

Verkehrssicherheit:

Direktheit:

Schlecht

SOLL-Zustand: Der Lückenschluss zwischen den beiden Radwegen soll geschlossen werden.

Fahrkomfort: Verkehrssicherheit: Direktheit: Gut Gut Gut

Priorität: Mittel (8,16) 30.000€ Kosten: Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (2,15)

Der hier betrachtete Abschnitt fehlt und unterbricht so die Verbindung Mönchweiler - VS-Kurgebiet. Begründung:

Weitere Informationen: Übersichtskarte

Begleitende Maßnahemen: Querungshilfe über die L181





M-Nr.: KF 05 / NE 01

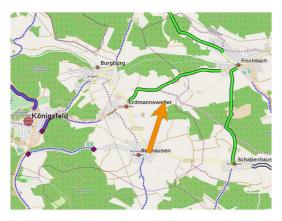
Verbindung: Erdmannsweiler - Fischbach (L 181)

Gemarkung: Königsfeld (1.500 Meter) Maßnahmentyp: Neubau
Gemarkung: Niedereschach (1.200 Meter) Länge: 2.700 Meter

Ausbaubreite: 2,5 Meter Kostenfaktor: 1

Fahrbahnbreite: 6,0 Meter DTV: 2.888 Kfz/Tag







Beginn: Ortseingang Fischbach Ende: Ortseingang Erdmannsweiler

IST-Zustand: Entlang der L 181 existiert kein Radweg. Die Alternativverbindung nördlich der Straße führt

über zusätzliche Steigungen, einen Umweg von 1,6 Kilometern und ist nicht durchgehend

asphaltiert.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Mittel Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Es soll ein straßenbegleitender baulicher Radweg angelegt werden.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Mittel (14,19) Kosten: 400.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (1,89)

Begründung: Die bestehende Alternative ist für Alltagsradfahrer unattraktiv. Das Fahren auf der Fahrbahn ist auf

Grund hoher Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und einem geringen Fahrbahnquerschnitt nicht

ausreichend sicher.

Weitere Übersichtskarte

Informationen:

ersichtskarte Begleitende Maßnahemen:



M-Nr.: KF 03

Verbindung: Königsfeld - Hardt (L 177)

Gemarkung: Königsfeld

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: -

Maßnahmentyp: Ausbau / Neubau Länge: 1.400 Meter

Länge: 1.400 Kostenfaktor: 1,5

DTV:







Beginn: Ortseingang Königsfeld

IST-Zustand: Es besteht kein baulicher Radweg. Die vorhandene Alternative führt über einen Umweg bzw.

über nicht für Radfahrer geeignete Wege des Golfplatzes. Radfahrer müssen auf der Fahrbahn

fahren. Abschnittsweise ist ein schmaler, teilweise asphaltierter Gehweg vorhanden.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Mittel Direktheit: Gui

SOLL-Zustand: Der bestehende Gehweg soll zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg ausgebaut werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut

Ende: Beginn Radweg nach Hardtl





Priorität:

Mittel (8,39)

Kosten:

210.000 €

Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (1,50)

Begründung:

Die Strecke stellt die direkte Verbindung nach Hardt dar. Der neu gebaute aus Hardt kommende

Radweg endet am Gasthof Neues Rössle.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte



M-Nr.: HF 03

Verbindung: Hüfingen - Behla (K 5749)

Gemarkung: Hüfingen

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

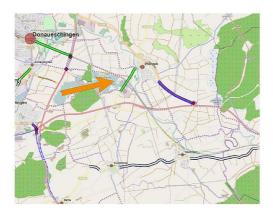
Fahrbahnbreite: -

Maßnahmentyp: Neubau Länge: 370 Meter

Kostenfaktor: Brücke

DTV: -







Beginn: Kreisverkehr Schaffhauser Str., Pfohren

Metern auf 1,9 Kilometern fahren.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Schlecht

SOLL-Zustand: Eine straßenbegleitende Querung der B 31 für Radfahrer soll angelegt werden.

Fahrkomfort:

IST-Zustand:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Ende:

Keine Querungsmöglichkeit der B 31 aus Süden kommend. Radfahrer müssen einen Umweg von 500

Gut

L 181 / K 5753





Priorität:

Mittel (11,48)

Kosten:

500.000€

Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (1,35)

Begründung:

Radfahrer, die aus Süden über den straßenbegleitenden Radweg entlang der B 27 kommen, müssen an

dieser Stelle einen Umweg von ca. 500 Metern fahren.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte



M-Nr.: SG 01

Verbindung: Langenschiltach - Sankt Georgen (L 175)

Gemarkung: Sankt Georgen

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: -

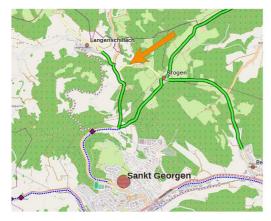
Maßnahmentyp: Neubau

Länge: 2.200 Meter

Kostenfaktor: 3

DTV: -







Beginn: Ortseingang Langenschiltach

Ende: Beginn Radweg nach Sankt Georgen

IST-Zustand: Es besteht kein straßenbegleitender Radweg. Die vorhandene Alternative ist in einem sehr

schlechten Zustand und führt über deutliche Umwege.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Schlecht Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Es soll ein Radweg straßenbegleitend zur L 175 gebaut werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut





Priorität:

Mittel (15,22)

Kosten:

1.480.000 €

Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (0,83)

Begründung:

Die bestehende Alternativerbindung zur Straße ist in einem sehr schlechten Zustand. Mit Blick auf den Schulstandort Sankt Georgen sowie den touristischen Verkehr, ist eine direkte Radverbindung zwischen Sankt Georgen und Langenschiltach trotz der ungünstigen Topographie wünschenswert.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte



M-Nr.: VB 03

Verbindung: Hammereisenbach - Urach - B 500 (L 180 / L 172)

Gemarkung: Vöhrenbach

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 6,0 Meter

Maßnahmentyp: Neubau Radweg

10.200 Meter

Kostenfaktor: 1

Länge:

DTV: 1.949 Kfz/Tag







Beginn: Ortseingang Hammereisenbach L 172

Ende:

Anschluss Schwarzwald-Radweg, B 500

IST-Zustand: Entlang der L 180 durch das Urachtal sowie dem Anschlussstück entlang der L 172 nach

Hammereisenbach existiert kein Radweg. Radfahrer müssen die Fahrbahn nutzen.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Schlecht Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Es soll ein durchgehend baulicher Radweg angelegt werden. Die langgezogene Ortsdurchfahrt Urachs

kann gegebenenfalls über die Markierung von Schutzstreifen geregelt werden.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Mittel (12,32) Kosten: 1.530.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Schlecht (0,66)

Begründung: Zu der vom Pkw-Verkehr schnell befahrenen Landesstraße gibt es für Radfahrer keine Alternative.

Touristisch gesehen bietet die Strecke entlang der L 180 eine Verbindung zwischen Bregtal- und

Schwarzwald-Radweg.

Weitere Übersichtskarte





M-Nr. : DE 12

Verbindung: Pfohren - Gutmadingen (K 5756)

Gemarkung: Donaueschingen

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: -

Maßnahmentyp: Ausbau

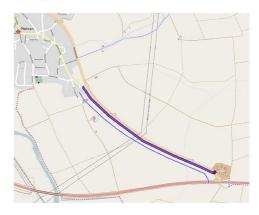
Länge: 1.500 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV: -







K 5756 / Teilhof

Beginn: Geisinger Str. / K 5756, Pfohren Ende:

IST-Zustand: Der bestehende Radweg ist nicht asphaltiert und in einem schlechten baulichen Zustand.

Fahrkomfort: Gering Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Der Radweg soll asphaltiert werden.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut

Priorität: Mittel (14,74) Kosten: 150.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (2,95)

Begründung: Der Abschnitt ist Teil der bestehenden Verbindung Pfohren - Geisingen und schließt im weiteren Verlauf an

den Donauradweg an. Er ist daher für den Radverkehr interessant.

Weitere Übersichtskarte Informationen:

Anlage 1

Maßnahmendatenblätter

1.4 Gemeindesstraßen



M-Nr.: VS 07 / BT 03

Verbindung: Marbach - Brigachtal (Brigachtalradweg / VF L 178)

Gemarkung: Villingen-Schwenningen (1.100 Meter) Maßn

Gemarkung: Brigachtal (200 Meter)

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: -

Maßnahmentyp: Neubau

Länge: 1.300 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV: 11.000 Kfz/24h







Kirchsteigweg, Brigachtal

Beginn: Steinwiesenstr. / Bahngleise, Marbach

IST-Zustand: Der aus Süden kommende, bahnbegleitende Brigachtalradweg verschwenkt am Kirchsteigweg

nach Westen und führt über einen Umweg und eine zusätzliche Steigung nach Rietheim. Entlang

Ende:

der Bahn gibt es keine Fortsetzung.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Schlecht Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Der Lückenschluss des Brigachtalradweges zwischen Marbach und Brigachtal soll bahnbegleitend

hergestellt werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut





Priorität:

Sehr hoch (53,94)

Kosten: 200.000 €

Kosten-Nutzen Verhältnis: Sehr gut (9,81)

Begründung:

Die Verbindung durch das Brigachtal ist sowohl für Alltagsfahrer als auch für Freizeitfahrer und Fahrradtouristen von hoher Bedeutung. Der Umweg über die parallel verlaufende Landesstraße 178 ist mit mehreren Querungsstellen wenig attraktiv und insbesondere mit Blick auf

Schülerverkehr keine sichere Alternative.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte



M-Nr.: VS 03

Verbindung: Pfaffenweiler - Villingen (Sandwegle)

Gemarkung: Villingen-Schwenningen

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: -

Maßnahmentyp: Ausbau

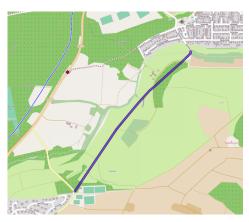
Länge: 1.700 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV:







Beginn: Hauptstraße, Pfaffenweiler Ende: Viehhofweg, Villingen

IST-Zustand: Das Sandwegle ist in einem sehr schlechten Zustand.

Fahrkomfort: Schlecht Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Die Oberfläche des Sandwegles soll erneuert werden.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut

#### Kein Foto vorhanden

Priorität: Hoch (32,89) Kosten: 170.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Sehr gut (6,33)

Begründung: Beim Sandwegle handelt es sich um die direkte Verbindung zwischen Pfaffenweiler und Villingen, die auch

von vielen Schulkindern genutzt wird. Eine der Nachfrage entsprechende qualitativ hochwertige Oberfläche

ist daher erforderlich.

Weitere Übersichtskarte Begleitende Querungsstelle Hauptstraße, Anschluss

Informationen: Maßnahemen: an die Jurastraße.



M-Nr.: DE 05 / HF 01

Verbindung: Donaueschingen - Hüfingen (Gemeindestraße)

Gemarkung: Donaueschingen (500 Meter) Maßnahmentyp: Neubau / Ausbau
Gemarkung: Hüfingen (1.700 Meter) Länge: 2.200 / 300 Meter

Fahrbahnbreite: - DTV:



Ausbaubreite:

2,5 Meter





Doppelmaßnahme

Beginn: Friedrich-Ebert-Str., Donaueschingen Ende: Hochstr., Hüfingen

IST-Zustand: Kein begleitender Radweg entlang der Hochstraße vorhanden. Abzweig Fuß- und Radweg nach

Hüfingen ist in einem sehr schlechtem Zustand.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Mittel Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Ein straßenbegleitender Radweg entlang der Hochstraße in das Gewerbegebiet Hüfingen soll angelegt

werden. Die Fuß- und Radwegverbindung nach Hüfingen soll hergerichtet und ggf. beleuchtet werden.

Kostenfaktor:

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Sehr hoch (38,87) Kosten: 375.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Sehr gut (5,36)

Begründung: Der bauliche Radweg zwischen Donaueschingen und dem Gewerbegebiet Hüfingen mit Anschluss nach Bräunlingen ist insbesondere für den Alltagsverkehr von Bedeutung. Der Anschluss unter der Bahn durch nach Hüfingen stellt eine attraktive Alternative zur Verbindung Hüfingen - Donaueschingen entlang der

nach Hüfingen stellt eine attraktive Alternative zur Verbindung Hüfingen - Donaueschingen entlang der Breg und durch den Schlosspark dar. Die direkte Verbindung entlang der L171 ist auf Grund der starken

Kfz-Belastung für Radfahrer ungeeignet.

Weitere Übersichtskarte Begleitende - Informationen: Maßnahemen:



M-Nr.: MW 04

Verbindung: Mönchweiler - Obereschach (Wirtschaftsweg)

Gemarkung: Mönchweiler

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: -

Maßnahmentyp: Ausbau

Länge: 500 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV: -







Ende: Siehe Kartenausschnitt

Beginn: Siehe Kartenausschnitt

IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt der bestehenden Verbindung ist nicht asphaltiert und in einem

schlechten Zustand..

Fahrkomfort: Schlecht Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Es soll ein baulicher Radweg an der Landestraße angelegt werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut





Priorität:

Mittel (20,40)

Kosten:

50.000€

Kosten-Nutzen Verhältnis: Sehr gut (5,10)

Begründung:

Der hier betrachtete Abschnitt ist der einzige Abschnitt auf der Verbindung Mönchweiler -

Obereschach, der nicht asphaltiert ist.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte



M-Nr.: NE 05

Verbindung: Niedereschach - Deißlingen (Wirtschaftsweg, K 7510)

Gemarkung: Niederschach

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: -

Maßnahmentyp: Ausbau

Länge: 460 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV: -







Beginn: Siehe Kartenausschnitt

IST-Zustand: Die bestehende Alternativroute zur K 5710 / K 5555 ist bis auf den hier betrachteten Abschnitt

durchgehend asphaltiert.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Der oben betrachtete Abschnitt soll asphaltiert werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut

Ende: Siehe Kartenausschnitt





Priorität:

Mittel (16,12)

Kosten:

45.000 €

Kosten-Nutzen Verhältnis: Gut (4,08)

Begründung:

Die bestehende Verbindung ist unter anderem auf Grund des gemeinsamen Schulstandortes Deißlingen-Niedereschach für den Radverkehr interessant und sollte entsprechende

Qualitätsstandards aufweisen.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte



M-Nr.: HF 11 / DE 14

Verbindung: Hüfingen - Donaueschingen (Gemeinde, Bregradweg)

Gemarkung: Hüfingen (290 Meter)

Gemarkung: Donaueschingen (610 Meter)

Breite: 2,5 Meter Kostenfaktor: 1,5
Ausbaubreite: - DTV: -







900 Meter

Maßnahmentyp: Ausbau

Länge:

Beginn: Griesweg, Hüfingen Ende: Zubringer Allmendshofen - B 33/27

IST-Zustand: Der bestehende Weg ist sehr schmal und verfügt über keine ausgebaute Oberfläche. Die Alternativstrecken führen durch Hüfingen auf oder parallel zur Donaueschinger Straße (L171).

Fahrkomfort: Schlecht Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Mittel

SOLL-Zustand: Der bestehende Weg soll ausgebaut und asphaltiert werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

MIttel





Priorität: Mittel (16,89) Kosten: 100.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Gut (3,75)

Begründung: Die bestehende Streckenführung zwischen Hüfingen und Donaueschingen führt entlang teils stark belasteter Straßen und ist für den Freizeit- beziehungsweise touristischen Verkehr nicht attraktiv.

Weitere Übersichtskarte Begleitende Informationen: Maßnahemen:



M-Nr.: BT 02

Verbindung: Grüningen - Klengen (Brigachtalradweg / Gemeindeweg)

Gemarkung: Brigachtal Maßnahmentyp: Ausbau
Gemarkung: - Länge: 350 Meter

Ausbaubreite: 2,5 Meter Kostenfaktor: 1
Fahrbahnbreite: - DTV: -







Beginn: 150 Meter nach Bahnübergang Beckhofen Ende: 500 Meter nach Bahnübergang Beckhofen

IST-Zustand: Der hier betrachtete Abschnitt ist der einzige Abschnitt des Brigachtalradwegs, der nicht asphaltiert

ist.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Mittel

SOLL-Zustand: Der oben dargestellte Abschnitt soll asphaltiert werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Mittel





Priorität: Mittel (13,58) Kosten: 35.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Gut (3,52)

Begründung: Die durchgehende Asphaltierung touristischer Radwege entspricht mittlerweile dem Standard.

Bei dem hier betrachteten Abschnitt handelt es sich um den einzigen Abschnitt, der noch eine

wassergebundene Decke aufweist.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte



M-Nr.: FW 04 / VB 04

Verbindung: Furtwangen - Vöhrenbach (L 173 / Bregtalradweg)

Gemarkung: Furtwangen (3.400 Meter)
Gemarkung: Vöhrenbach (1.000 Meter)

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 7,5 Meter

Maßnahmentyp: Ausbau

Kostenfaktor: 1

Länge:

DTV: 6.604 Kfz/Tag



IST-Zustand:





Schwimmbadstraße, Vöhrenbach

4.400 Meter

Beginn: Kreuzung Im Hofgrund, Furtwangen

Bis auf einen Abschnitt von circa 450 Metern (siehe Kartenausschnitt) ist der Bregtalradweg zwischen

Ende:

Vöhrenbach und Furtwangen durchgehend nicht asphaltiert.

Fahrkomfort: Schlecht Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Der Bregtalradweg soll durchgehend asphaltiert werden..

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Hoch (26,35) Kosten: 400.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Gut (3,51)

Begründung: Die Verbindung stellt im Alltagsverkehr eine wichtige und attraktive Achse zwischen Furtwangen und Vöhrenbach dar. Eine asphaltierte Wegoberfläche verringert den Kraftaufwand sowie den Verschleiß. Zusätzlich ermöglicht sie eine komfortable Befahrbarkeit bei Regen und im Winter. Im jetzigen Zustand

kann der Weg im Winter nicht geräumt werden.

Weitere Übersich

Übersichtskarte Begleitende Maßnahemen:



M-Nr.: HF 07 / BR 03

Verbindung: Döggingen - Hausen vor Wald (Bahnbegleitend, Gemeindweg)

Gemarkung: Bräunlingen Maßnahmentyp: Neubau Radweg

Gemarkung: Hüfingen Länge: 1.100 Meter

Ausbaubreite: 2,5 Meter Kostenfaktor: 1
Fahrbahnbreite: - DTV: -







Beginn: Brändleweg, Hausen vor Wald Ende: Wirtschaftsweg Am Bahnhof, Döggingen

IST-Zustand: Zwischen dem Brändleweg aus Hausen vor Wald kommend und dem in Döggingen parallel zur

Bahntrasse verlaufenden Wirtschaftsweg (Fortsetzung Straße "Am Bahnhof") fehlen ca. 1.000

Meter Weg.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Schlecht

SOLL-Zustand: Es soll ein Lückenschluss zwischen den beiden vorhandenen und asphaltierten Wegen hergestellt

werden.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Mittel (15,99) Kosten: 165.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (3,11)

Begründung: Die Verbindung über die Gemeindeverbindungsstraße ist topografisch bedingt für Radfahrer unattraktiv. Die hier beschriebene Maßnahme würde weitestgehend eben entlang der Bahn

unattiaktiv. Die filei beschillebene ivlastiatilite wurde weitestgenend eb

verlaufen und eine attraktive Verbindung darstellen.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte





M-Nr.: DE 07 / HF 08

Verbindung: Pfohren - Hüfingen (B 31)

Gemarkung: Donaueschingen (800 Meter)
Gemarkung: Hüfingen (1.000 Meter)

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: -

Maßnahmentyp: Ausbau

Länge: 1.800 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV:







Beginn: Hüfinger Str. 2. Abzweig Riedsee

Ende: Kiesstraße / Wuhrholz, Hüfingen

IST-Zustand: Dieser Abschnitt ist nicht asphaltiert und insbesondere bei Niederschlag schlecht zu fahren.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Mittel Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Der betrachtete Abschnitt soll asphaltiert werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Mittel

Direktheit:

Gut





Priorität:

Mittel (12,58)

Kosten:

180.000 €

Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (2,37)

Begründung:

Es handelt sich hierbei um die direkte Verbindung von Hüfingen nach Pfohren. Die nördlich dieser Strecke gelegene bisherige Verbindung entlang der Bahngleise führt im Vergleich dazu über einen Umweg von 600

Metern.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte



M-Nr.: VB 01

Verbindung: Vöhrenbach - Hammereisenbach (Bregtalradweg / L 172)

Gemarkung: Vöhrenbach

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 6,0 Meter

Maßnahmentyp: Asphaltierung Oberfläche

Länge: 4.600 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV: 3.326 Kfz/Tag







Beginn: Auf der Werthe, Vöhrenbach

Ende:

Hauptstr. / Bahnhofsstr., Hammereisenbach

IST-Zustand: Der Bregtalradweg zwischen Vöhrenbach und Furtwangen ist durchgehend wassergebunden.

Fahrkomfort: Schlecht Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Der Bregtalradweg soll durchgehend asphaltiert werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut





Priorität:

Mittel (18,15)

Kosten:

460.000 €

Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (2,24)

Begründung:

Der Bregtalradweg richtet sich auf diesem Abschnitt hauptsächlich an Radtouristen. Eine asphaltierte Oberfläche bietet einen höheren Komfort, weniger Kraftaufwand und weniger Verschleiß.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte



M-Nr. : DE 01

Verbindung: Aufen - Fußbad Aufen (Gemeindestraße)

Gemarkung: Donaueschingen

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: -

Maßnahmentyp: Neubau

Länge: 500 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV:







Zufahrt Fußbad Aufen

Beginn: Ortsausgang Aufen

Es besteht weder Fuß- noch Radweg.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Mittel Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Es soll ein straßenbegleitender baulicher Geh- und Radweg angelegt werden.

Fahrkomfort:

IST-Zustand:

Mittel

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Ende:

Gut





Priorität:

Mittel (9,17)

Kosten:

75.000€

Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (2,16)

Begründung:

Es gibt keine Verbindung zwischen Aufen und dem touristischen Ziel "Fußbad". Dies gilt sowohl für

Radfahrer als auch für Fußgänger.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte



M-Nr.: BB 04

Verbindung: Radweg Heidelberg-Schwarzwald-Bodensee (Gemeindestr. / Verbindungsfkt. Landesstr.)

Gemarkung: Blumberg

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: -

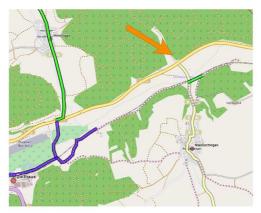
Maßnahmentyp: Neubau

Länge: 320 Meter

Kostenfaktor: 1,5

DTV:







Beginn: Straße "Am Bahnhof", Riedöschingen

Ende: Radweg HSB

IST-Zustand: Der touristische Radwge Heidelberg-Schwarzwald-Bodensee führt auf diesem Abschnitt über einen

erheblichen Umweg.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Mittel Direktheit: Schlecht

SOLL-Zustand: Der Durchstich verkürzt die Strecke deutlich. Der für den touristischen Verkehr unattraktive

Streckenabschnitt entlang der Kreisstraße 5755 entfällt.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Mittel (8,80) Kosten: 70.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis Mittel (2,10)

Begründung: Der Umweg über die Kreisstraße an den Sportplätzen vorbei beträgt auf diesem 300 Meter langen

Abschnitt 550 Meter. Für einen touristischen Fernradweg wie den Heidelberg-Schwarzwald-Bodensee-

Radweg ist dies nicht zeitgemäß.

Weitere Übersichtskarte

Informationen:

Begleitende Maßnahemen: Querungsstellte K 5755



M-Nr.: BB 09

Verbindung: Randen - Epfenhofen (B 314)

Gemarkung: Blumberg

Gemarkung: -

Ausbaubreite:

2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 10,0 Meter

Maßnahmentyp: Neubau

Länge: 800 Meter

Kostenfaktor: 2

DTV: 6.127 Kfz/Tag







Beginn: Nördl. Waldweg Epfenhofen Richtung Osten

Ende:

Waldweg Jurastraße, Randen

IST-Zustand: Kein Weg vorhanden. Die einzige fahrbare Verbindung von Epfenhofen nach Blumberg führt über

die Bundesstraße 314.

Fahrkomfort: Schlecht Verkehrssicherheit: Schlecht Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Der Lückenschluss zwischen dem Ende des bestehenden Wirtschaftsweges und der Verlängerung

des Waldwegs Jurastraße in Randen soll als wassergebundener Weg hergestellt werden.

Fahrkomfort:

Schlecht

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut





Priorität:

Mittel (10,43)

Kosten:

160.000 €

Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (2,04)

Begründung:

Zwischen Randen und Epfenhofen existiert zur Zeit keine annehmbare Radverbindung. Die einzige Möglichkeit über die Bundesstraße ist wegen der Steigung, Kurvigkeit und Verkehrsbelastung für

Radfahrer äußerst unattraktiv.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte

M-Nr.: TB 01

#### Verbindung Triberg - Nußbach - St. Georgen (Gemeindeweg, B33)

Gemarkung: Triberg Maßnahmentyp: Asphaltierung Oberfläche

Gemarkung: - Länge: 850 Meter

Ausbaubreite: 2,0 Meter Kostenfaktor: 1
Fahrbahnbreite: - DTV: -





Beginn: Rigiweg Triberg Ende: Sommeraustr. Beginn straßenbegl. Radweg

IST-Zustand: Schlechter Oberflächenzustand der wassergebundenen Decke.

Fahrkomfort: Schlecht Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Weg soll asphaltiert werden.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Mittel (8,43) Kosten: 85.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (1,94)

Begründung: Die Verbindung ist insbesondere mit Blick auf den touristischen Verkehr interessant, da der Lückenschluss zwischen Triberg und St. Georgen hergestellt wird. Die attraktive Straße Vordertal hat so den Anschluss nach St. Georgen. Für die Bewohner Nußbachs wird eine durchgehend

auch bei schlechtem Wetter befahrbare Verbindung geschaffen.

Weitere Übersichtskarte
Informationen:

Begleitende Maßnahemen:



M-Nr.: NE 02

Verbindung: Niedereschach - Kappel (Gemeindeweg, L 178)

Gemarkung: Niederschach

Gemarkung: Ausbaubreite: 2

2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 6,0 Meter

Maßnahmentyp: Ausbau Länge: 700 Meter

Kostenfaktor:

DTV: 5.127 Kfz/Tag

1







Beginn: Fortsetzung Schliethof, Niedereschach

Der betrachtete Abschnitt ist nicht asphaltiert.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Der hier betrachtete Abschnitt soll asphaltiert werden.

Fahrkomfort:

IST-Zustand:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut

Ende: Fortsetzung Mühlenweg, Kappel





Priorität:

Mittel (7,88)

Kosten:

70.000€

Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (1,88)

Begründung:

Die bestehende Radverbindung ist nicht durchgehend asphaltiert und damit bei Niederschlag bzw. feuchtem Untergrund nur schwer zu nutzen. Die Strecke stellt die Radwegeverbindung parallel zur L 178 dar.

178 dai

Weitere Informationen:

Übersichtskarte



M-Nr. : BB 06

Verbindung: Zollhaus - Riedöschingen (Gemeindestraße / HSB)

Gemarkung: Blumberg

Gemarkung:

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: -

Maßnahmentyp: Ausbau

Länge: 2.600 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV:







Beginn: B 27, Blumberg

Ende:

Steppacher Hof, Blumberg

IST-Zustand: Der Radweg weist auf dem gesamten Abschnitt eine wassergebundene Decke auf.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Der Abschnitt soll asphaltiert werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut





Priorität:

Mittel (8,80)

Kosten:

260.000 €

Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (1,44)

Begründung:

Dieser Abschnitt stellt den einzigen nicht-asphaltierten Abschnitt auf der Strecke Blumberg - Geisingen dar. Um ein komfortables Fahren bei jeder Witterung zu ermöglichen, ist eine Asphaltierung des Abschnitts sinnvoll.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte



M-Nr.: BB 10

Verbindung: Riedböhringen - Riedöschingen (Gemeindeweg / Radweg HSB)

Gemarkung: Blumberg

Gemarkung: -

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: -

Maßnahmentyp: Ausbau Länge: 800 Meter

Kostenfaktor: 1

DTV: -







Bahnübergang Radweg HSB

Beginn: L 185 / K 5745

Dieser Abschnitt ist nicht asphaltiert.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Der Wirtschaftsweg soll asphaltiert werden.

Fahrkomfort:

IST-Zustand:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Ende:

Gut





Priorität:

Gering (5,90)

Kosten:

80.000€

Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (1,37)

Begründung:

Als Teil des Radfernweges Heidelberg-Schwarzwald-Bodensee ist eine durchgehende Asphaltierung sinnvoll, um den Radtourismus möglichst attraktiv zu gestalten. Dies gilt insbesondere, wenn ein baulicher Radweg entlang der K 5745 Richtung Hondingen / Fürstenberg realisiert wird (siehe BB 01 / HF 05)

Weitere Informationen:

Übersichtskarte

Begleitende Maßnahemen: Querungsstellte L 185



M-Nr.: DE 03

Verbindung: Donaueschingen - Pfohren (Bahnbegleitend)

Gemarkung: Donaueschingen Maßnahmentyp: Neubau

Gemarkung: - Länge: 1.000 Meter

Ausbaubreite: 2,5 Meter Kostenfaktor:

Fahrbahnbreite: - DTV:





Beginn: Bahnhofstr., Donaueschingen Ende: Hüfinger Str., Pfohren

IST-Zustand: Der bahnbegleitende Radweg aus Pfohren kommend nach Donaueschingen führt hinter der Unterführung

der B 27 nach Norden und über einen Umweg nach Donaueschingen.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Mittel

SOLL-Zustand: Der bahnbegleitende Radweg soll durch den Schlosspark geführt werden und an die Bahnhofstraße

anschließen.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Gering (4,62) Kosten: 150.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Schlecht (0,92)

Begründung: Die bestehende Verbindung zwischen Donaueschingen und Pfohren wird nicht direkt geführt. Die hier

vorgeschlagene Alternative führt auf kürzester Strecke nach Donaueschingen. Der gesparte Weg zwischen Pfohren Ortszentrum und Donaueschingen Bahnhof beträgt 150 Meter. Alternativ nur 50 Meter

Lückenschluss westlich der B 27 herstellen um direkte Verbindung nach Hüfingen und Allmendshofen zu

ermöglichen.

Weitere Übersichtskarte

Informationen:



M-Nr.: VB 02

Verbindung: Vöhrenbach - Herzogenweiler (Gemeindestraße / K 5734)

Gemarkung: Vöhrenbach Maßnahmentyp: Ausbau

Gemarkung: - Länge: 2.400 Meter

Fahrbahnbreite: 6,0 Meter DTV: 5.061 Kfz/Tag



Ausbaubreite:

2,5 Meter





0,5

Kostenfaktor:

Beginn: Herzogenweiler Straße, Vöhrenbach Ende: K 5734

IST-Zustand: Der bestehende Weg ist durchgehend asphaltiert. Der Zustand insgesamt ist schlecht.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Der bestehende Weg soll ausgebessert werden.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Gering (3,56) Kosten: 120.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Schlecht (0,76)

Begründung: Die bereits existierende Verbindung stellt eine auch für den touristischen Verkehr interessante Strecke dar.

Weitere Informationen:

Übersichtskarte



M-Nr.: VB 05 / DE 08

Verbindung: Hammereisenbach - Wolterdingen (Bregtalradweg, L 180)

Gemarkung: Vöhrenbach (2.800 Meter) Maßnahmentyp: Asphaltierung Oberfläche

Gemarkung: Donaueschingen (4.800 Meter) Länge: 7.600 Meter

Ausbaubreite: 2,5 Meter Kostenfaktor: 1

Fahrbahnbreite: 6,5 Meter DTV: 4.932 Kfz/Tag







Beginn: Bahnhofstr., Hammereisenbach Ende: Hochwasserrückhaltebecken Wolterdingen

IST-Zustand: Der Bregtalradweg zwischen Hammereisenbach und Wolterdingen ist durchgehend nicht wassergebunden.

Fahrkomfort: Schlecht Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Der Bregtalradweg soll in diesem Abschnitt durchgehend als asphaltierter Weg ausgebaut werden.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Mittel (9,08) Kosten: 760.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Schlecht (0,54)

Begründung: Der Bregtalradweg richtet sich auf diesem Abschnitt hauptsächlich an Radtouristen. Eine asphaltierte

Oberfläche bietet einen höheren Komfort, weniger Kraftaufwand und weniger Verschleiß.

Weitere Übersichtskarte Begleitende Lückens Maßnahemen: Sportze

Begleitende Lückenschluss Bregtalradweg zum Maßnahemen: Sportzentrum Wolterdingen

#### Anlagen 2 - 7

# Übersicht geprüfter Neu- und Ausbaumaßnahmen Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis geordnet nach Baulastträger

- Anlage 2: Alle Maßnahmen
- Anlage 3: Landkreis
- Anlage 4: Bund
- Anlage 5: Land
- Anlage 6: Kommunen
- Anlage 7: Erläuterung zur Bewertung der Maßnahmen

Entscheidend für die weitere Umsetzung ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Blau: Kosten-Nutzen-Verhältnis = Sehr gut Gelb: Kosten-Nutzen-Verhältnis = Gut Rot: Kosten-Nutzen-Verhältnis = Mittel Grün: Kosten-Nutzen-Verhältnis = Schlecht

Die Reihenfolge der Maßnahmen entspricht nicht der Reihenfolge der geplanten Umsetzung.

Maßnahmen, die in der Baulastträgerschaft der Kommunen liegen, sind sowohl seperat unter Maßnahmen Kommunen aufgeführt, als auch bei den Baulastträgern der in der Nähe verlaufenden klassifizierten Straße mit derselben Verbindungsfunktion. Dies ist dadurch begründet, dass eine Beteiligung an der Finanzierung durch den entsprechenden Baulastträger auch für solche Maßnahmen vorstellbar ist.

#### VAR

#### Gesamt

BEZEICHNUNG	START	ENDE	Durchschnittlicher Tagesverkehr [Kfz/Tag]	STRASSENBAULASTTRÄGER	STRAßENNUMMER	VERBINDUNGSFUNKTION	KOSTEN - NUTZEN- VERHÄLTNIS	KOSTEN [€]	VERKEHRLICHER NUTZEN DER STRECKE (VN)	PRIORITÄT	LAENGE [km]	GEWICHTUNG LÄNGE	ORT_START (1-10)	ORT_ZIEL (1-10)	ZWISCHENZIEL / ABZWEIG / FORTSETZUNG (0-10)	ÖPNV (0-6)	STEIGUNG (0 - (-7))	BEDARF BÜRGER (0-7)	ALTERNATIVROUTEN (0 - (-10))	TOURISTISCHE NUTZUNG (0-7)	VERKEHRSSICHERHEIT	FAHRKOMFORT	DIREKTHEIT	SUMME	Kosten-Nutzen-Verhältnis
VS 07 / BT 03	Brigachtal	Villingen	11.200	G	L 178	L	9,81	200.000	30,65	53,94	6	6	3	10	3	4	0	4	-5	6	6	2	0	8	Ī
VS 06	Pfaffenweiler	Rietheim	3.706	K	K 5734		6,98	324.000	26,73	47,04	3	10	2	1	7	3	-1	7	-3	1	6	2	0	8	i i
VS 03	Pfaffenweiler	Villingen	/	G	L 181	L	6,33	170.000		32,89	3	10	2	10	0	3	0	3	0	2	0	5	0	5	i
BB 05	Epfenhofen	Blumberg	4.238	L	L 217		5,95	120.000	•	27,98	3		6	1	2	0	-5	0	0	2	6	2	0	8	1
VS 05	Mönchweiler	Villingen	5.294	L	L 181		5,73	270.000	•	35,55	4	8	3	10	0	3	-1	0	-6	3	3	5	0	8	1
BD 01	Schwenningen	Hochemmingen	2.551	Κ	K 5700		5,75	247.000	19,50	34,32	5	7	10	1	0	3	0	0	-2	1	6	2	0	8	9
VS 10	Marbach	Bad Dürrheim	6.265	Κ	K 5734		5,64	60.000	21,03	23,13	4	8	2	6	0	3	0	0	0	2	0	5	0	5	t (S
VS 12	Mühlhausen	Weigheim	/	Κ	K 5703		5,07	145.000	19,00	25,08	2	10	1	1	7	2	-3	0	-1	2	3	3	0	6	r gu
DE 05 / HF 01	Donaueschingen	Hüfingen	/	G	L 171	L	5,36	375.000	25,24	38,87	3	10	8	4	0	3	0	2	-2	0	3	2	2	7	= Sehr gut (SG)
DA 01 / DN 01	Dauchingen	Deißlingen	/	K	K 5542		5,00	580.000	26,45	46,54	6	5	2	6	7	3	-3	3	0	3	6	2	0	8	KNV
MW 04	Mönchweiler	Obereschach	/	G	K 5716	K	5,10	50.000	18,54	20,39	4	9	3	2	1	0	-1	0	0	5	0	5	0	5	i I
FW 01	Rohrbach	Schönenbach	3.614	L	L 175		5,00	450.000	•	40,00	3	10	1	1	3	0	-1	7	0	2	6	2	0	8	1
MW 03	St Georgen	Mönchweiler	19.887	В	B 33		4,68	585.000	•	43,80	7	3	6	3	3	1	-3	3	0	2	6	5	0	11	1
TU 01	Tuningen	Talheim	/	K	K 5711		5,18	85.000	12,80	22,53	6	5	2	2	0	2	0	0	0	2	6	2	0	8	1
BD 06	Biesingen	Bad Dürrheim	/	K	K 5705		4,54	295.000	•	29,30	6	6	1	8	1	2	-2	0	0	1	6	2	0	8	i I
KF 04	Königsfeld	Erdmannsweiler	2.888	L	L 181		4,53	60.000		18,59	3	10	4	1	0	0	-2	0	0	4	0	5	0	5	1
SG 02	St Georgen	Peterzell	3480	K	K 5724		4,34	270.000	20,40	26,93	8	1	6	1	3	3	-2	5	0	3	6	0	0	6	i
NE 04	Niedereschach	Horgen	5.694	L	L 423		4,20	40.000	•	16,39	3	10	3	1	0	0	-2	0	0	3	0	5	0	5	Ī
MW 02	Mönchweiler	Königsfeld	6.117	L	L 181		4,13	240.000	•	24,39	4	8	3	4	0	0	0	0	-4	3	3	0	5	8	i
NE 05	Niedereschach	Deißlingen	/	G	K 7510	K	4,08	45.000	14,65	16,12	6	6	3	3	0	3	-3	0	0	3	0	5	0	5	'n

#### Gesamt

VAR	
1	$\sim$
14	$\mathbb{O}/$
(2)	

SG 05	Unterkirnach	Oberkirnach	2.048	K	K 5728		3,40	367.000	13,86	24,39	4	8	3	1	0	0	-4	3	0	3	6	2	0	8
BB 03	Fützen	Blumberg	6.127	В	B314/L214		3,82	580.000	20,20	35,55	4	8	1	6	4	0	-4	0	0	5	6	2	0	8
HF 11 / DE 14	Hüfingen	Donaueschingen	/	G	L 171	L	3,75	100.000	15,35	16,89	5	7	4	8	0	1	0	0	-10	5	0	5	0	5
BR 05	Unterbränd	Bräunlingen	/	K	K 5738		3,60	55.000	13,25	14,58	8	2	4	1	1	1	-2	0	0	6	3	2	0	5
HF 06 / BR 01 SG 06 /	Hüfingen	Döggingen	17.134	В	B 31		3,70	180.000	17,82	19,60	5	6	4	2	2	2	-2	3	-2	3	0	0	5	5
KF 02 / HA 01	Sankt Georgen	Hardt	3.480	K	K 5724		3,01	995.000	23,00	40,48	10	0	6	3	2	3	-4	7	0	6	6	2	0	8
BT 02	Donaueschingen	Brigachtal	4.641	G	L 178	L	3,52	35.000	30,76	13,53	7	3	8	3	4	4	0	2	0	7	0	2	0	2
FW 04 / VB 04	Vöhrenbach	Furtwangen	6.604	G	L 173	L	3,51	400.000	23,95	26,35	7	4	6	4	2	0	0	1	0	7	0	5	0	5
VS 11 / NE 07	Kappel	Villingen	4.218	K	K 5709		3,33	420.000	14,55	25,61	9	1	3	10	1	3	-2	0	-2	1	6	2	0	8
DE 02	Hubertshofen	Wolterdingen	1.112	K	K 5736		3,24	190.000	15,90	17,49	3	10	1	2	0	0	-1	2	0	2	0	5	0	5
BB 08	Aselfingen	Achdorf	1.200	K	K 5743		3,21	160.000	14,90	16,39	3	10	1	1	2	0	0	1	0	0	3	2	0	5
HF 07 / BR 03	Döggingen	Hausen vor Wald	/	G	K 5739 / L 171		3,11	165.000	14,54	15,99	4	9	1	1	3	2	-3	2	-3	3	0	0	5	5
BB 02	Achdorf	Blumberg	1.800	K	K 5747		2,97	650.000	16,90	29,74	3	10	1	6	0	0	-7	0	0	7	6	2	0	8
DE 12	Pfohren	Geisingen	/	K	K 5756		2,95	150.000	13,40	14,74	8	1	2	6	3	3	-2	0	-3	3	0	5	0	5
SG 03 / KF 01	Brogen	Peterzell	2.649	K	K 5725		2,87	450.000	13,05	22,97	4	9	1	2	0	0	-4	3	0	2	6	2	0	8
VS 02 / DA 02	Dauchingen	Villingen	2.609	K	K 5706		2,86	420.000	20,00	22,00	9	0	2	10	5	3	-2	2	-2	2	0	0	5	5
BB 11	Hondingen	Zollhaus	755	K	K 5745		2,83	240.000	9,50	16,72	5	7	1	1	0	1	-1	0	-2	3	6	2	0	8
BT 01 / VS 08 KF 07 /	Tannheim	Brigachtal	/	K	K 5712		2,82	315.000	12,18	18,76	5	7	2	3	2	3	-3	0	-4	2	0	2	5	7
MW 05 / SG 04	Schoren	Königsfeld	3.821	L	L 177		2,67	800.000	17,47	30,75	3	10	1	4	2	0	-3	2	-1	3	6	2	0	8
KF 08	Weiler	Königsfeld	2.807	K	K 5719		2,58	140.000	11,50	12,65	5	7	1	4	1	0	-4	0	0	3	0	5	0	5

#### Gesamt

DE 09	Pfohren	Hüfingen (Riedsee)	2.185	K	K 5749		2,58	345.000	16,29	17,92	6	4	2	4	2	2	0	1	-3	4	3	2	0	5	
DE 04	Pfohren	Aasen	/	Κ	K 5749		2,46	75.000	9,50	10,45	5	7	2	1	0	0	-2	0	0	2	3	2	0	5	
BD 05	Unterbaldingen	Geisingen	2.294	K	K 5705		2,45	300.000	•	15,95	5	7	1	4	1	2	0	2	-4	2	0	0	5	5	
BB 01 /	-											_	4		0	^	0	0	^		_	_	0	0	
HF 05	Fürstenberg	Hondingen	755	K	K 5745		2,42	525.000	12,05	21,21	4	9	1	1	0	0	0	0	0	1	6	2	0	8	€
DE 07 /	Pfohren	I I i'i fi in man	0.706	_	D 24	n	2 27	100.000	14.20	12 50	_	4	2	4	0	2	0	1	-3	4	0	2	2	4	٥
HF 08	Pionren	Hüfingen	9.796	G	B 31	В	2,37	180.000	14,29	12,58	6	4	2	4	U	2	U	1	-3	4	U	2	2	4	ij
VB 01	Vöhrenbach	Hammer-eisenbach	3.326	G	L 172	L	2,24	460.000	16.50	18,15	5	7	4	1	0	0	-3	1	0	7	0	5	0	5	= Mittel (M)
			,									40	_		•	•		_		_	2		•		ΧΝ
DE 01	Aufen	Fußbad	/	G	D 22	G	2,16	75.000		9,17	1	10	1	1	0	0	0	0	0	2	3	0	0	3	×
VS 04	Villingen	Bad Dürrheim	24.072	B	B 33		2,16	900.000	•	26,95	5	7	10	8	0	3	-2	0	-8	0	3	2	2	7	
MW 01	Mönchweiler	Villingen	6.117	L	L 181		2,15	30.000		8,16	4	9	3	10	0	3	-1	0	-8	3	0	0	2	2	
BB 04	Zollhaus		/ 5.064	G	L 185	L	, -	70.000	5,00	8,80	15	0	1	3	0	0	-2	0	-4	7	3	0	5	8	
VS 09	Vöhrenbach	Herzogenweiler	5.061	K	K 5734	_	2,06	170.000	6,10	10,74	7	3	5	1	1	0	-7	0	0	3	б	2	0	8	
BB 09	Epfenhofen	Randen	6.127	G	B 314	В	2,04	160.000	7,90	10,43	3	10		1	0	0	-7	0	0	3	Ь	0	0	6	
TB 01	Triberg	Nußbach	7.605	G	B 33	В	1,94	85.000	19,16	8,43	3	10	5	1	0	2	-4	0	0	5	0	2	0	2	
KF 05 / NE 01	Fischbach	Erdmannsweiler	2.888	L	L 181		1,89	400.000	12,90	14,19	3	10	1	1	0	0	-1	0	0	2	3	2	0	5	
NE 01	Niedereschach	Kannal	5.127	6	L 178		1 00	70.000	17.00	7,88	3	10	3	1	0	0	0	0	0	1	Λ	2	0	2	
VS 01	Herzogenweiler	Kappel Pfaffenweiler	5.061	G K	K 5734	L	1,88 1,74	465.000		7,00 14,19	3	10	1	2	0	0	1	1	-2	2	0	0	5	5	
HF 04	Riedböhringen	Behla	12.790	В	B 27		1,74	35.000	-	6,56	3	10	1	1	5	0	-1 -2	1	-2 -2	1	0	0	2	2	
BD 04	Sunthausen	Biesingen	2.146	K	K 5701		1,67	200.000		9,17	_		1	1	2	0	0	٠	-2	2	2	0	0	3	
KF 03	Königsfeld	Hardt	2.1 <del>4</del> 0 /	ı	L 177		1,50	210.000	7,63	8,39	6	5	4	3	0	0	-5	n	-3	1	3	2	0	5	
BB 06	Blumberg	Riedöschingen	/	G	L 185	L		260.000	•	8,80	10	0	6	1	2	3	0	1	0	7	0	2	0	2	
BB 10	Hondingen	Zollhaus	/	G	L 185	ī	1,37	80.000	•	5,90	8	1	1	1	0	2	0	1	0	7	0	2	0	2	
HF 03	Riedböhringen	Hüfingen	2.185	K	K 5749	_	1,35	500.000		11,48	7	3	1	4	2	3	-2	0	-3	2	0	0	5	5	
NE 06 /	· ·	-	2.105								•		_	•	_	J	_	Ū		_	Ū	Ŭ		J	
KF 06	Weiler	Fischbach	/	K	K 5720		1,28	400.000	10,90	9,59	3	10	1	1	0	0	-1	0	-2	2	0	2	2	4	
DE 03	Pfohren	Donaueschingen	/	G	K 5756	K	0,92	150.000	10,50	4,62	5	7	2	8	0	3	0	0	-10	1	0	0	2	2	1
BB 07	Randen	Kommingen	6.127	В	B 314		0,85	60.000	7,90	3,48	3	10	1	1	0	0	0	0	-6	2	0	0	2	2	i
SG 01	St Georgen	Langenschiltach	/	L	L 175		0,83	1.480.000	8,65	15,22	6	6	6	1	0	2	-7	1	-2	2	6	2	0	8	(S)
VB 02	Vöhrenbach	Herzogenweiler	5.061	G	K 5734	Κ	0,76	120.000	8,10	3,56	7	3	5	1	3	0	-7	0	0	3	0	2	0	2	ᆂ

#### Gesamt

VB 03	Hammereisenbach	B 500	1.949	L L	180/L172		0,66	1.530.000	7,00	12,32	10	0	1	1	1	_	_		_	6	_			8
VB 05 / DE 08	Hammereisenbach	Wolterdingen	4.932	G	L 180	L	0,54	760.000	9,08	5,99	8	2	1	1	0	0	-2	0					0	3
DE 13	Wolterdingen	Donaueschingen	15.956	L	L 180		0,53	830.000	14,20	6,25	4	8	1	8	0	3	-4	7	-9	0	0	2	0	2
FW 02	Furtwangen	Schönwald	/	В	B 500		0,51	1.425.000	5,10	8,98	7	3	6	2	0	0	-5	1	-5	3	6	2	0	8
BB 12	Blumberg	Randen	12.790	В	B 27		0,41	675.000	9,65	4,25	6	6	6	1	1	2	-4	1	-4	1	0	2	0	2

Kursiv geschriebene Kosten wurden im Rahmen der Vorplanung detaillierter ermittelt

#### Übersicht Maßnahmen Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis





BEZEICHNUNG	START	ENDE	Durchschnittlicher Tagesverkehr [Kfz/Tag]	STRASSENBAULASTTRÄGER	STRAßENNUMMER	VERBINDUNGSFUNKTION	KOSTEN - NUTZEN- VERHÄLTNIS	KOSTEN [€]	VERKEHRLICHER NUTZEN DER STRECKE (VN)	PRIORITÄT	LAENGE [km]	GEWICHTUNG LÄNGE	ORT_START (1-10)	ORT_ZIEL (1-10)	ZWISCHENZIEL / ABZWEIG / FORTSETZUNG (0-10)	ÖPNV (0-6)	STEIGUNG (0 - (-7))	BEDARF BÜRGER (0-7)	ALTERNATIVROUTEN (0 - (-10))	TOURISTISCHE NUTZUNG (0-7)	VERKEHRSSICHERHEIT	FAHRKOMFORT	DIREKTHEIT	SUMME	Kosten-Nutzen-Verhältnis
VS 06	Pfaffenweiler	Rietheim	3706	K	K 5734	0	6,98	324.000	26,73	47,04	3	10	2	1	7	3	-1	7	-3	1	6	2	0	8	
BD 01 VS 10 VS 12 DA 01 /	Schwenningen Marbach Mühlhausen	Hochemmingen Bad Dürrheim Weigheim	2551 6265 /	K K K	K 5700 K 5734 K 5703	0 0 0	5,75 5,64 5,07	247.000 60.000 145.000	19,5 21,03 19	34,32 23,13 25,08	5 4 2	7 8 10	10 2 1	1 6 1	0 0 7	3 3 2	0 0 -3	0 0 0	-2 0 -1	1 2 2	6 0 3	2 5 3	0 0 0	8 5 6	Sehr gut
DA 01 / DN 01	Dauchingen	Deißlingen	/	K	K 5542	0	5	580.000	26,446	46,54	6	5	2	6	7	3	-3	3	0	3	6	2	0	8	Ш
MW 04 TU 01 BD 06	Mönchweiler Tuningen	Obereschach Talheim Bad Dürrheim	/	G K	K 5716 K 5711 K 5705	K 0 0	5,1 5,18	50.000 <i>85.000</i> <i>295.000</i>	18,54 12,8 16,65	20,39 22,53 29,3	4 6	9 5 6	3 2	2 2 8	1 0	0 2 2	-1 0 -2	0 0 0	0 0	5 2	0 6	5 2 2	0 0 0	5 8 8	KNV
SG 02	Biesingen St Georgen	Peterzell	3480	K	K 5703	0	4,54 4,34	270.000	20,4	26,93	8	1	6	1	3	3	-2 -2	5	0	3	6	0	0	6	
NE 05 SG 05	Niedereschach Unterkirnach	Deißlingen Oberkirnach	/ 2048	G K	K 7510 K 5728	К О	4,08 3,4	45.000 367.000	14,65 13,86	16,12	6	6	3	3	0	3	-3 -4	0	0	3	0	5 2	0	5	
BR 05 SG 06 /	Unterbränd	Bräunlingen	/	K	K 5738	0	3,6	55.000	13,25	14,58	8	2	4	1	1	1	-2	0	0	6	3	2	0	5	Gut
KF 02 / HA 01	Sankt Georgen	Hardt	3480	K	K 5724	0	3,01	995.000	23	40,48	10	0	6	3	2	3	-4	7	0	6	6	2	0	8	KNV = (
VS 11 / NE 07	Kappel	Villingen	4218	K	K 5709	0	3,33	420.000	14,55	25,61	9	1	3	10	1	3	-2	0	-2	1	6	2	0	8	
DE 02	Hubertshofen	Wolterdingen	1112	K	K 5736	0	3,24	190.000	15,9	17,49	3	10	1	2	0	0	-1	2	0	2	0	5	0	5	
BB 08	Aselfingen	Achdorf	1200	K	K 5743	0	3,21	160.000	14,9	16,39	3		1	1	2	0	0	1	0	0	3	2	0	5	
BB 02	Achdorf	Blumberg	1800	K	K 5747	0	2,97	650.000	16,9	29,74	_	10	1	6	0	0	-7 2	0	0	7	6	2	0	8	
DE 12	Pfohren	Geisingen	/	Κ	K 5756	0	2,95	150.000	13,4	14,74	8	1	2	6	3	3	-2	0	-3	3	0	5	0	5	i



VAR	
10	
1	
9	

SG 03 / KF 01	Brogen	Peterzell	2649	K	K 5725	0	2,87	450.000	13,05	22,97	4	9	1	2	0	0	-4	3	0	2	6	2	0	8
VS 02 / DA 02	Dauchingen	Villingen	2609	K	K 5706	0	2,86	420.000	20	22	9	0	2	10	5	3	-2	1	-2	2	0	0	5	5
BB 11	Hondingen	Zollhaus	755	K	K 5745	0	2,83	240.000	9,5	16,72	5	7	1	1	0	1	-1	0	-2	3	6	2	0	8
BT 01 / VS 08	Tannheim	Brigachtal	/	K	K 5712	0	2,82	315.000	12,18	18,76	5	7	2	3	2	3	-3	0	-4	2	0	2	5	7
KF 08	Weiler	Königsfeld	2807	Κ	K 5719	0	2,58	140.000	11,5	12,65	5	7	1	4	1	0	-4	0	0	3	0	5	0	5 4
DE 09	Pfohren	Hüfingen (Riedsee)	2185	K	K 5749	0	2,58	345.000	16,29	17,92	6	4	2	4	2	2	0	1	-3	4	3	2	0	5 1
DE 04	Pfohren	Aasen	/	Κ	K 5749	0	2,46	75.000	9,5	10,45	5	7	2	1	0	0	-2	0	0	2	3	2	0	5 2
BD 05	Unterbaldingen	Geisingen	2294	K	K 5705	0	2,45	300.000	14,5	15,95	5	7	1	4	1	2	0	2	-4	2	0	0	5	5
BB 01 / HF 05	Fürstenberg	Hondingen	755	K	K 5745	0	2,42	525.000	12,05	21,21	4	9	1	1	0	0	0	0	0	1	6	2	0	8
VS 09	Vöhrenbach	Herzogenweiler	5061	K	K 5734	0	2,06	170.000	6,1	10,74	7	3	5	1	1	0	-7	0	0	3	6	2	0	8
VS 01	Herzogenweiler	Pfaffenweiler	5061	K	K 5734	0	1,74	465.000	12,9	14,19	3	10	1	2	0	0	-1	1	-2	2	0	0	5	5
BD 04	Sunthausen	Biesingen	2146	K	K 5701	0	1,67	200.000	13,9	9,174	3	10	1	1	2	0	0	0	-2	2	3	0	0	3
HF 03	Riedböhringen	Hüfingen	2185	К	K 5749	0	1,35	500.000	10,44	11,48	7	3	1	4	2	3	-2	0	-3	2	0	0	5	5
NE 06 / KF 06	Weiler	Fischbach	/	K	K 5720	0	1,28	400.000	10,9	9,592	3	10	1	1	0	0	-1	0	-2	2	0	2	2	4
DE 03	Pfohren	Donaueschingen	/	G	K 5756	K	0,92	150.000	10,5	4,62	5	7	2	8	0	3	0	0 -	10	1	0	0	2	2
VB 02	Vöhrenbach	Herzogenweiler	5061	G	K 5734	K	0,76	120.000	8,1	3,564	7	3	5	1	3	0	-7	0	0	3	0	2	0	2

Kursiv geschriebene Kosten wurden im Rahmen der Vorplanung detaillierter ermittelt





BEZEICHNUNG	START	ENDE	Durchschnittlicher Tagesverkehr [Kfz/Tag] STRASSENBAULASTTRÄGER	STRAßENNUMMER	VERBINDUNGSFUNKTION	KOSTEN - NUTZEN- VERHÄLTNIS	KOSTEN [€]	VERKEHRLICHER NUTZEN DER STRECKE (VN)	PRIORITÄT	LAENGE [km]	GEWICHTUNG LÄNGE	ORT_START (1-10)	ORT_ZIEL (1-10) ZWISCHENZIEL / ABZWEIG /	FORTS		STEIGUN	BEDARF BÜRGER (0-7)	OTEN (0 -	IOURIS IISCHE N	>	Η		SUMME 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis
MW 03	St Georgen	Mönchweiler	19887 B	B 33	0	4,68	585.000	18,10	43,8	7	3	6	3	3	1	-3	3	0	2	6	5		11 5
BB 03	Fützen	Blumberg	6127 B	B314/L214	0	3,82	580.000	20,2	35,55	4	8	1	6	4	0	-4	0	0	5	6	2	0	8
HF 06 / BR 01	Hüfingen	Döggingen	17134 B	B 31	0	3,7	180.000	17,82	19,6	5	6	4	2	2	2	-2	3	-2	3	0	0	5	5
DE 07 /	Pfohren	Hüfingen	9796 G	В 31	В	2,37	180.000	14,29	12,58	6	4	2	4	0	2	0	1	-3	4	0	2	2	4 -
HF 08 VS 04	Villingen	Bad Dürrheim	24072 B	В 33	0	2,16	900.000	17,50	26,95	_	7	10	8	Λ	2	2	Λ	0	Λ	2	2	2	4 Mittel
BB 09	Epfenhofen	Randen	6127 G	B 314	В	2,10	160.000	7,90	10,43	3	10	10	1	0	<u>ں</u>	-2 -7	n	-0 N	2	5	0	0	6 11
TB 01	Triberg	Nußbach	7605 G	B 33	В	2,0 <del>4</del> 1,94	85.000	19,16	8,428	3	10	5	1	0	2	-/ -/l	0	0	5	0	2	0	2 2
HF 04	Riedböhringen	Behla	12790 B	В 33 В 27	0	1,54	35.000	14,90	6,556	3	10	1	1	5	0	-4 -2	1	-2	1	0	0	2	2 ×
BB 07	Randen	Kommingen	6127 B	B 314	0	0,85	60.000	7,90	3,476	3	10	1	1	0	0	- <u>-</u> 2	U	-6	2	0	0	2	2
FW 02	Furtwangen	Schönwald	/ B	B 500	0		1.425.000	5,10	8,976	7	3 TO	6	2	0	0	-5	1	-5	2	6	2	0	8 %
BB 12	r ar twangen	Scholiwala	, ,	D 300	U	0,51	1.723.000	3,10	0,570	,	9	U	_	U	U	9	_	9	5	U	_	U	J - 1



### Landesstraßen

BEZEICHNUNG	START	ENDE	Durchschnittlicher Tagesverkehr [Kfz/Tag]	STRASSENBAULASTTRÄGER	STRAßENNUMMER	VERBINDUNGSFUNKTION	KOSTEN - NUTZEN- VERHÄLTNIS	KOSTEN [€]	VERKEHRLICHER NUTZEN DER STRECKE (VN)	PRIORITÄT	LAENGE [km]	GEWICHTUNG LÄNGE	ORT_START (1-10)	ORT_ZIEL (1-10)	ZWISCHENZIEL / ABZWEIG / FORTSETZUNG (0-10)	ÖPNV (0-6)	STEIGUNG (0 - (-7))	BEDARF BÜRGER (0-7)	ALTERNATIVROUTEN (0 - (-10))	TOURISTISCHE NUTZUNG (0-7)	VERKEHRSSICHERHEIT	FAHRKOMFORT	DIREKTHEIT	SUMME	Kosten-Nutzen-Verhältnis
VS 07 / BT 03	Brigachtal	Villingen	11.200	G	L 178	L	9,81	200.000	30,65	53,94	6	6	3	10	3	4	0	4	-5	6	6	2	0	8	
VS 03	Pfaffenweiler	Villingen	/	G	L 181	L	6,33	170.000	29,90	32,89	3	10	2	10	0	3	0	3	0	2	0	5	0	5	gut
BB 05	Epfenhofen	Blumberg	4.238	L	L 217	0	5,95	120.000	15,90	27,98	3	10	6	1	2	0	-5	0	0	2	6	2	0	8	hr
VS 05	Mönchweiler	Villingen	5.294	L	L 181	0	5,73	270.000	20,20	35,55	4	8	3	10	0	3	-1	0	-6	3	3	5	0	8	= Sehr gut
DE 05 / HF 01	Donaueschingen	Hüfingen	/	G	L 171	L	5,36	375.000	25,24	38,87	3	10	8	4	0	3	0	2	-2	0	3	2	2	7	KNV =
FW 01	Rohrbach	Schönenbach	3.614	L	L 175	0	5,00	450.000	22,73	40,00	3	10	1	1	3	0	-1	7	0	2	6	2	0	8	
KF 04	Königsfeld	Erdmannsweiler	2.888	L	L 181	0	4,53	60.000	16,90	18,59	3	10	4	1	0	0	-2	0	0	4	0	5	0	5	
NE 04	Niedereschach	Horgen	5.694	L	L 423	0	4,20	40.000	14,90	16,39	3	10	3	1	0	0	-2	0	0	3	0	5	0	5	
MW 02	Mönchweiler	Königsfeld	6.117	L	L 181	0	4,13	240.000	13,86	24,39	4	8	3	4	0	0	0	0	-4	3	3	0	5	8	
HF 11 / DE 14	Hüfingen	Donaueschingen	/	G	L 171	L	3,75	100.000	15,35	16,89	5	7	4	8	0	1	0	0	-10	5	0	5	0	5	/ = Gut
BT 02	Donaueschingen	Brigachtal	4.641	G	L 178	L	3,52	35.000	30,76	13,53	7	3	8	3	4	4	0	2	0	7	0	2	0	2	KN/
FW 04 / VB 04	Vöhrenbach	Furtwangen	6.604	G	L 173	L	3,51	400.000	23,95	26,35	7	4	6	4	2	0	0	1	0	7	0	5	0	5	
KF 07 / MW 05 / SG 04	Schoren	Königsfeld	3.821	L	L 177	0	2,67	800.000	17,47	30,75	3	10	1	4	2	0	-3	2	-1	3	6	2	0	8	
VB 01	Vöhrenbach	Hammer-eisenbach	3.326	G	L 172	L	2,24	460.000	16,50	18,15	5	7	4	1	0	0	-3	1	0	7	0	5	0	5	_
MW 01	Mönchweiler	Villingen	6.117	L	L 181	0	2,15	30.000	18,54	8,16	4	9	3	10	0	3	-1	0	-8	3	0	0	2	2	= Mittel
BB 04	Zollhaus		/	G	L 185	L	2,10	70.000	5,00	8,80	15	0	1	3	0	0	-2	0	-4	7	3	0	5	8	≥ "

### VAR 20

Land	locct	ra	Rai
Lanc	เษรรเ	.I a	15EI

KF 05 / NE 01	Fischbach	Erdmannsweiler	2.888	L	L 181	0	1,89	400.000	12,90	14,19	3	10	1	1	0	0	-1	0	0	2	3	2	0	5	× × ×
NE 02	Niedereschach	Kappel	5.127	G	L 178	L	1,88	70.000	17,90	7,88	3	10	3	1	0	0	0	0	0	4	0	2	0	2	
KF 03	Königsfeld	Hardt	/	L	L 177	0	1,50	210.000	7,63	8,39	6	5	4	3	0	0	-5	0	-3	4	3	2	0	5	
BB 06	Blumberg	Riedöschingen	/	G	L 185	L	1,44	260.000	20,00	8,80	10	0	6	1	2	3	0	1	0	7	0	2	0	2	
BB 10	Hondingen	Zollhaus	/	G	L 185	L	1,37	80.000	13,40	5,90	8	1	1	1	0	2	0	1	0	7	0	2	0	2	
SG 01	St Georgen	Langenschiltach	/	L	L 175	0	0,83	1.480.000	8,65	15,22	6	6	6	1	0	2	-7	1	-2	2	6	2	0	8	cht
VB 03	Hammereisenbach	B 500	1.949	LL	. 180/L172	0	0,66	1.530.000	7,00	12,32	10	0	1	1	1	0	-3	1	0	6	6	2	0	8	Schle
VB 05 / DE 08	Hammereisenbach	Wolterdingen	4.932	G	L 180	L	0,54	760.000	9,08	5,99	8	2	1	1	0	0	-2	0	0	7	3	0	0	3	Ш
DE 13	Wolterdingen	Donaueschingen	15.956	L	L 180	0	0,53	830.000	14,20	6,25	4	8	1	8	0	3	-4	7	-9	0	0	2	0	2	Σ



### Gemeindestraßen

																									_
BEZEICHNUNG	START	ENDE	Durchschnittlicher Tagesverkehr [Kfz/Tag]	STRASSENBAULASTTRÄGER	STRAßENNUMMER	VERBINDUNGSFUNKTION	KOSTEN - NUTZEN- VERHÄLTNIS	KOSTEN [€]	VERKEHRLICHER NUTZEN DER STRECKE (VN)	PRIORITÄT	LAENGE [km]	GEWICHTUNG LÄNGE	ORT_START (1-10)	ORT_ZIEL (1-10)	ZWISCHENZIEL / ABZWEIG / FORTSETZUNG (0-10)	ÖPNV (0-6)	STEIGUNG (0 - (-7))	BEDARF BÜRGER (0-7)	ALTERNATIVROUTEN (0 - (-10))	TOURISTISCHE NUTZUNG (0-7)	VERKEHRSSICHERHEIT	FAHRKOMFORT	DIREKTHEIT	SUMME	Kosten-Nutzen-Verhältnis
VS 07 / BT 03	Brigachtal	Villingen	11.200	G	L 178	L	9,81	200.000	30,65	53,94	6	6	3	10	3	4	0	4	-5	6	6	2	0	8	r gut
VS 03	Pfaffenweiler	Villingen	/	G	L 181	L	6,33	170.000	29,90	32,89	3	10	2	10	0	3	0	3	0	2	0	5	0	5	Seh
DE 05 / HF 01	Donaueschingen	Hüfingen	/	G	L 171	L	5,36	375.000	25,24	38,87	3	10	8	4	0	3	0	2	-2	0	3	2	2	7	KNV = Sehr gut
MW 04	Mönchweiler	Obereschach	/	G	K 5716	K	5,10	50.000	18,54	20,39	4	9	3	2	1	0	-1	0	0	5	0	5	0	5	×
NE 05	Niedereschach	Deißlingen	/	G	K 7510	K	4,08	45.000	14,65	16,12	6	6	3	3	0	3	-3	0	0	3	0	5	0	5	l
HF 11 / DE 14	Hüfingen	Donaueschingen	/	G	L 171	L	3,75	100.000	15,35	16,89	5	7	4	8	0	1	0	0	-10	5	0	5	0	5	ヸ
BT 02	Donaueschingen	Brigachtal	4.641	G	L 178	L	3,52	35.000	30,76	13,53	7	3	8	3	4	4	0	2	0	7	0	2	0	2	= Gut
FW 04 / VB 04	Vöhrenbach	Furtwangen	6.604	G	L 173	L	3,51	400.000	23,95	26,35	7	4	6	4	2	0	0	1	0	7	0	5	0	5	ΚΝ
HF 07 / BR 03	Döggingen	Hausen vor Wald	/	G	5739 / L 1 <sup>-</sup>	7	3,11	165.000	14,54	15,99	4	9	1	1	3	2	-3	2	-3	3	0	0	5	5	
DE 07 / HF 08	Pfohren	Hüfingen	9.796	G	В 31	В	2,37	180.000	14,29	12,58	6	4	2	4	0	2	0	1	-3	4	0	2	2	4	
VB 01	Vöhrenbach	Hammer-eisenbach	3.326	G	L 172	L	2,24	460.000	16,50	18,15	5	7	4	1	0	0	-3	1	0	7	0	5	0	5	<del>-</del>
DE 01	Aufen	Fußbad	/	G	0	G	2,16	75.000	13,90	9,17	1	10	1	1	0	0	0	0	0	2	3	0	0	3	= Mittel
BB 04	Zollhaus		/	G	L 185	L	2,10	70.000	5,00	8,80	15	0	1	3	0	0	-2	0	-4	7	3	0	5	8	=
BB 09	Epfenhofen	Randen	6.127	G	B 314	В	2,04	160.000	7,90	10,43	3	10	1	1	0	0	-7	0	0	3	6	0	0	6	X X X
TB 01	Triberg	Nußbach	7.605	G	B 33	В	1,94	85.000	19,16	8,43	3	10	5	1	0	2	-4	0	0	5	0	2	0	2	¥
NE 02	Niedereschach	Kappel	5.127	G	L 178	L	1,88	70.000	17,90	7,88	3	10	3	1	0	0	0	0	0	4	0	2	0	2	i



### Gemeindestraßen

BB 06	Blumberg	Riedöschingen	/	G	L 185	L	1,44	260.000 20,00	8,80	10	0	6	1	2	3	0	1	0	7	0	2	0	2
BB 10	Hondingen	Zollhaus	/	G	L 185	L	1,37	80.000 13,40	5,90	8	1	1	1	0	2	0	1	0	7	0	2	0	2
DE 03	Pfohren	Donaueschingen	/	G	K 5756	K	0,92	150.000 10,50	4,62	5	7	2	8	0	3	0	0	-10	1	0	0	2	2
VB 02	Vöhrenbach	Herzogenweiler	5.061	G	K 5734	K	0,76	120.000 8,10	3,56	7	3	5	1	3	0	-7	0	0	3	0	2	0	2
VB 05 / DE 08	Hammereisenbach	Wolterdingen	4.932	G	L 180	L	0,54	760.000 9,08	5,99	8	2	1	1	0	0	-2	0	0	7	3	0	0	3



# Erläuterung zur Bewertung der Maßnahmen des Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis

Dieser Bericht dient zu Erläuterung des vom Planungsbüro VAR Frankfurt entwickelten Verfahrens zur Priorisierung der Maßnahmen des Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis.

## Kosten-Nutzen-Verhältnis (KNV):

Der für die Priorisierung entscheidende Kosten-Nutzen-Wert setzt sich dabei aus den Werten des verkehrlichen Nutzen (VN), des Nutzens der Maßnahme (NM), den Kosten sowie den Variablen a und b zusammen. Die Herleitung des verkehrlichen Nutzens, des Nutzens der Maßnahme sowie der Kosten wird im Folgenden erläutert. Die Variable a dient als Faktor zur Definition der Skala von 0-10, die Variable b dient als Summand um die Gewichtung der Kosten sinnvoll zu bemessen. Folgende Formel gibt die Ermittlung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses wieder:

Kosten-Nutzen-Verhältnis = 
$$\frac{VN * NM}{(Kosten + b)}$$
 \* a  $b = 350.000$   $a = 100.000$ 

## Verkehrlicher Nutzen (VN):

Der verkehrliche Nutzen basiert auf einem Punktesystem. Je höher der Wert umso höher ist der verkehrliche Nutzen.

Der verkehrliche Nutzen ergibt sich aus der Summe der folgenden Attribute:

Bewertung Länge (0-10 Punkte): Je kürzer die Strecke, desto attraktiver ist die Verbindung für den Radverkehr. Der Maximalwert liegt bei 10 Punkten. Sie werden bei einer Distanz von drei oder weniger Kilometern erreicht. Ab einer Distanz von neun Kilometern wird die Länge mit Null gewichtet. Für die Strecken dazwischen wird der Wert mit folgender Formel ermittelt:

$$VN = 15 - Länge [km] * 1,7$$



Ort Start (0-10 Punkte): Der Startort fließt mit einem Wert in die Bewertung ein, der seine Bedeutung als Quellverkehr wiedergibt. Die Bewertung orientiert sich dabei an der Raumordnungsstruktur des Regionalverbands Schwarzwald-Baar-Heuberg. Ortschaften, die nicht als Zentrum definiert sind, werden mit einem Wert, abhängig der Einwohnerzahl sowie weiterer bedeutender Ziele wie Schulen etc. gewichtet. Eine Tabelle mit der Gewichtung aller Ortschaften des Schwarzwald-Baar-Kreises sowie der angrenzenden Kommunen finden Sie im Anhang.

Ort Ziel (0-10 Punkte): Der Zielort fließt mit einem Wert in die Bewertung ein, der seine Bedeutung als Zielverkehr wiedergibt. Die Bewertung orientiert sich dabei an der Raumordnungsstruktur des Regionalverbands Schwarzwald-Baar-Heuberg. Ortschaften, die nicht als Zentrum definiert sind, werden mit einem Wert, abhängig der Einwohnerzahl sowie weiterer bedeutender Ziele wie Schulen etc. gewichtet. Eine Tabelle mit der Gewichtung aller Ortschaften des Schwarzwald-Baar-Kreises sowie der angrenzenden Kommunen finden Sie im Anhang.

Zwischenziele / Abzweige / Fortführungen (0-10 Punkte): Ziele, die auf oder in unmittelbarer Nähe abseits der betrachteten Strecke liegen, fließen in die Bewertung ein. Ebenso Ziele, die vom Startort gesehen hinter dem Ziel liegen. Die Höhe dieses Wertes ergibt sich durch die Bedeutung und die Anzahl der Zwischenziele, Abzweige und Fortführungen. Werden mehrere Ziele mit einer hohen Bedeutung über eine Strecke erreicht, ergibt sich eine Überlagerung von Strecken (siehe dazu Abschnitt "Überlagerung von Strecken")

ÖPNV (0-6 Punkte): Der Wert des ÖPNV ergibt sich durch Haltepunkte des schienengebundenen Nahverkehrs. Ein Haltepunkt mit drei oder mehr Linien an Startoder Zielort oder in unmittelbarer Nähe der Strecke fließt mit drei Punkten in die Bewertung ein, analog ein Halt mit zwei beziehungsweise einer Linie mit zwei und einem Punkt. Eine Addition verschiedener Bahnhöfe ist nur bei der Bedienung der Haltepunkte durch unterschiedliche Linien erreichbar.

**Steigung (0 - -7 Punkte):** Steigungen wirken sich negativ auf die Attraktivität von Radverbindungen aus. Je höher die Steigungsgrade und je länger die Steigung, desto stärker wird die Steigung negativ gewichtet. Entscheidend ist dabei folgende Tabelle:

Steigung Distanz	bis 3%	3-6%	6-9%	>9%
< 250 Meter	-1	-2	-3	-4
250 - 1.000 Meter	-2	-3	-4	-5
> 1.000 Meter	-3	-4	-5	-6
> 2.000 Meter	-4	-5	-6	-7



Bedarf Bürger (0-7 Punkte): Die während der Bearbeitung des Radverkehrsplans durchgeführte Bürgerbeteiligung fließt in die Bewertung ein. Strecken, bei denen einmal Bedarf gemeldet wurde, fließen mit einem Punkt in die Gewichtung ein. Analog dazu Strecken mit zwei Meldungen mit zwei Punkten usw. Die maximale Gewichtung mit sieben Punkten wird bei sieben oder mehr Meldungen erreicht.

Alternativrouten (0- -10 Punkte): Bestehen abseits einer betrachteten Maßnahme Alternativverbindungen, werden diese abhängig von ihren Attributen Verkehrssicherheit, Fahrkomfort und Direktheit negativ gewichtet. Die maximale Gewichtung von zehn Punkten wird bei einer dem angestrebten SOLL-Zustand gleichwertigen Alternativverbindung erreicht.

**Touristische Bedeutung (0-7 Punkte):** Ist eine Strecke Bestandteil einer oder mehrerer touristischer Routen oder stellt sie eine für den touristischen sinnvollen Lückenschluss dar, fließt dies positiv in die Bewertung ein. Die Gewichtung hängt von der Anzahl und Bedeutung der touristischen Routen ab.

## Nutzen Maßnahme (NM):

Die Attribute Verkehrssicherheit, Fahrkomfort und Direktheit werden im Ist-Zustand sowie im Soll-Zustand bei Umsetzung der geplanten Maßnahme bewertet. Die Verbesserung der Attribute wird beziffert. Der Nutzen der Maßnahme ergibt sich als Summe der Verbesserungswerte der drei Attribute. Der Wert wird mit dem Faktor 0,3 multipliziert, um eine Skala zwischen 0 und 100 definieren zu können.

Verkehrssicherheit (0-6 Punkte): Die Verkehrssicherheit betrachtet die Unfallgefahr für Radfahrer. Hierbei werden sowohl mögliche Unfälle mit anderen Verkehrsteilnehmern (Lkw, Pkw, Radfahrer, Fußgänger) als auch Eigenunfälle beispielsweise auf Grund von schlechtem Untergrund betrachtet. Die Verkehrssicherheit wird in den Kategorien "Gut", "Mittel" und "Schlecht" bewertet. Eine Verbesserung um eine Stufe bedeutet einen Wert von drei, eine Verbesserung um zwei Stufen bedeutet ein Wert von sechs Punkten.

**Fahrkomfort (0-5 Punkte):** Der Fahrkomfort betrachtet die Freude am Fahren. Ein schlechter Fahrkomfort ergibt sich etwa bei einem mangelhaften Oberflächenzustand oder hoher Verkehrsbelastung. Der Fahrkomfort wird in den Kategorien "Gut", "Mittel" und "Schlecht" bewertet. Eine Verbesserung um eine Stufe bedeutet einen Wert von zwei, eine Verbesserung um zwei Stufen bedeutet ein Wert von fünf Punkten.

**Direktheit (0-5 Punkte):** Die Direktheit bewertet den Umwegefaktor im Vergleich zur Luftlinie zwischen Start und Ziel oder der Straße mit gleicher Verbindungsfunktion. Die



Direktheit wird in den Kategorien "Gut", "Mittel" und "Schlecht" bewertet. Eine Verbesserung um eine Stufe bedeutet einen Wert von zwei, eine Verbesserung um zwei Stufen bedeutet ein Wert von fünf Punkten.

#### Kosten:

Der Kostenkalkulation liegen einheitliche Werte in den drei Kategorien "Neubau Asphalt", "Neubau Wassergebunden" und "Ausbau Asphalt" zu Grunde. Bei Maßnahmen, die auf Grund schwieriger Randbedingungen beispielsweise durch eine bewegte Topographie absehbar ist, dass mit einem deutlich höheren Aufwand zu rechnen ist, wird ein Zusatzkostenfaktor angewendet.

Folgende Kostensätze liegen der Kostenkalkulation zu Grunde:

Neubau Asphalt (zzgl. Grunderwerb, zzgl. Planungskosten, 2,5 Meter Breite): 150 € / Meter

Neubau Wassergebunden (zzgl. Grunderwerb, zzgl. Planungskosten, 2,5 Meter Breite): 75 € / Meter

Ausbau Asphalt (2,5 Meter Breite): 75 € / Meter

Bei allen Kosten handelt es sich um Netto-Kosten. Die Wege sind ausschließlich für den Radverkehr ausgerichtet. Bei geplanter Nutzung durch land- oder forstwirtschaftlichen Verkehr fallen höhere Kosten an. Planungskosten sind in der Regel mit 20 % der Baukosten (ohne Grunderwerb) anzusetzen.

## **Anlage 8 - 12**

## Übersichtskarten Maßnahmen

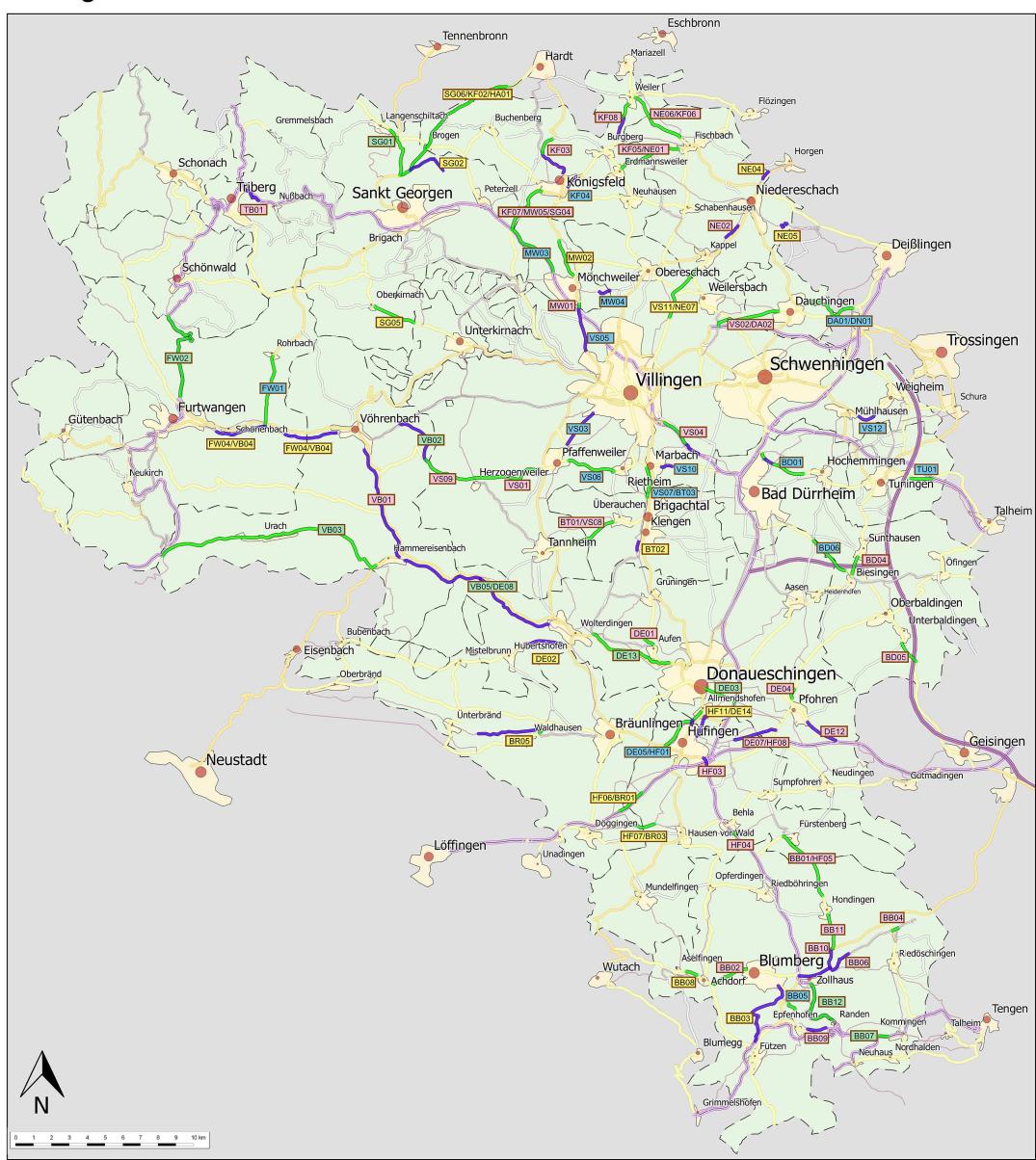
Alle geprüften Maßnahmen sind in den folgenden Karten unterteilt nach Baulastträger dargestellt:

Anlage 8: Alle Maßnahmen

Anlage 9: Landkreis Anlage 10: Land Anlage 11: Bund

Anlage 12: Kommunen

# Anlage 08: Karte Maßnahmen Gesamt



# Legende

Ausbau





**Planungsbüro VAR** Franziusstraße 8-14 60314 Frankfurt

Projekt: Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis

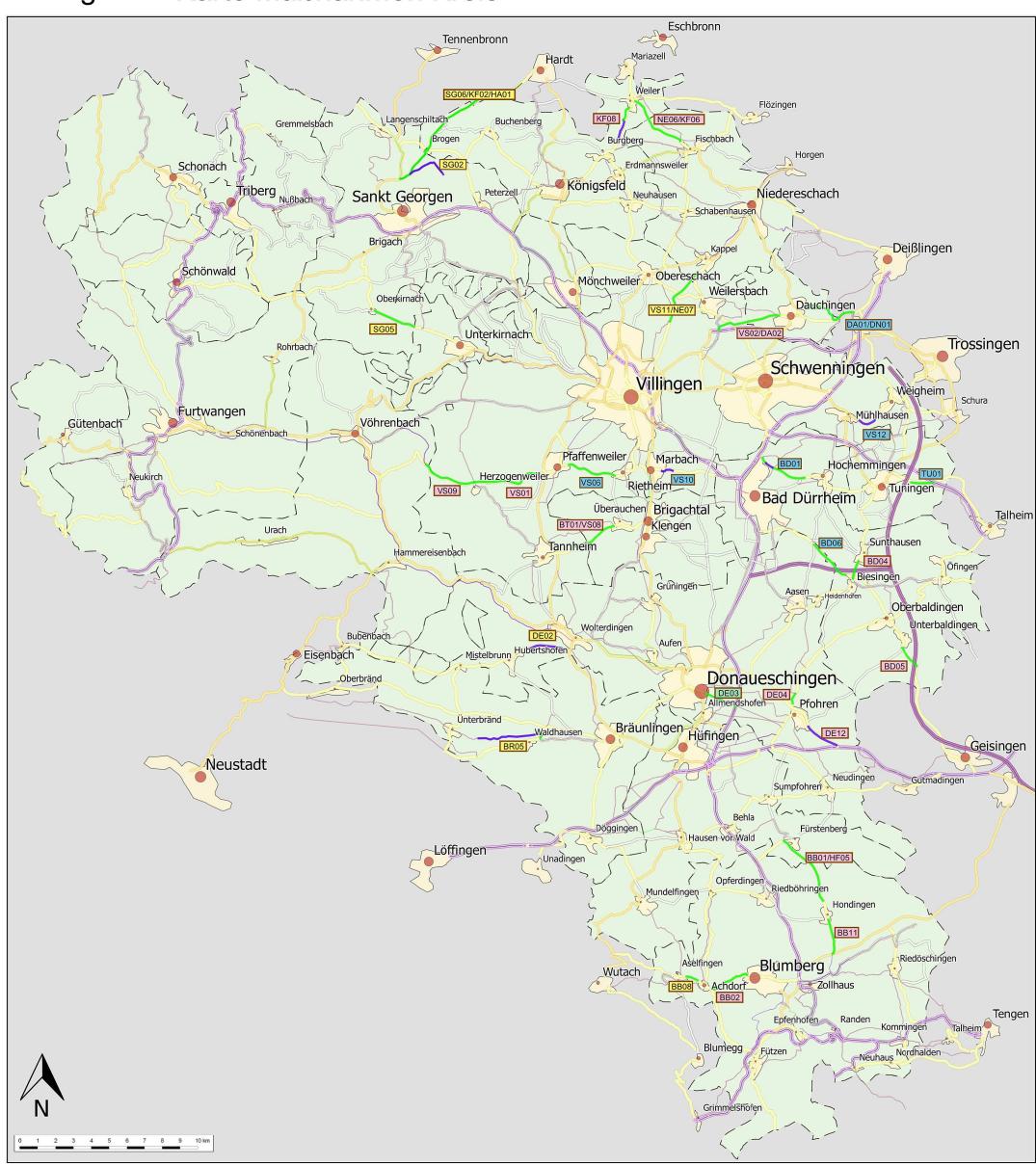
Datum: Bearbeiterin: 29.04.2014 Lisa Kauerauf B.Sc.

Maßstab: 1:150.000 Kartengrundlage:

1: 150.000

Kartengrundlage: eigene Bearbeitung
Datengrundlage: Radverkehrskonzept SBK VAR 2013

# Anlage 09: Karte Maßnahmen Kreis









**Planungsbüro VAR** Franziusstraße 8-14 60314 Frankfurt

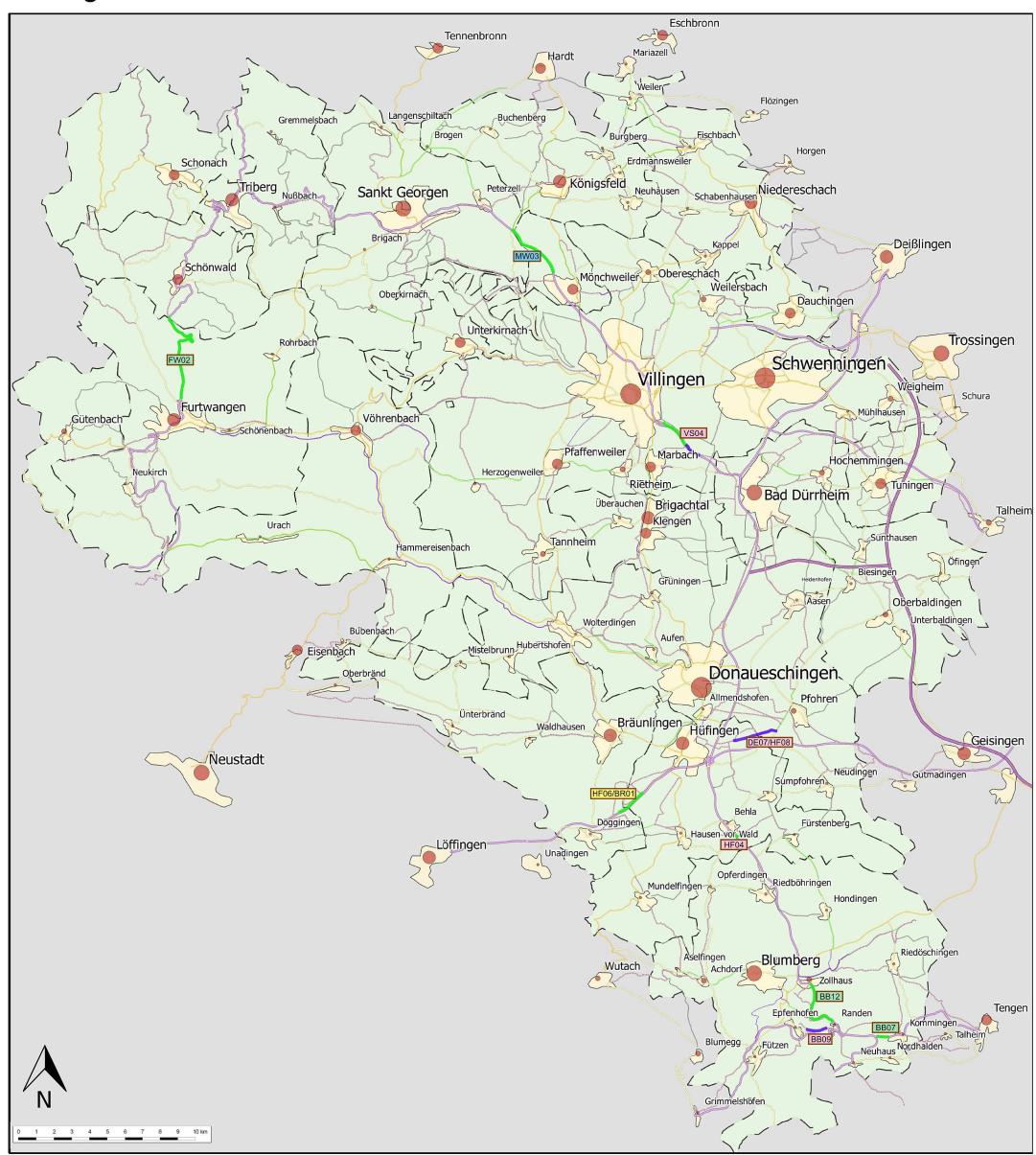
Projekt: Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis

Datum: Bearbeiterin: 29.04.2014 Lisa Kauerauf B.Sc.

Maßstab: 1:150.000

Kartengrundlage: eigene Bearbeitung
Datengrundlage: Radverkehrskonzept SBK VAR 2013

# Anlage 10: Karte Maßnahmen Bund









**Planungsbüro VAR** Franziusstraße 8-14 60314 Frankfurt

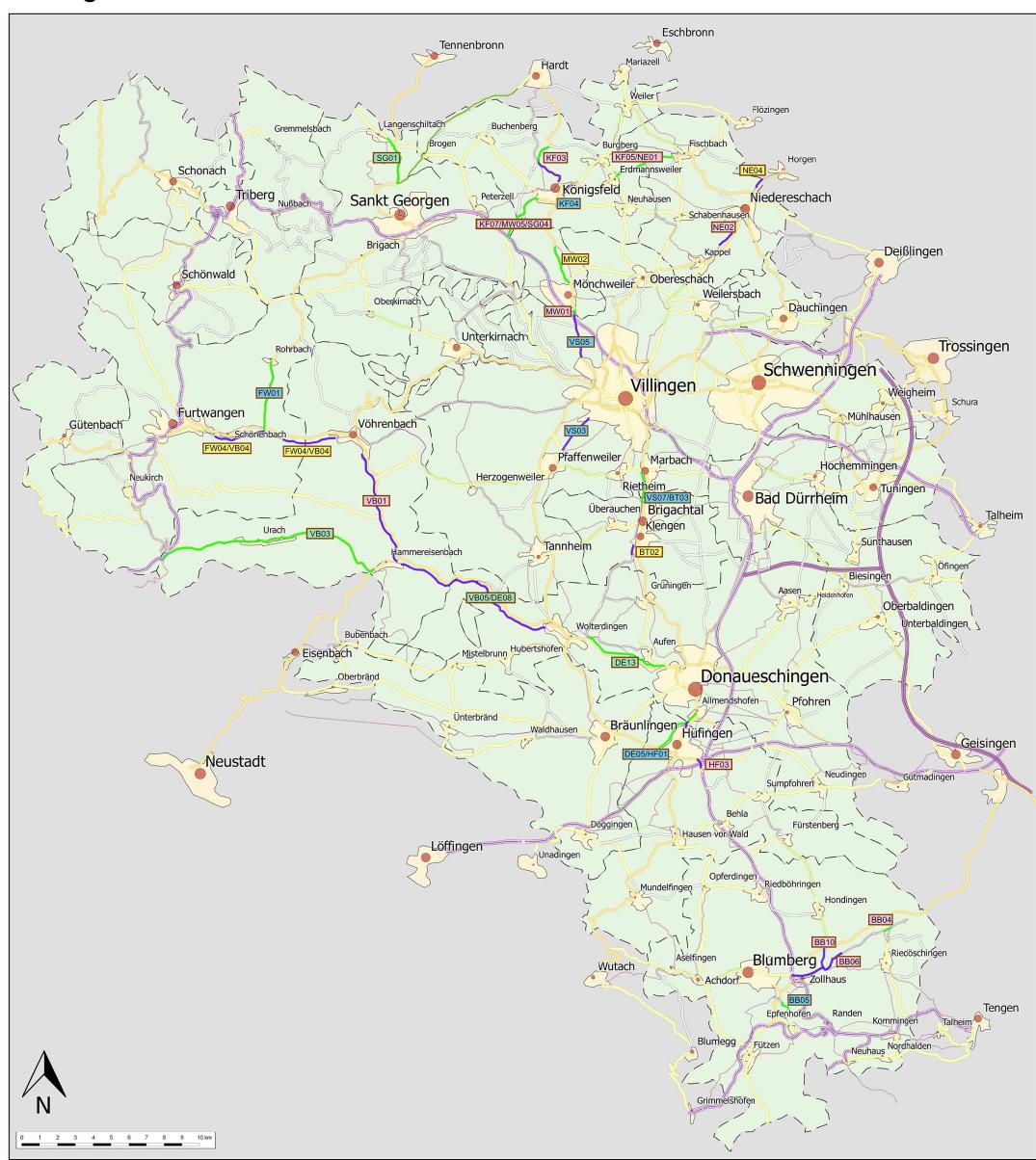
Projekt: Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis

Datum: Bearbeiterin: 29.04.2014 Lisa Kauerauf B.Sc.

Maßstab: 1:150.000

Kartengrundlage: eigene Bearbeitung
Datengrundlage:
Radverkehrskonzept SBK VAR 2013

# Anlage 11: Karte Maßnahmen Land









**Planungsbüro VAR** Franziusstraße 8-14 60314 Frankfurt

Datengrundlage: Radverkehrskonzept SBK VAR 2013

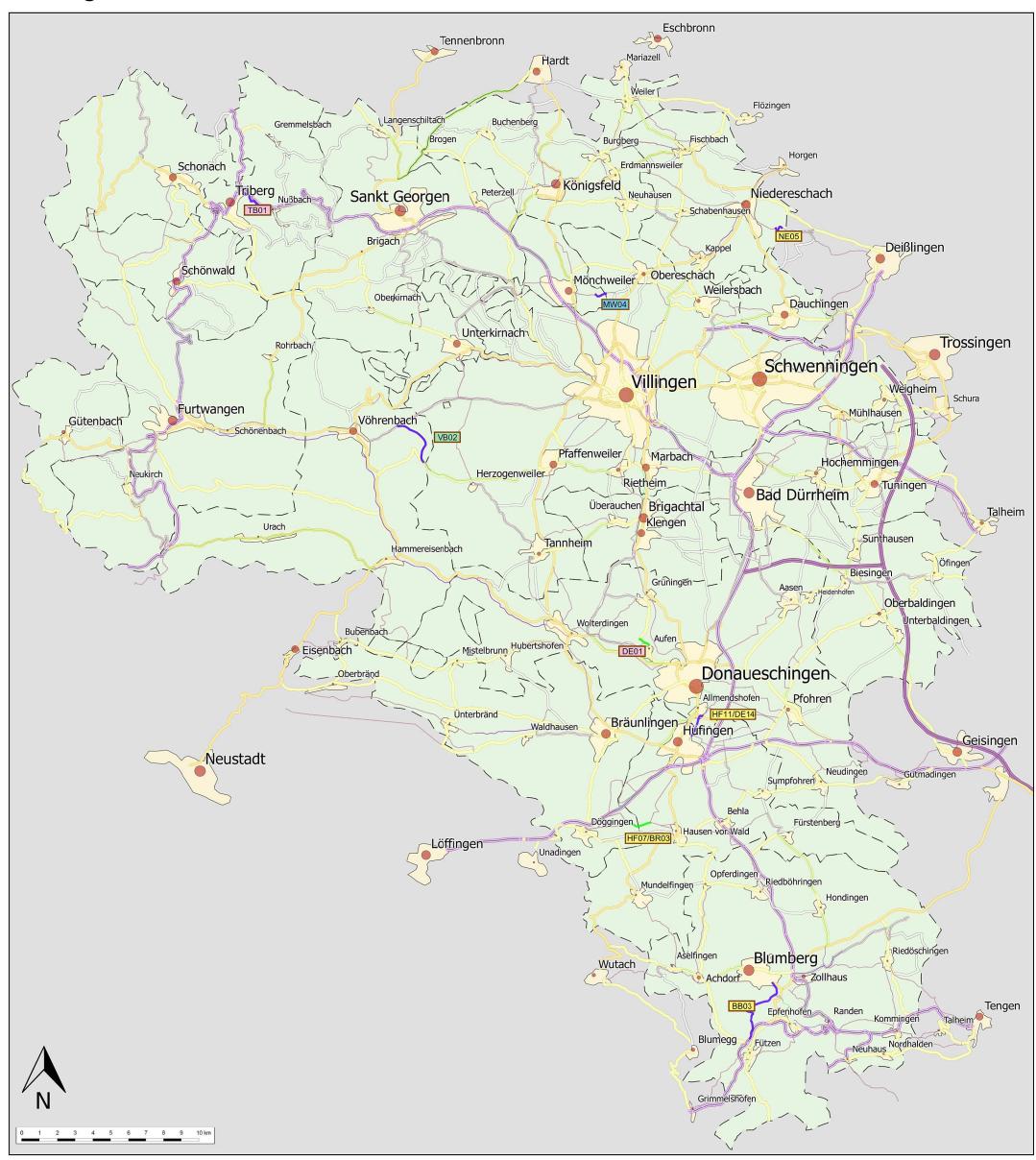
Projekt: Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis

Datum: Bearbeiterin: 29.04.2014 Lisa Kauerauf B.Sc.

Maßstab: 1:150.000
Kartengrundlage: eigene Bearbeitung

Anlage 11: Karte Maßnahmen

# Anlage 12: Karte Maßnahmen Gemeinde









### **Planungsbüro VAR** Franziusstraße 8-14 60314 Frankfurt

Projekt: Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis

Datum: Bearbeiterin: 29.04.2014 Lisa Kauerauf B.Sc.

Maßstab: 1:150.000

Kartengrundlage: eigene Bearbeitlung
Datengrundlage: Radverkehrskonzept SBK VAR 2013

## **Anlagen 13 - 17**

## **Weitere Karten**

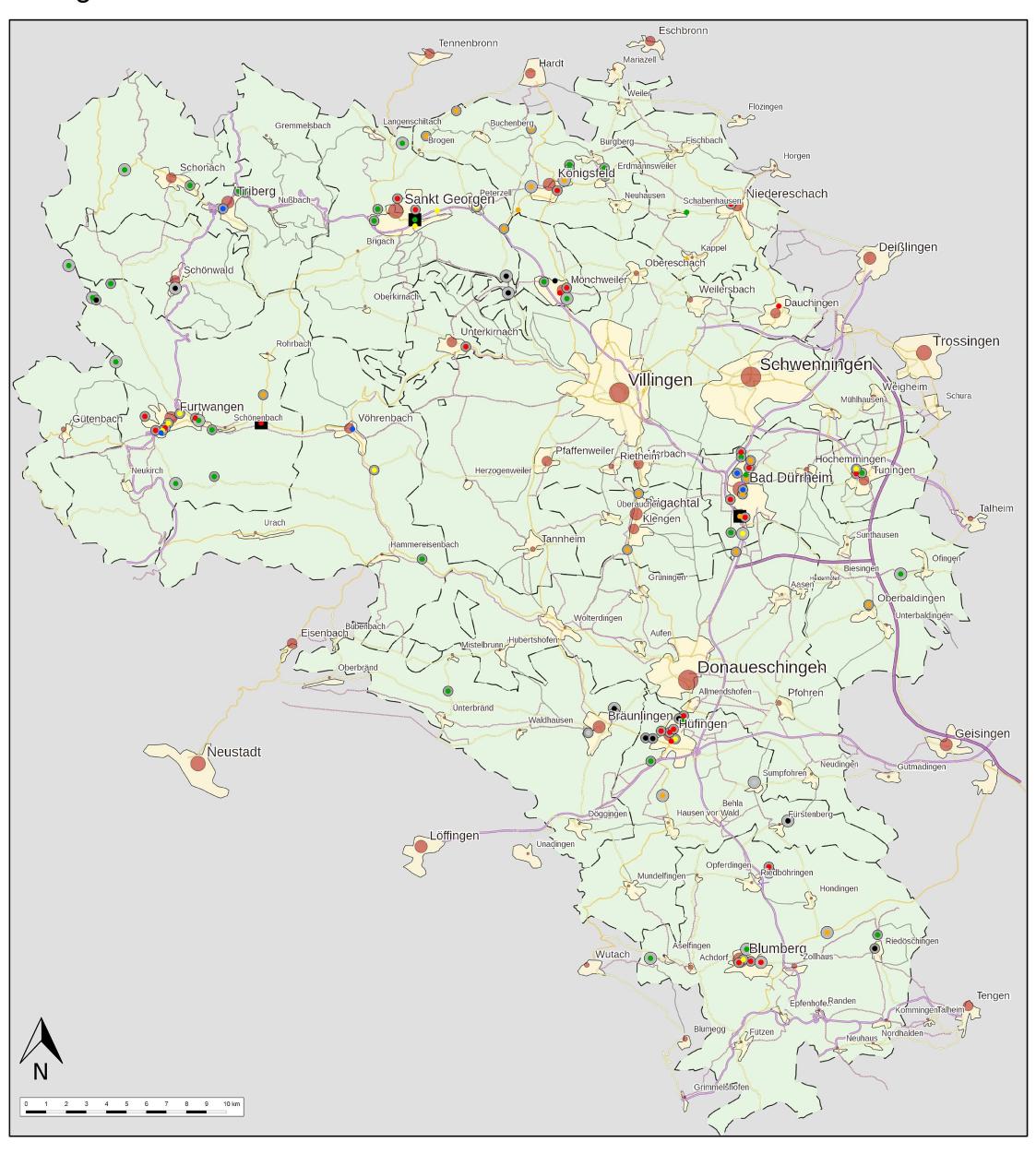
Anlage 13: Unfallkarte

Anlage 14: Karte Meldungen Bürgerbeteiligung Anlage 15: Karte Radverkehrsnetz mit Netzlücken

Anlage 16: Karte gefährliche, ungesicherte oder fehlende Querungsstellen

Anlage 17: Karte Touristische Routen

# Anlage 13: Karte Unfälle 2010 - 2012







Bundesautobahn Bundestraße Kreisstraße Landesstraße

### Unfallkategorie

Unfall mit Getöteten

Unfall mit Schwerverletzten

Unfall mit Leichtverletzten Unfall mit Sachschaden

### Unfalltyp

- Abbiegeunfall
- Einbiegen / Kreuzen
- Fahrunfall
- Längsverkehr
- Ruhender Verkehr
- Sonstiger Unfall Überschreiten



### Planungsbüro VAR Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt

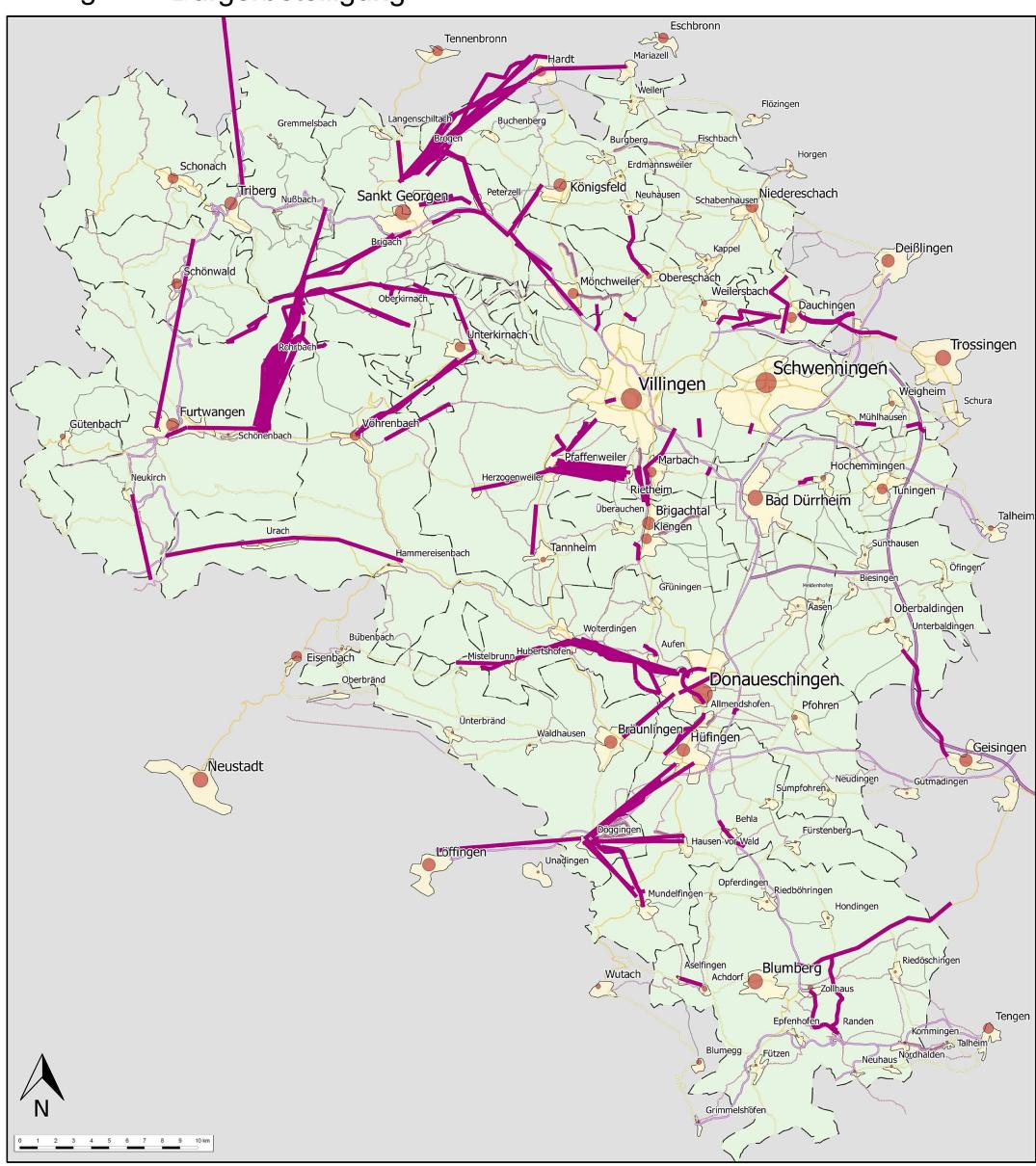
Radverkehrsplan Projekt: Schwarzwald-Baar-Kreis

Datum: Bearbeiter: 28.08.2013 Cand. B.A. Tobias Schneider

1:150.000 Maßstab:

Kartengrundlage: eigene Bearbeitung Datengrundlage: Polizei Schwarzwald-Baar, Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis

# Anlage 14: Bürgerbeteiligung



## Legende





Planungsbüro VAR

Franziusstraße 8-14 60314 Frankfurt

Projekt: Radverkehrsplan Schwarzwald-

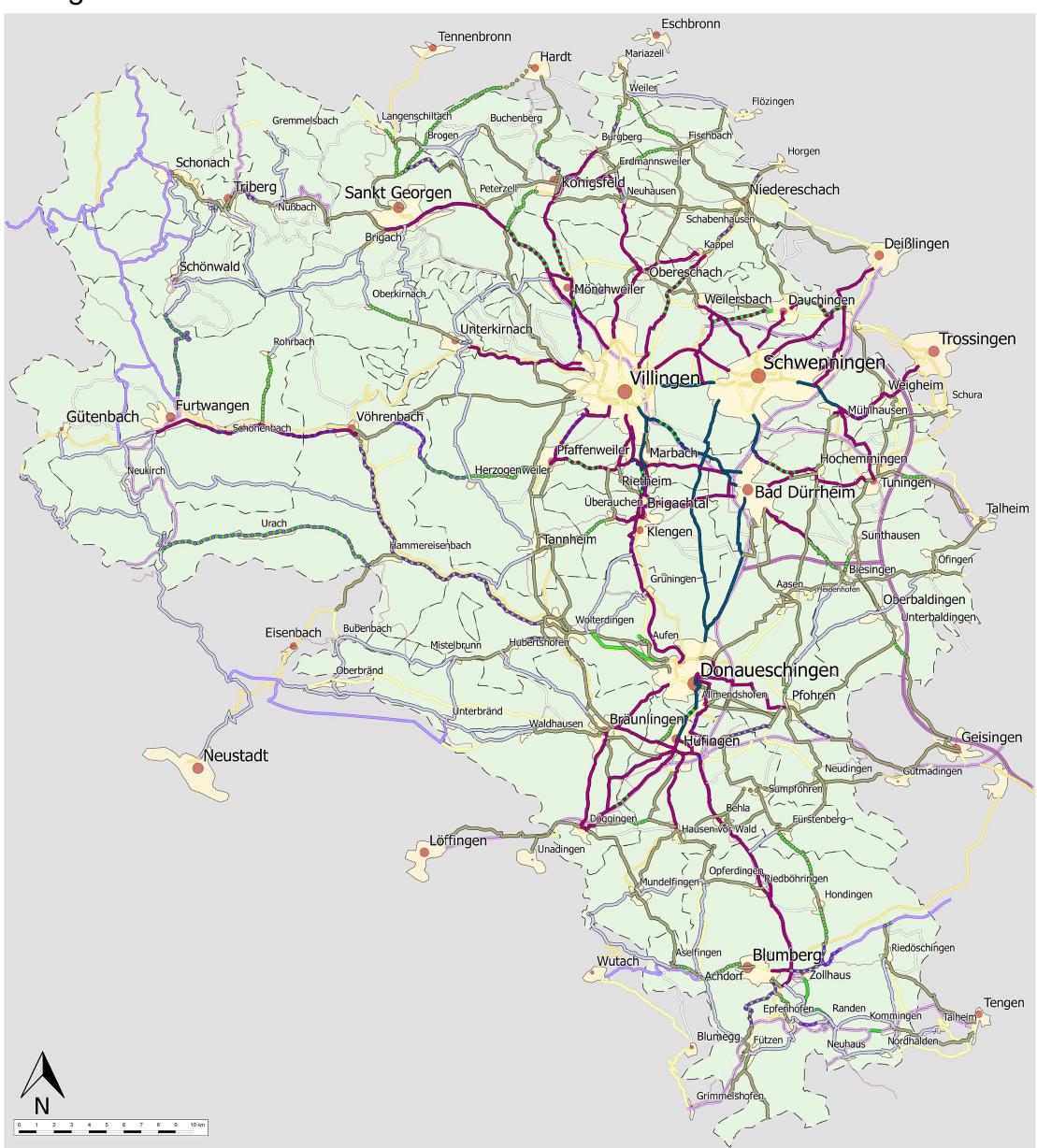
Datum: Bearbeiterin: 29.04.2014 Lisa Kauerauf B.Sc.

Maßstab: 1:150.000

1:150.000

Kartengrundlage:
eigene Bearbeitung
Datengrundlage:
Radverkehrskonzept SBK VAR 2013

# Anlage 15: Radverkehrsnetz mit Netzlücken



#### Legende Legende Netzkategorien Straßenklassen Radschnellverbindung Bundesautobahn (Überrregionale Radverbindung) Bundesstraße Radhauptverbindung (Regionale Landesstraße Radverkehrsverbindung) Kreisstraße Radverkehrsverbindung (Nahräumige Gemeindestraßen Radverkehrsverbindung) Maßnahmentyp (Hintere Ebene) Geringer Bedarf (Strecken sind auf Grund der Topografie und der hohen Distanzen für den Alltagsverkehr nur Neubau von geringer Bedeutung) Ausbau Sonstige Maßnahme Touristische Verbindung (Strecke ist für den Alltagsverkehr ohne Bedeutung / Markierung außerorts für den Freizeitverkehr interessant bzw. (Pilotprojekt / Verkehrsversuch) bereits Teil eines touristischen Fernradweges)

Netzausbau geplant (siehe Maßnahmentyp hintere Ebene)



Planungsbüro VAR Franziusstraße 8-14 60314 Frankfurt

Projekt: Radverk

Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis

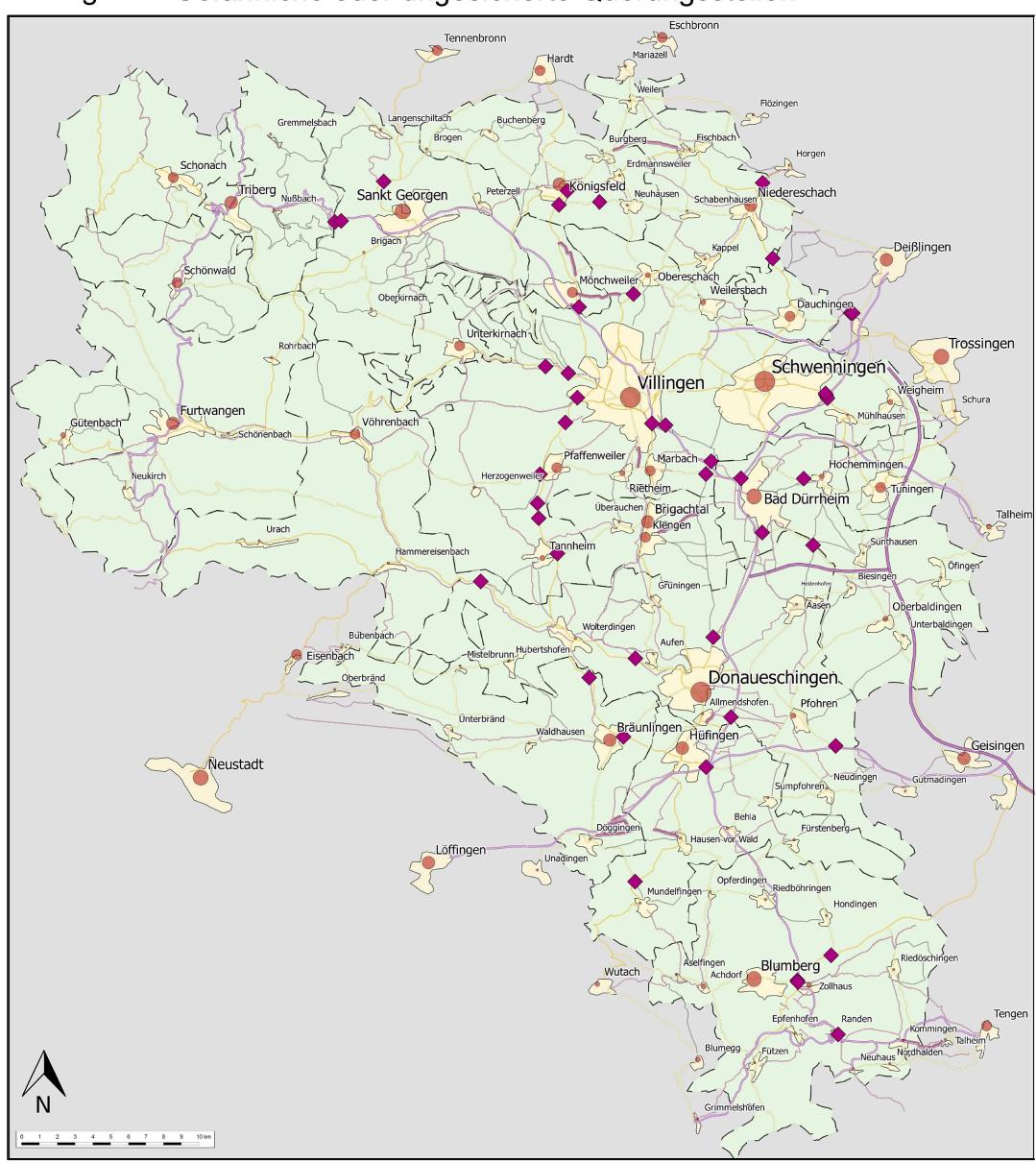
Datum: 10.05.2014 Bearbeiter: M.Eng. Paul Fremer

Maßstab: 1:150

1:150.000

Kartengrundlage:
eigene Bearbeitung
Datengrundlage:
Radverkehrsplan SBK VAR:

# Anlage 16: Gefährliche oder ungesicherte Querungsstellen



# Legende



Bundesautobahn
Bundesstraße

Landesstraße

Kreisstraße

Gemeindestraßen



Gefährliche oder ungesicherte Querungsstellen



**Planungsbüro VAR** Franziusstraße 8-14

Franziusstraße 8-14 60314 Frankfurt

Projekt: Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis

Datum: 29.04.2014

Bearbeiterin: Lisa Kauerauf B.Sc.

Maßstab:

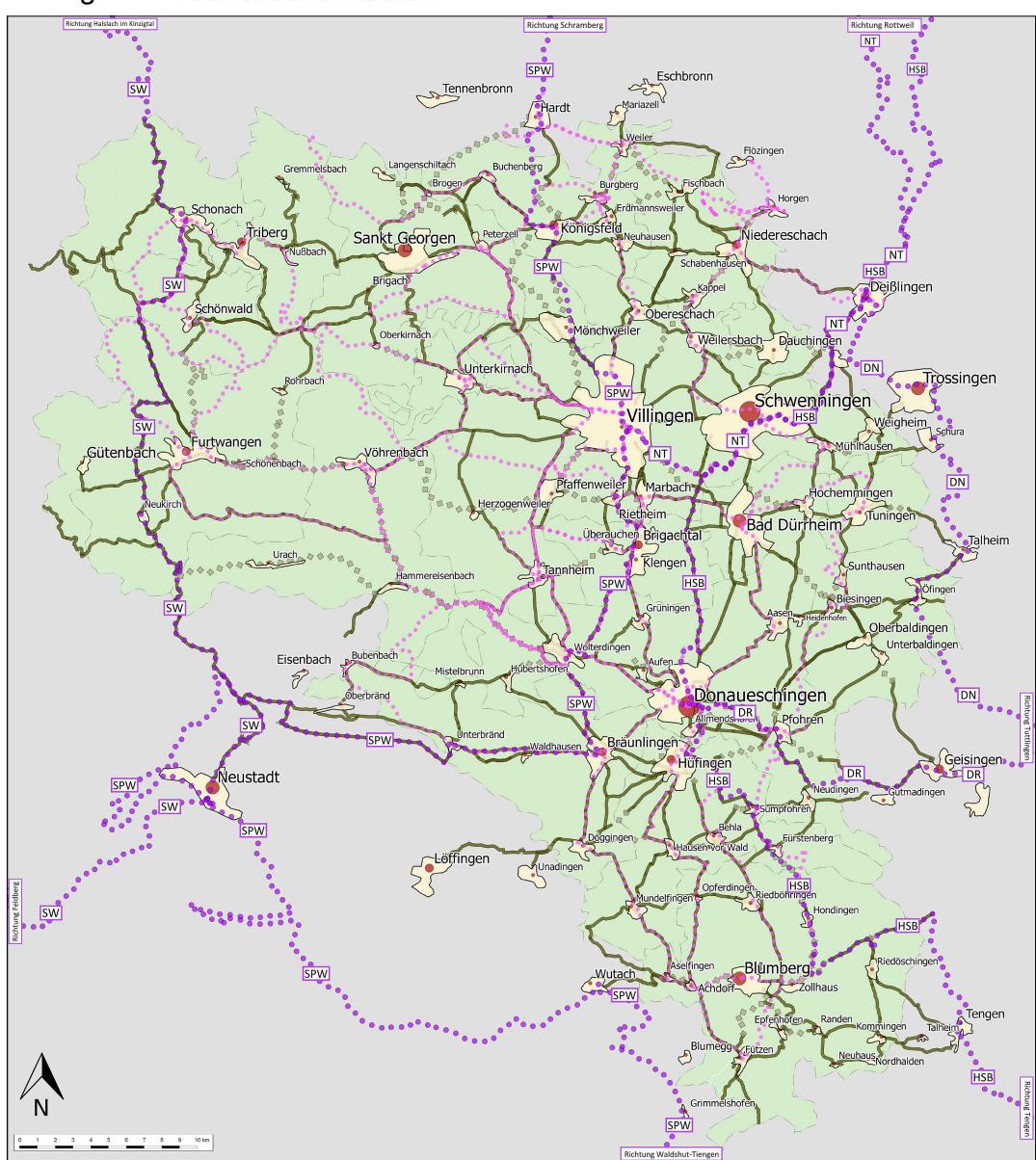
1:150.000

Kartengrundlage:
eigene Bearbeitung
Datengrundlage:
Radverkehrskonzept SBK VAR 2013

Anlage 16: Gefährliche oder ungesicherte

Querungsstellen

# Anlage 17: Touristische Routen



## Legende





**Planungsbüro VAR** Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt

Projekt: Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis

Datum: Bearbeiterin: 10.06.2014 Tobias Schneider B.A.

Maßstab: 1:150.000

Kartengrundlage: eigene Bearbeitung
Datengrundlage: Radverkehrskonzept SBK VAR 2013

## Anlage 18

## Weitere Maßnahmen

Maßnahmen, die auf Grund von Art und Umfang nicht in das standardisierte Prüfschema passen, aber trotzdem wesentlicher Bestandteil des Radverkehrskonzeptes sind.



# Maßnahmen zum Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis

Maßnahmennummer: SBK\_01

Gemarkung: Schwarzwald-Baar-Kreis

Maßnahmentyp: Kreisweites Wegweisungsnetz

IST-Zustand:

Es besteht aktuell keine einheitliche und durchgängige Radverkehrswegweisung im Schwarzwald-Baar-Kreis. Den aktuellen Vorschriften der Hinweise für wegweisende Beschilderung des Radverkehrs (FGSV, 2012) entsprechende Wegweiser liegen nur im Bereich der touristischen Routen des Radparadies Schwarzwald-Alb, der drei Fernradwege Neckartalradweg, Donauradweg und der Route Heidelberg-Schwarzwald-Bodensse sowie in einzelnen Kommunen wie Bad Dürrheim vor. Eine verlässliche Orientierung ist nicht möglich. Häufig existieren entlang attraktiver Strecken und sinnvoller Verbindungen keine Wegweiser.



Positiv: Zielwegweiser in Bad Dürrheim



Negativ: Sich widersprechende Wegweiser unterschiedlicher Systeme in Donaueschingen



Negativ: Unklare Wegweisung, Bad Dürrheim



Negativ: Unklare Wegweisung, fehlende Streckenpiktogramme, Mehrfachwegweisung, Brigachtal



Negativ: Veraltete Wegweiser, fehlerhafte Wegweisung, Blumberg



Negativ: Veraltete Wegweiser, Tuningen



Seite 2 von 2 Maßnahmennummer: SBK 01

SOLL-Zustand: Es soll eine einheitliche, durchgehende und verlässliche Wegweisung nach den Standards der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen geschaffen werden. Die Wegweisung soll sowohl auf die Belange des touristischen und des Freizeitverkehrs als auch auf die des Alltagsverkehrs ausgerichtet werden. Vorbild dabei ist der Nachbarlandkreis Hochschwarzwald-Breisgau. Zulässige Bestandteile sind ausschließlich folgende Wegweisertypen:









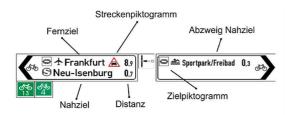
Tabellenwegweiser für große Knoten und Kreuzungen

Pfeilwegweiser für Kreuzungen und Einmündungen

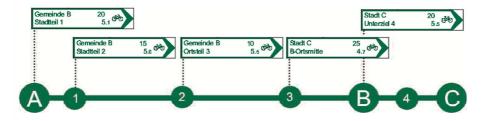
Zwischenwegweiser zur Bestätigung des Routenverlaufs

Einschubplaketten für touristische Routen

Zulässige Inhalte sind in folgender Abbildung dargestellt:



Die Ziele der Wegweiser beruhen laut FGSV-Vorgaben auf folgender Systematik. Verschiedene Routen zum selben Ziel sind nur im Zusammenhang mit Streckenpiktogrammen sinnig.



#### Begründung:

Ein einheitliches und durchgängiges Wegweisungssystem ist insbesondere für den touristischen und den Freizeitverkehr von sehr hoher Bedeutung. Regionen mit einer guten und den aktuellen Vorgaben entsprechenden Wegweisung, werden unter anderem vom Allgemeinen Deutschen Fahrradfahrer Club positiv bewertet. Ein Zuwachs an Fahrradtouristen ist die logische Konsequenz daraus.

Auch für den Alltagsverkehr ist die Wegweisung häufig interessant, da sie sichere und für den Radverkehr geeignete Verbindungen abseits der bekannten klassifizierten Straßen aufzeigt.

Darüber hinaus dient die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr auch als Werbung für das Radfahren allgemein.

Ein weiterer positiver Aspekt der Wegweisung ist die mögliche Bündelung der Radverkehrsströme und eine damit einhergehende Erhöhung der Radverkehrssicherheit.

#### Vorgehen:

- Bestandserfassung aller bestehender Wegweisungssysteme und der dazugehörigen Wegweiser 1.
- 2. Bewertung der Wegweiser auf weitere Verwendbarkeit
- 3. Entwicklung und Abstimmung Zielmatrix (Kommunen, Tourismusverbände, Landkreis, ADFC)
- 4. Entwicklung und Abstimmung Netz (Kommunen, Tourismusverbände, Landkreis, ADFC)
- 5. Beschilderungsplan Wegweisung unter Einbindung bestehender Elemente (Standort und Inhalt)
- 6. Herstellung Wegweiser
- 7. Montage und Demontage nicht mehr verwendeter Wegweiser
- 8. Regelmäßige Qualitätssicherung

Kosten:

- Geplante Netzlänge 400 km - Kostensatz 500 € pro km - Ländlicher Raum 20% geringere Kosten

Planung: 48.000,00 € (30 %) Herstellung: 64.000,00 € (40 %) Montage: 48.000,00 € (30 %)



### Maßnahmen zum Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis

Maßnahmennummer: SBK 02

Gemarkung: Schwarzwald-Baar-Kreis

Maßnahmentyp: Untersuchung der Querungsstellen

klassifizierter Straßen im Zugen von

Radverbindungen

IST-Zustand:

Es gibt im gesamten Kreisgebiet zahlreiche Querungsstellen von Radverbindungen mit klassifizierten Straßen, die über keine Querungshilfen verfügen und damit eine Gefahr für Radfahrer und Fußgänger darstellen. Ebenso ist die Überführung von bestehenden außerörtlichen Radwegen am Ortseingang auf die Fahrbahn häufig ungeklärt.

Beispiele:



Ungesicherte Querungsstelle in Kurvenlage, L 178, Villingen-Schwenningen, Obereschach



Fehlende Querungsstelle, K 5712, Villingen-Schwenningen unterschiedlicher Systeme in Donaueschingen



Ungesicherte Querungsstelle u.a. auch relevant für den Schülerverkehr, L 181, Königsfeld - Blickrichtung Osten



Ungesicherte Querungsstelle u.a. auch relevant für den Schülerverkehr, L 181, Königsfeld - Blickrichtung Norden

SOLL-Zustand: Es sollen alle relevanten Querungsstellen des Radverkehrs an klassifizierten Straßen gesichert werden. Zu beachten sind dabei folgende Aspekte:

- Sichtfelder sowohl des Rad- und Fußverkehrs, als auch des Kfz-Verkehrs
- Möglichkeit des Querens in zwei Zügen
- Markierung und Beschilderung zur Geschwindigkeitsdämpfung und Aufmerksamkeitserzeugung

Begründung:

Radverkehrsunfälle ereignen sich in der Regel an Knotenpunkten und Querungsstellen. Dies gilt insbesondere auch außerorts. Um eine sicheres und attraktives Radfahren auch im Bereich der Interaktion mit dem Kfz-Verkehr zu erreichen, ist die Anlage von Querungshilfen für den Radverkehr eine Grundvoraussetzung.

Weiteres Vorgehen: Für die Ermittlung der Notwendigkeit von Querungshilfen sind weitergehende Untersuchungen anzustellen. Im Rahmen dieses Konzeptes wurden zahlreiche kritische Gefahrenstellen ermittelt und in der Karte "Gefährliche oder fehlende Querungsstellen" (Anhang 16) kartografisch dargestellt.



### Maßnahmendatenblatt Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis

Verbindung: Wolterdingen - Donaueschingen (L 180)

Gemarkung: Donaueschingen

Gemarkung:

Ausbaubreite: 2,5 Meter

Fahrbahnbreite: 6,50 Meter

Maßnahmentyp: Beleuchtung 2.500 Meter Länge:

M-Nr.: DE 13 Bel

Kostenfaktor: 1

DTV: 4.932 Kfz/Tag







L 180, Abzweig Alte Donaueschinger Straße Beginn:

Ende: Ortseingang Donaueschingen

IST-Zustand: Der bestehende asphaltierte Wirtschaftsweg führt abseits der Straße durch den Wald und ist nicht werder

einsehbar noch beleuchtet. Es besteht keine "Soziale Kontrolle".

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Der bestehende Weg soll beleuchtet werden.

Fahrkomfort:

Mittel

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut





Priorität:

Kosten: 210.000 € (1 Leuchte pro 40 Meter inklusive Kabel und Graben): Kosten-Nutzen Verhältnis: -

Begründung:

Da diese Maßnahme aufgrund Ihrer Art keine eindeutige Verbesserung im Rahmen der oben genannten Kategorien erzielen kann, kann keine Bewertung nach dem standardisierten Verfahren durchgeführt

werden.

Eine Beleuchtung mit bewegungsgesteuerten LED-Leuchten wird auf Grund des langen und nicht einsehbaren Abschnittes und der hohen Bedeutung für den Schülerverkehr empfohlen.

Weitere Informationen: Übersichtskarte

Begleitende Maßnahemen:

## Anlage 19

# Vorplanungen

Maßnahmen, die in das Fünf-Jahres-Bauprogramm des Landkreis Schwarzwald-Baar aufgenommen werden, wurden einer genaueren Betrachtung unterzogen.

M-Nr.: VS\_06



Verbindung: Pfaffenweiler-Rietheim (K 5734)

Gemarkung: Villingen-Schwenningen Gemarkung: - Gemarkung: -

Fahrbahnbreite: 5,5 Meter DTV: 3.706 Kfz/h Ausbaubreite: 2,5 Meter

#### Gesamtübersicht



Bestand Länge: 4.081 m\* +714 m (+21 %)

Vorzugsvariante Länge: 3.367 m\* ■ Bestand — Neubau ■ Ausbau ● Querungsstelle

1 Neubau (Mittelinsel)

Länge: -

Kosten: 25.000 €

Sonstiges: Überführung Radweg -

Fahrbahn analog ML 2.2

Situation: -

2

Neubau (Faktor 1)

Länge: 25 Meter

Kosten: 4.000 €

Sonstiges: -

Situation:









<sup>\*</sup> von geografischer Ortsmitte Pfaffenweiler bis in die geografische Ortsmitte Rietheim



### Maßnahmendatenblatt Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis

M-Nr.: VS\_06

Ausbau (Faktor 1)

1.680 Meter Länge:

270.000 € Sonstiges: zwei Durchlässe (Kosten

20.000 €) notwendig

Situation: Landwirtschaftliche

Nutzung / Wald; Graben

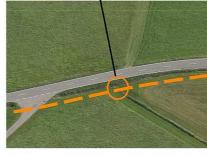
grenzt an Straße

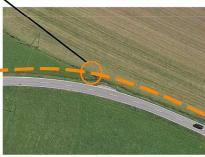
Durchlässe

Kosten:









Fotos







Neubau (Querungsstelle)

Länge:

Kosten: 25.000 €

Sonstiges: Querungsstelle wie in

Musterlösung B

Situation:





Baulänge:

1.705 Meter

Voraussichtliche Kosten:

324.000 €

Bemerkung/ Empfehlung: Die bestehende Radverbindung von Pfaffenweiler nach Rietheim führt über einen deutlichen Umweg

und ist daher insbesondere für den Alltagsverkehr unattraktiv.

Für den Alltagsverkehr ist die Strecke insbesondere wegen des Anschlusses an die Bahnlinie in

Marbach sowie für die Weiterfahrt nach Bad Dürrheim von Interesse.

Der Radweg wird nördlich der Straße und des bestehenden Entwässerungsgraben gebaut.

Natur- und UmweltDas nördlich des geplanten Radweges liegende Biotop Röhricht und Kleinseggenried W Rietheim wird

nicht angeschnitten (Quelle: Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis, Bürger-GIS)

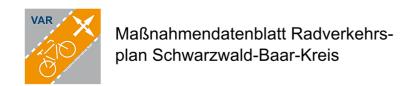
schutz:

Shapefile Download: www.rv-k.de/sbk/vorplanung/vs\_06.shp Trassierung: Webansicht auf Luftbild: www.rv-k.de/sbk/vorplanung

Alle Kostenangaben sind Nettokosten. Grunderwerbskosten, Planungskosten und gesetzliche Umsatzsteuer sind hinzuzufügen.

Der Kostenberechnung liegt der Bau beziehungsweise Ausbau der Wege mit einer Asphaltdecke, einer Fahrbahnbreite von 2,50 Meter sowie einem auf die Ansprüche des Radverkehrs ausgerichteten baulichen Untergrundes zur Grunde.





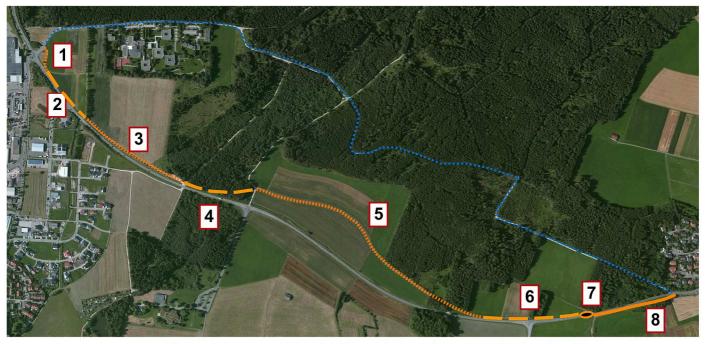
M-Nr. : BD 01

Verbindung: Schwenningen - Hochemmingen (K 5700)

Gemarkung: Bad Dürrheim Gemarkung: - Gemarkung:

Fahrbahnbreite: - DTV: 2.551 Kfz/Tag

#### Gesamtübersicht



Bestand Länge: 2.655 m + 300 m (13 %); zusätzliche Steigung; schlechte Oberfläche

■ Vorzugsvariante Länge: 2.355 m ■ Bestand — Neubau Wittelinsel

1 Ausbau (Faktor 1)

Länge: 75 Meter Kosten: 5.000 €

Sonstiges: Landwirtschaftliche

Nutzung

Situation: Asphalt, beschädigt, stark

verschmutzt

Neubau (Faktor 1)

2

3

Länge: 200 Meter Kosten: 30.000 €

Sonstiges: Situation: -



Länge: 380 Meter Kosten: 28.000 €

Sonstiges: Sichere Führung im

Bereich des Parkplatzes

Situation: Wassergebundene Decke,

Zustand befriedigend















### Maßnahmendatenblatt Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis

M-Nr.: BD 01

4

Neubau (Faktor 1)

Länge: 215 Meter 52.000 € Kosten:

Sonstiges: Durchlass. 20.000 €

Situation: Zwei Biotope

5

Ausbau (Faktor 0,8)

Länge: 860 Meter 52.000€ Kosten:

Sonstiges: Teilweise alte Kfz-Straße

Situation: Wassergebunden,

teilweise asphaltiert



Neubau (Faktor 1)

Länge: 325 Meter

Kosten: 50.000€

Sonstiges:

Situation: Wassergebundene

Decke, Zustand befriedigend



Neubau (Mittelinsel incl. Verbreiterung)

Länge:

Kosten: 30.000 €

Sonstiges: Situation:



**Bestand** 

Länge:

Kosten: Sonstiges:

Situation: Weg existiert, teilweise

> wassergebunden; Zustand gut

























M-Nr.: BD 01

#### Gesamt

2.355 Meter Länge: Voraussichtliche Kosten: 247.000 €

Bemerkung/

Die bestehende Verbindung von Hochemmingen nördlich der Kreisstraße durch den Wald verfügt über einen Empfehlung: Umwegefaktor von 1,13. Problematisch für den Alltagsverkehr, insbesondere den Schülerverkehr ist mit Blick auf die soziale Sicherheit die Führung abseits der Straße durch den Wald. Die sich teilweise in einem schlechten Zustand befindende wassergebundene Oberfläche wirkt sich zusätzlich negativ auf die Bewertung der bestehenden Verbindung aus. Eine duchgehende Wegweisung existiert nicht.

> Weitere mögliche Wegeführung über südlich der Kreisstraße bestehende Verbindungen sind auf Grund der hohen Umwege von über 40 Prozent für die Verbindung Hochemmingen - Schwenningen keine Alternative.

Ein Bau eines weitestgehend straßenbegleitenden Radweges wird daher empfohlen.

Natur- und Umweltschutz:

Die geplante Verbindung führt am Rande der beiden Biotope Großseggenried (nordöstlich Bad Dürrheim und Stille Musel S Berkenwiesen vorbei. Verträglichkeitsprüfungen sind hierbei notwendig.

Download: www.rv-k.de/sbk/vorplanung/bd\_01.shp Shapefile Trassierung: Webansicht auf Luftbild: www.rv-k.de/sbk/vorplanung

Alle Kostenangaben sind Nettokosten. Grunderwerbskosten, Planungskosten und gesetzliche Umsatzsteuer sind hinzuzufügen.

Der Kostenberechnung liegt der Bau beziehungsweise Ausbau der Wege mit einer Asphaltdecke, einer Fahrbahnbreite von 2,50 Meter sowie einem auf die Ansprüche des Radverkehrs ausgerichteten baulichen Untergrundes zur Grunde.



M-Nr.: VS\_12

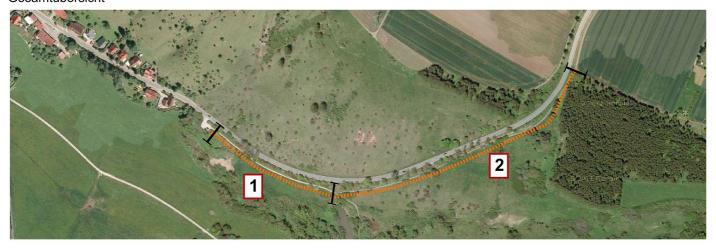


Verbindung: Weigheim - Mühlhausen (K 5703)

Gemarkung: Villingen-Schwenningen Gemarkung: Gemarkung:

Fahrbahnbreite: -DTV: Ausbaubreite: 2,5 Meter

#### Gesamtübersicht



**Bestand** Länge: Keine bestehende Alternative

Vorzugsvariante Länge: 2.755 m\* Bestand Neubau ----- Ausbau Mittelinsel

Ausbau (Faktor 1,8)

223 Meter Länge: Kosten: 30.000€

Sonstiges: -

Situation: Radweg ist schmal und

nicht asphaltiert

Ausbau (Faktor 3,5)

Länge: 445 Meter Kosten: 115.000 €

Sonstiges: -

Situation: Hohe Längsneigung;

Schild Radfahrer absteigen; brüchiger Asphalt; sehr schmal

Ausbaulänge:

Bemerkung/

2

668 Meter Kosten:

145.000 €

Im aktuellen Zustand ist der Radweg nicht als solcher befahrbar, da der brüchige Asphalt in Kombination mit der hohen Längsneigung ein zu hohes Risiko darstellt. Auf Grund der geringen Breite (ca. 1,20 Empfehlung: Meter) entstehen im Begegnungsverkehr ebenfalls Problemen.

> Die Verbindung Schwenningen - Mühlhausen - Weigheim - Trossingen ist durch die hier bestehende Lücke im Radverkehrsnetz nicht durchgehend befahrbar. Ein Ausbau des betrachteten Weges wird daher empfohlen.











M-Nr. : VS\_12

Natur- und Umweltschutz: Die geplante Verbindung führt durch das Landschaftsschutzgebiet Mühlhauser Halde und durch ein Flora-Fauna-Habitat-Gebiet. Darüber hinaus ist die an den auszubauenden Weg angrenzende Hecke ein Biotop. Es sind daher besondere Verträglichkeitsprüfungen durchzuführen. (Quelle: Landratsamt

Schwarzwald-Baar-Kreis, Bürger-GIS)

Shapefile Download: www.rv-k.de/sbk/vorplanung/vs\_12.shp Trassierung: Webansicht auf Luftbild: www.rv-k.de/sbk/vorplanung

Alle Kostenangaben sind Nettokosten. Grunderwerbskosten, Planungskosten und gesetzliche Umsatzsteuer sind hinzuzufügen.

Der Kostenberechnung liegt der Bau beziehungsweise Ausbau der Wege mit einer Asphaltdecke, einer Fahrbahnbreite von 2,50 Meter sowie einem auf die Ansprüche des Radverkehrs ausgerichteten baulichen Untergrundes zur Grunde.

M-Nr.: DA\_01\_DN\_01

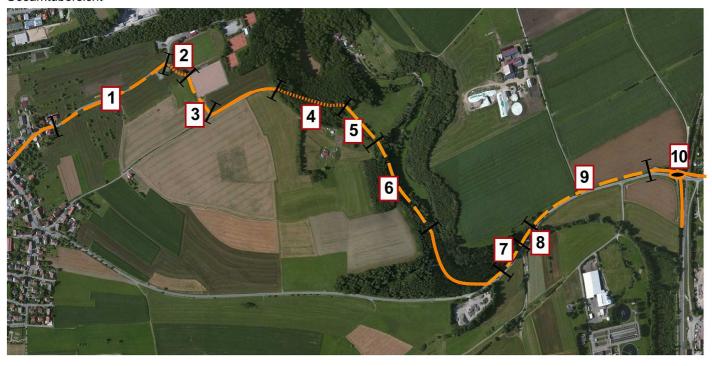


Verbindung: Dauchingen - Deißlingen (K 5706)

Gemarkung: Dauchingen, 2.215 Meter Gemarkung: Deißlingen, Landkreis Rottweil (540 Meter)

Fahrbahnbreite: - DTV: - Ausbaubreite: 2,5 Meter

#### Gesamtübersicht



Bestand Länge: 2.390 m\* - 365 m (-13 %); Führung über Kreisstraße

Vorzugsvariante Länge: 2.755 m\* ■ Bestand — Neubau ■ Ausbau ● Mittelinsel

1 Neubau (Faktor 1)

Länge: 413 Meter Kosten: 62.000 €

Sonstiges: -

2

Situation: Kein Radweg vorhanden

Ausbau (Faktor 0,5)

Länge: 85 Meter Kosten: 7.000 €

Sonstiges: Stellenweise

Ausbesserung

Situation: Bestehender Weg

teilweise in schlechtem

Zustand















# Maßnahmendatenblatt Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis

M-Nr. : DA\_01\_DN\_01

3

Neubau (Faktor 1,5)

Länge: 147 Meter Kosten: 17.000 €

Sonstiges: Entwässerung Sportplatz;

bestehender Wegeab-

schnitt wegen

Kurvenradien ungünstig

Situation:

4

Neubau (Faktor 1)

Länge: 265 Meter Kosten: 20.000 €

Sonstiges: Landschaftsschutzgebiet

Neckartäle, Flora-Fauna-Habitat-Gebiet und Wald-

schutzgebiet

Situation: Waldweg

5

Neubau (Faktor 1)

Länge: 125 Meter

Kosten: 19.000 €

Sonstiges: -

Situation: kein bestehender Weg,

landwirtschaftliche Fläche



Neubau (Faktor 2)

Länge: 325 Meter Kosten: 100.000 €

Sonstiges: Flora-Fauna-Habitat-

Gebiet

Situation: Wald, Wanderpfad,

Steigung / Gefälle; keine Stützbauwerke notwendig

**7** Neubau (Faktor 2)

Länge: 182 Meter Kosten: 50.000 €

Sonstiges: teilweise Verlegung

Wasserlauf

Situation: Wanderpfad























M-Nr. : DA\_01\_DN\_01

8

## Neubau Brücke

Länge: 20 Meter Kosten: 190.000 €

Sonstiges: -

Situation: Keine Fußgänger- und

Radfahrerbrücke

9

## Ausbau (Faktor 1,5)

Länge: 436 Meter Kosten: 100.000 €

Sonstiges: Stützmauer unmittelbar

östlich der Brücke

notwendig

Situation: Landwirtschaftliche

Nutzung

10

## Neubau (Querungsstelle)

Länge: -

Kosten: 15.000 €

Sonstiges: Querungsstelle mit

Fahrbahnverbreiterung

Situation: Neckarradweg











Baulänge: 1.998 Meter Dauchingen: 1.542 Meter Deißlingen: 456 Meter Voraussicht- 580.000 € Dauchingen: 275.000 € Deißlingen: 305.000 €

liche Kosten:

Bemerkung/ Empfehlung:

Es gibt keine bestehende Radverkehrsverbindung zwischen Dauchingen und Deißlingen sowie dem Bundesbahnhof Trossingen. Radfahrer müssen die stark befahrene Kreisstraße K 5706 nutzen.

Insbesondere auch die Engstelle an der Neckarbrücke stellt hierbei eine Gefahr für Radfahrer dar

und ist äußerst unattraktiv.

Auf Grund des gemeinsamen Schulstandortes Dauchingen-Deißlingen sowie der Anbindung an den

Bundesbahnhof Trossingen wird ein Neubau einer Radverkehrsverbindung empfohlen. Im Zuge eines solchen Neubaus sollte zusätzlich die Querung der K 5542 im Verlauf des

Neckarradweges mit einer Mittelinsel gesichert werden.

Natur- und Umwelt-

Die geplante Streckenführung führt durch die drei Schutzgebiete Landschaftsschutzgebiet Neckartäle,

Fauna-Flora-Habitat-Gebiet und Waldschutzgebiet Dauchinger Täle. Umfangreiche

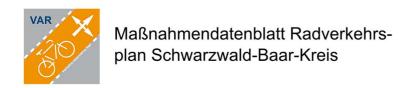
schutz: Verträglichkeitsprüfungen und ggf. Ausgleichsmaßnahmen sind durchzuführen (Quelle: Landratsamt

Schwarzwald-Baar-Kreis, Bürger GIS).

Shapefile Download: www.rv-k.de/sbk/vorplanung/da\_01\_dn\_01.shp Trassierung: Webansicht auf Luftbild: www.rv-k.de/sbk/vorplanung

Alle Kostenangaben sind Nettokosten. Grunderwerbskosten, Planungskosten und gesetzliche Umsatzsteuer sind hinzuzufügen.

Der Kostenberechnung liegt der Bau beziehungsweise Ausbau der Wege mit einer Asphaltdecke, einer Fahrbahnbreite von 2,50 Meter sowie einem auf die Ansprüche des Radverkehrs ausgerichteten baulichen Untergrundes zur Grunde.



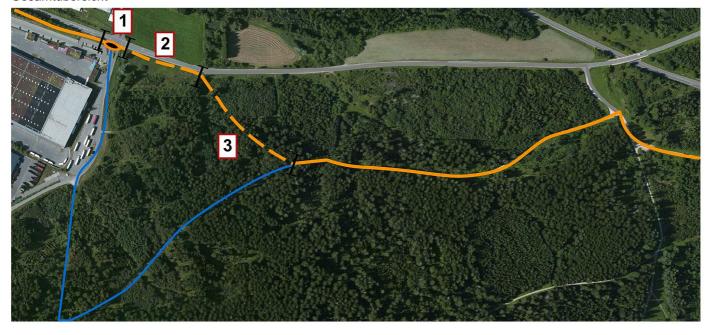
M-Nr.: TU 01

Verbindung: Tuningen - Talheim (K 5711)

Gemarkung: Tuningen Gemarkung: - Gemarkung:

Fahrbahnbreite: - DTV: -

#### Gesamtübersicht



Straße Länge: 930 m

Bau straßenbegleitender Radweg wegen Waldschutzgebiet Haldenwald und Biotop "Sukzessionsfläche im BW Haldenwald" sehr aufwendig.

Aktuelle Führung Länge: 1.630 m

Vorzugsvariante Länge: 985 m

+ 700 m (75 %); schlechte Oberfläche

+ 55 m (6 %) Bestand — Neubau Mittelinsel

1 Ausbau (Furtmarkierung)

Länge: 18 Meter Kosten: 3.000 €

Sonstiges: -

Situation: Zufahrt Gewerbegebiet

Zulaint Gewenbegebi

Neubau (Faktor 1)

2

Länge: 137 Meter Kosten: 35.000 €

Sonstiges: 1 Durchlass à 15.000 €

Situation:











M-Nr. : TU\_01

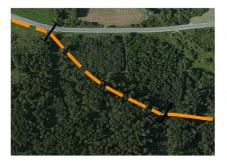
3

Neubau (Faktor 1,3)

Länge: 245 Meter Kosten: 47.000 €

Sonstiges: -

Situation: Wald





Baulänge: 400 Meter Voraussichtliche Kosten: 85.000 €

Bemerkung/ Empfehlung:

Die bestehende Radverbindung zwischen Talheim und Tuningen führt entweder über die für Radfahrer unattraktive und gefährliche K 5711 oder über einen deutlichen Umweg (700 Meter) auf Tuninger Gemarkung.

Die hier vorgeschlagene Verbindung verkürzt die Gesamtstrecke zwischen den beiden Ortskernen Talheim und Tuningen von 6,1 Kilometern auf 5,3 Kilometer.

Von einer Weiterführung des straßenbegleitenden Radweges bis zur Einmündung des

Zimmerplatzweges wird aus Kosten- und naturschutzrechtlichen Gründen abzusehen. Der Ausbau des Pfarrwaldweges mit einer asphaltierten Decke im Bereich des Waldschutzgebietes "Haldenwald" wird ebenfalls nicht weiterverfolgt.

wird ebernalis flicht weiter

Natur- und Umweltschutz: Die geplante Verbindung berührt in der jetzigen Trassierung die oben genannten Schutzgebieten nicht. (Quelle: Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis, Bürger-GIS)

Shapefile Download: www.rv-k.de/sbk/vorplanung/tu\_01.shp Trassierung: Webansicht auf Luftbild: www.rv-k.de/sbk/vorplanung

Alle Kostenangaben sind Nettokosten. Grunderwerbskosten, Planungskosten und gesetzliche Umsatzsteuer sind hinzuzufügen.

Der Kostenberechnung liegt der Bau beziehungsweise Ausbau der Wege mit einer Asphaltdecke, einer Fahrbahnbreite von 2,50 Meter sowie einem auf die Ansprüche des Radverkehrs ausgerichteten baulichen Untergrundes zur Grunde.



M-Nr.: BD 06

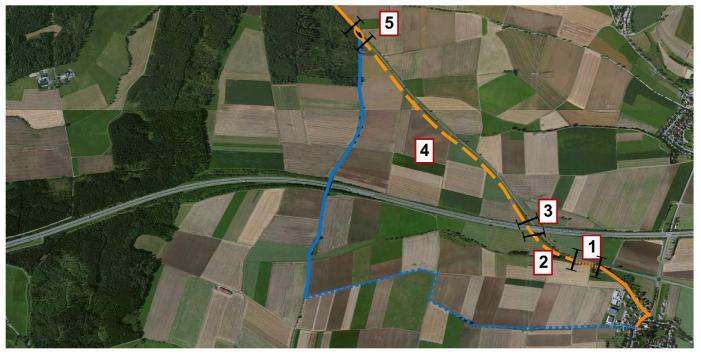


Verbindung: Biesingen - Bad Dürrheim (K 5705)

Gemarkung: Bad Dürrheim Gemarkung: Gemarkung:

Fahrbahnbreite: -DTV:

Gesamtübersicht



Länge: 3.585 m + 1.250 m (54 %); teilweise schlechte Oberfläche **Bestand** 

Vorzugsvariante Länge: 2.335 m Bestand — — Neubau ...... Ausbau Mittelinsel

Ausbau (Faktor 1,5) 1

Kosten:

2

Länge: 65 Meter 7.000€

Sonstiges: Landwirtschaftliche

Nutzung

Situation: Kein befestigter

Untergrund

Neubau (Faktor 1)

Länge: 320 Meter

50.000€ Kosten:

Sonstiges: Situation:











M-Nr. : BD 06

3

Ausbau (Faktor 0,8)

Länge: 40 Meter

Kosten: 3.000 €

Sonstiges: -

Situation: Autobahnunterführung,

bereits gepflastert



Neubau (Faktor 1)

Länge: 1.390 Meter

Kosten: 210.000 €

Sonstiges: -

Situation: kein bestehender Weg,

landwirtschaftliche Fläche



Neubau (Mittelinsel incl. Fahrbahnverbreiterung)

Länge:

Kosten: 25.000 €

Sonstiges: -

Situation: Mittelinsel













#### Gesamt:

Länge:

\_ .

1.815 Meter

Voraussichtliche Kosten: 295.000 €

Bemerkung/ Empfehlung:

Die bestehende Verbindung von Biesingen über die westlich von Biesingen verlaufenden Feld- und Wirtschaftswege und anschließend über die Autobahnbrücke nach Bad Dürrheim führt über erhebliche Umwege (+1.250 Meter, 54 %) und ist daher keine sinnvolle Alternative, insbesondere nicht für den Alltagsverkehr. Neben dieser Verbindung besteht keine weitere Möglichkeit für Radfahrer die Autobahn zu kreuzen. Für die Verbindung über Sunthausen ist ebenfalls die Benutzung einer Kreisstraße notwendig.

Ein Radweg auf diesem Abschnitt schließt auch für Ober- und Unterbaldingen die Lücke im Radwegenetz

Richtung Bad Dürrheim.

Natur- und Umwelt-

Die geplante Verbindung berührt keine Natur- oder Umweltschutzgebiete. (Quelle: Landratsamt Schwarzwald-

Baar-Kreis, Bürger-GIS)

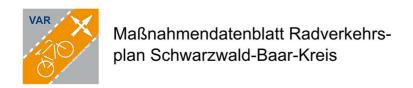
schutz:

Shapefile Download: www.rv-k.de/sbk/vorplanung/bd\_06.shp Trassierung: Webansicht auf Luftbild: www.rv-k.de/sbk/vorplanung

Alle Kostenangaben sind Nettokosten. Grunderwerbskosten, Planungskosten und gesetzliche Umsatzsteuer sind hinzuzufügen.

Der Kostenberechnung liegt der Bau beziehungsweise Ausbau der Wege mit einer Asphaltdecke, einer Fahrbahnbreite von 2,50 Meter sowie einem auf die Ansprüche des Radverkehrs ausgerichteten baulichen Untergrundes zur Grunde.

M-Nr.: SG\_02

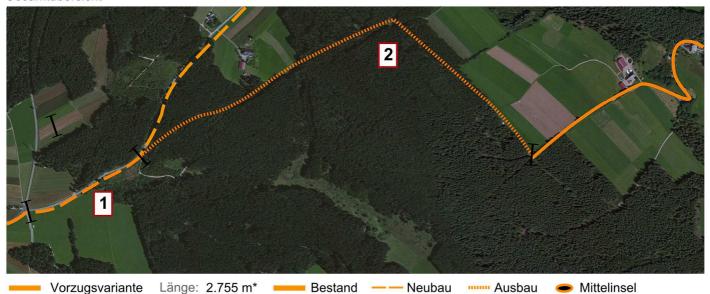


Verbindung: Sankt Georgen - Peterzell (K 5724 / K 5725)

Gemarkung: Sankt Georgen Gemarkung: Gemarkung:

Fahrbahnbreite: -DTV: Ausbaubreite: 2,5 Meter

Gesamtübersicht



Neubau (Faktor 1)

1

Länge: 495 Meter

Kosten: 75.000 €

Sonstiges: -

Kein Radweg vorhanden Situation:

Ausbau (Faktor 1) 2

> Länge: 1.765 Meter

135.000 € Kosten:

Sonstiges: -

Situation: Bestehender Weg

teilweise in schlechtem

Zustand

2.260 Meter Voraussichtliche Kosten: 210.000€

Ausbaulänge:

Die hier empfohlene Verbindung stellt eine Verkürzung des Weges von Peterzell nach Sankt Georgen, Bemerkung/ insbesondere zum Schulzentrum dar. Die Verbindung abseits der stark befahrenen Kreisstraße mit Empfehlung:

teilweise hoher Längsneigung, ist für den Radverkehr deutlich attraktiver.

Natur- und

Umweltschutz:

Der geplante Ausbau hat keine Konfliktflächen mit den Belangen des Natur- und Umweltschutzes.

Shapefile Download: www.rv-k.de/sbk/vorplanung/bb\_08.shp Trassierung: Webansicht auf Luftbild: www.rv-k.de/sbk/vorplanung

Alle Kostenangaben sind Nettokosten. Grunderwerbskosten, Planungskosten und gesetzliche Umsatzsteuer sind hinzuzufügen.

Der Kostenberechnung liegt der Bau beziehungsweise Ausbau der Wege mit einer Asphaltdecke, einer Fahrbahnbreite von 2,50 Meter sowie einem auf die Ansprüche des Radverkehrs ausgerichteten baulichen Untergrundes zur Grunde.





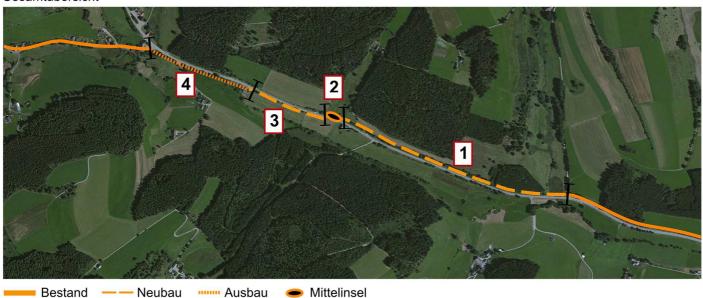
M-Nr.: SG\_05

Verbindung: Unterkirnach - Oberkirnach (K 5728)

Gemarkung: Sankt Georgen Gemarkung: Gemarkung:

Fahrbahnbreite: 6 Meter DTV: 2.048 Kfz/h Ausbaubreite: 2,5 Meter

#### Gesamtübersicht



Neubau (Faktor 1,5) 1

Länge: 860 Meter

200.000€ Kosten:

Sonstiges: Flora-Fauna-Habitat-

Gebiet, Erdabtrag

Situation: Teilweise hohe Böschung

Neubau (Mittelinsel)

Länge:

2

3

Kosten: 15.000 €

Sonstiges: Mittelinsel inklusive

Fahrbahnverbreiterung

Situation:

Kosten:

Neubau (Faktor 1,5)

Länge: 350 Meter

100.000€ Sonstiges: 1 Durchlass à 20.000 €,

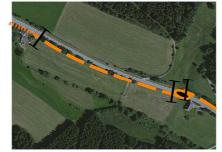
Erdauftrag

Situation: Angrenzende Biotope

Nasswiesen "Steinwiss"















M-Nr.: SG 05

Ausbau (Faktor 2)

350 Meter Länge: Kosten: 52.000 € Erdauftrag Sonstiges:

Situation: Angrenzendes Biotop

"Nasswiesen"





Baulänge: 1.560 Meter Voraussichtliche Kosten: 367.000 €

Bemerkung/ Empfehlung:

Der aus Unterkirnach kommende Radweg endet kurz hinter der Gemarkungsgrenze Sankt Georgen

auf Höhe des Parkplatzes. Radfahrer müssen ab dort auf der Fahrbahnfahren.

Die hier betrachtete Verbindung ist sowohl für den Alltagsverkehr Richtung Villingen als auch insbesondere für den touristischen Verkehr interessant. Es handelt sich um eine ausgeschilderte touristische Route (Route 22, Radparadies Schwarzwald und Alb). Eine sinnvolle Alternative besteht

Die Weiterführung des straßenbegleitenden Radweges bis zur Einmündung Kesselbergweg wird

daher empfohlen.

Natur- und

Die K 5728 liegt vollumfänglich in einem Fauna-Flora-Habitat-Gebiet. Besondere

Umweltschutz:

Verträglichkeitsprüfungen sind daher durchzuführen. Südlich der Kreisstraße K 5728 befinden sich mehrere Biotope. Der Abstand zur Straße ist ausreichend, um Konflikte zu vermeiden. (Quelle:

Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis, Bürger-GIS)

Shapefile

Download: www.rv-k.de/sbk/vorplanung/sg\_05.zip Trassierung: Webansicht auf Luftbild: www.rv-k.de/sbk/vorplanung

> Alle Kostenangaben sind Nettokosten. Grunderwerbskosten, Planungskosten und gesetzliche Umsatzsteuer sind hinzuzufügen.

Der Kostenberechnung liegt der Bau beziehungsweise Ausbau der Wege mit einer Asphaltdecke, einer Fahrbahnbreite von 2,50 Meter sowie einem auf die Ansprüche des Radverkehrs ausgerichteten baulichen Untergrundes zur Grunde.



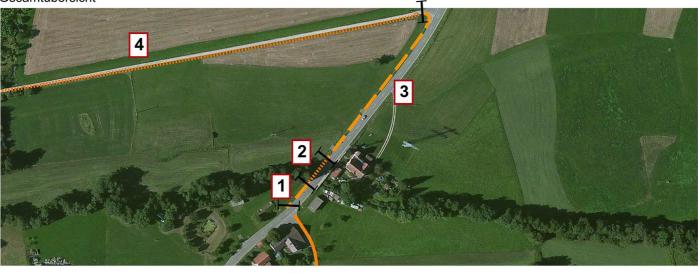
M-Nr.: BR\_05

Verbindung: Bräunlingen - Unterbränd (K 5738)

Gemarkung: Gemarkung: - Gemarkung: -

Fahrbahnbreite: - DTV: - Ausbaubreite: 2,5 Meter

## Gesamtübersicht



Mittelinsel

1

2

3

Neubau (Faktor 1) Länge: 30 Meter

— Neubau

----- Ausbau

Kosten: 5.000 €

Sonstiges: Situation: -



Länge: -

Kosten: 5.000 €

Sonstiges: -

Situation: Brücke mit schmalen

Gehweg (ca. 1,30 Meter)



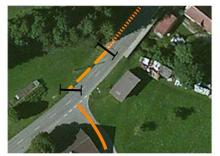
Länge: 168 Meter

Kosten: 45.000 €

Sonstiges: 1 Durchlass à 20.000 €

Situation: Entwässerungsgraben

neben der Fahrbahn















M-Nr.: BR\_05

4

Ausbau (Faktor 1)

Länge: 3.000 Meter Kosten: 225.000 €

Sonstiges: -

Situation: Angrenzendes Biotop

"Brändbach"





1 2 3

Baulänge: 200 Meter Voraussichtliche Kosten: 55.000 €

4 Baulänge: 3.000 Meter

Voraussichtliche Kosten: 225.000 € (Asphaltieren des Weges zum Kirnbergsee)

Bemerkung/ Empfehlung: Die hier betrachtete Verbindung ist mit Blick auf den touristischen Verkehr von hoher Bedeutung. Es verlaufen mit dem Schwarzwald-Panorama-Radweg, der Kirnbergschleife sowie der Bräunlingen-Kirnbergsee-Route drei ausgeschilderte Radwege auf dem Abschnitt. Eine Alternative abseits der Kreisstraße 5738 existiert nicht.

Eine Führung der Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist mit Blick auf den Radtourismus daher nicht empfehlenswert. Der Bau eines straßenbegleitenden Radweges wird daher empfohlen.

Die Asphaltierung des Weges entlang des Brändbachs wird ebenfalls empfohlen.

Natur- und Umweltschutz: Die geplante Verbindung berührt das Biotop Brändenbach. Eine Verträglichkeitsprufung ist

durchzuführen. (Quelle: Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis, Bürger-GIS)

Shapefile Download: www.rv-k.de/sbk/vorplanung/br\_05.shp Trassierung: Webansicht auf Luftbild: www.rv-k.de/sbk/vorplanung

Alle Kostenangaben sind Nettokosten. Grunderwerbskosten, Planungskosten und gesetzliche Umsatzsteuer sind hinzuzufügen.

Der Kostenberechnung liegt der Bau beziehungsweise Ausbau der Wege mit einer Asphaltdecke, einer Fahrbahnbreite von 2,50 Meter sowie einem auf die Ansprüche des Radverkehrs ausgerichteten baulichen Untergrundes zur Grunde.



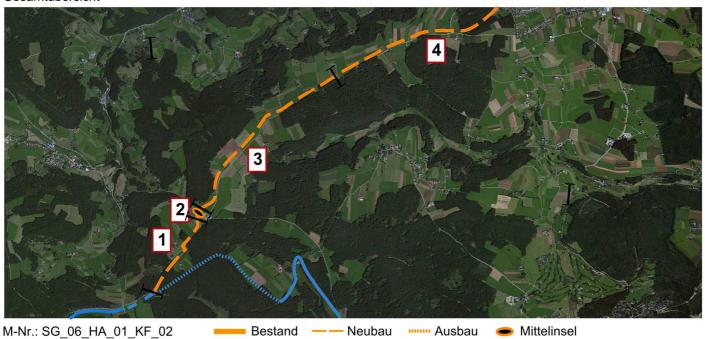
M-Nr. : KF\_02\_HA\_01\_SG\_06

Verbindung: Sankt Georgen - Brogen - Hardt (K 5724)

Gemarkung: Sankt Georgen Gemarkung: Königsfeld Gemarkung: Hardt (Lkr. Rottweil)

Fahrbahnbreite: 5 Meter DTV: 3.480 Kfz/h Ausbaubreite: 2,5 Meter

#### Gesamtübersicht



— — Neubau

**Bestand** 

1 Neubau (Faktor 1)

M-Nr.: SG\_02

2

Länge: 1.240 Meter Kosten: 190.000 €

Sonstiges: Ein Seitenwechsel,

Querungshilfe nicht

notwendig

Situation: Teilweise Wald, keine

Schutzgebiete

Neubau (Mittelinsel)

Länge: -

Kosten: 5.000 €

Sonstiges: Mittelinsel ohne

Fahrbahnverbreiterung

Situation: Anschluss an Grundstück-

zufahrt



---- Ausbau









M-Nr.: SG 06 KF 02 HA 01

Neubau (Faktor 1)

Länge: 2.780 Meter 430.000 € Kosten:

Sonstiges: Abschnitt bis Kreisgrenze

Situation: Teilweise Wald, keine

Schutzgebiete

Ausbau (Faktor 1)

2.390 Meter Länge: Kosten: 370.000 €

Abschnitt ab Kreisgrenze; Sonstiges:

Seitenwechsel 100 m vor K 5550 ohne Mittelinsel

Situation: Teilweise Wald, keine

Schutzgebiete









Baulänge: Schwarzwald-Baar-Kreis: 4.080 m

Sankt Georgen: 1.050 m Königsfeld: 3.030 m

Gesamt: 6.500 m

Voraussichtliche

Schwarzwald-Baar-Kreis: 625.000 €

Kosten:

Sankt Georgen: 160.000 € Königsfeld: 465.000 €

Gesamt: 995.000 € Landkreis Rottweil:

Landkreis Rottweil:

370.000 €

Schramberg: 1.820 m Hardt: 600 m

2.420 m

Schramberg: 275.000 € Hardt: 95.000 €

Bemerkung/ Die Verbindung ist als Weiterführung des Radweges von Sankt Georgen Schulzentrum bis zum Empfehlung: Abzweig K 5724 und dessen geplanter Verlängerung nach Peterzell geplant. Sie soll in einem zweiten Bauabschnitt nach Maßnahme SG 05 umgesetzt werden und die Gemeinde Hardt an Sankt

Insbesondere richtet sich dieser Abschnitt auch an den touristischen Verkehr. Bereits aktuell ist der Abschnitt von Sankt Georgen bis Brogen Bestandteil der ausgeschilderten touristischen Route 15 des Rad-Paradieses Schwarzwald-Alb.

Natur- und

Der geplante straßenbegleitende Radweg steht in keinem Konflikt zu Natur- und Umweltschutzgebieten. (Quelle: Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis, Bürger-GIS)

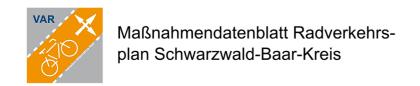
Umweltschutz:

Download: www.rv-k.de/sbk/vorplanung/sg\_06\_kf\_02\_ha\_01.shp Shapefile

Trassierung: Webansicht auf Luftbild: www.rv-k.de/sbk/vorplanung

Alle Kostenangaben sind Nettokosten. Grunderwerbskosten, Planungskosten und gesetzliche Umsatzsteuer sind hinzuzufügen.

Der Kostenberechnung liegt der Bau beziehungsweise Ausbau der Wege mit einer Asphaltdecke, einer Fahrbahnbreite von 2,50 Meter sowie einem auf die Ansprüche des Radverkehrs ausgerichteten baulichen Untergrundes zur Grunde.



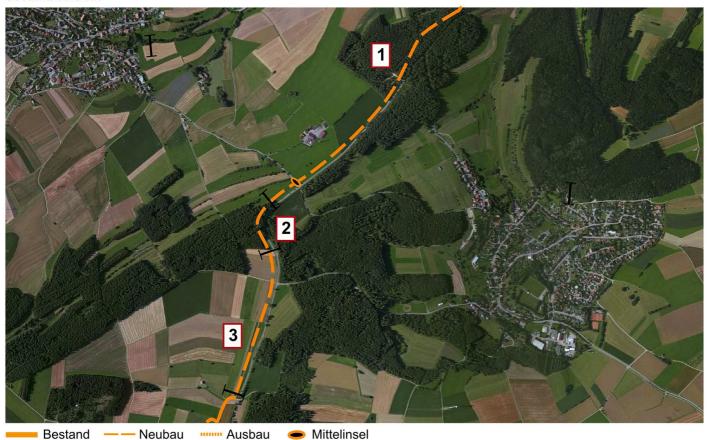
M-Nr.: VS\_11\_NE\_07

Verbindung: Kappel - Villingen (K 5709)

Gemarkung: Niedereschach Gemarkung: Villingen-Schwenningen Gemarkung:

Fahrbahnbreite: 6 Meter DTV: 4.218 Kfz/h Ausbaubreite: 2,5 Meter

#### Gesamtübersicht



1 Neubau (Faktor 1)

Länge: 1.490 Meter Kosten: 230.000 €

Sonstiges: Ausbau Mittelinsel an

Einmündung K 5708

Situation: Biotop Baumhecken

zwischen Fahrbahn und

Radweg

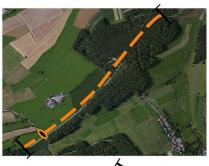
Neubau (Faktor 1,3)

Länge: 300 Meter Kosten: 60.000 €

Sonstiges: -

2

Situation: Hohe Längsneigung, Wald











M-Nr.: VS\_11\_NE\_07

Neubau (Faktor 1)

Länge: 860 Meter

130.000 € Kosten:

Sonstiges: -

Situation:





Baulänge: Niedereschach: 480 Meter Villingen-Schwenningen: 2.160 Meter

> Gesamt: 2.640 m

Voraussichtliche Villingen-Schwenningen: 345.000 € Niedereschach: 75.000 €

Kosten: Gesamt: 420.000€

Bemerkung/ Es besteht aktuell keine direkte Verbindung zwischen Kappel (im weiteren Verlauf Niedereschach) Empfehlung: und Villingen. Die sinnvolle Alternative über Obereschach bedeutet mit Ziel Ortskern Villingen einen Umweg von 800 Metern (11 Prozent). Die geplante Verbindung bietet zusätzlich eine deutlich attraktivere Wegeführung im Bereich Villingen und ist auch für den touristischen Verkehr interessant. Aktuell verläuft mit der Rad-Paradies-Route 23 (Familien-Route) lediglich eine ausgewiesene Route auf dem Teilabschnitt von Kappel kommend bis zum Abzweig K 5707.

Natur- und Es existiert ein geschütztes Biotop aus mehreren Baumhecken an der K 5709 östlich des

Umwelt-Haldenhofs, E Obereschach. Diese können nord-östlich umfahren werden. (Quelle: Landratsamt

schutz: Schwarzwald-Baar-Kreis, Bürger-GIS)

Shapefile Download: www.rv-k.de/sbk/vorplanung/vs\_11\_ne\_07.shp Trassierung: Webansicht auf Luftbild: www.rv-k.de/sbk/vorplanung

Alle Kostenangaben sind Nettokosten. Grunderwerbskosten, Planungskosten und gesetzliche Umsatzsteuer sind hinzuzufügen.

Der Kostenberechnung liegt der Bau beziehungsweise Ausbau der Wege mit einer Asphaltdecke, einer Fahrbahnbreite von 2,50 Meter sowie einem auf die Ansprüche des Radverkehrs ausgerichteten baulichen Untergrundes zur Grunde.

M-Nr.: DE\_02

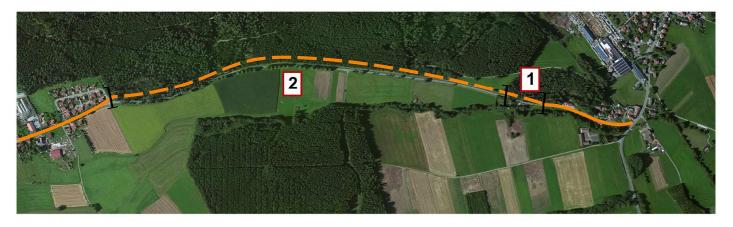


Verbindung: Wolterdingen - Hubertshofen (K 5736)

Gemarkung: Donaueschingen Gemarkung: - Gemarkung:

Fahrbahnbreite: 5 Meter DTV: 1.112 Kfz/h Ausbaubreite: 2,5 Meter

#### Gesamtübersicht



Mittelinsel

— Bestand —— Neubau ...... Ausbau 👄

Ausbau (Faktor 2)
Länge: 50 Meter

1

2

Kosten: 20.000 €

Sonstiges: Überführung auf Fahrbahn

hinter OS wie in Musterlösung 2.1

Situation: Geh- und Radweg sehr

schmal (< 1,50 Meter)

Ausbau (Faktor 1,5)

Länge: 1.420 Meter Kosten: 170.000 €

Sonstiges: Überführung auf Fahrbahr

wie in Musterlösung 1

Situation: Hohe Längsneigung, Wald



Baulänge: 1.470 Meter Voraussichtliche Kosten: 190.000 €

Bemerkung/ Der bestehende und benutzungspflichtige Zwei-Richtungs-Radweg genügt den aktuellen Anforderungen Empfehlung: nicht und soll daher ausgebaut werden. Dies ist sowohl für den Alltagsverkehr zwischen Hubersthofen

und Wolterdingen als auch für den touristischen Verkehr von Bedeutung. Hubertshofen wird dadurch

direkt an den Bregtalradweg angebunden.

Natur- und Von der Ausbaumaßnahme sind keine Natur- und Umweltschutzgebiete betroffen. (Quelle: Landratsamt

Umwelt- Schwarzwald-Baar-Kreis, Bürger-GIS)

schutz:

Shapefile Download: www.rv-k.de/sbk/vorplanung/de\_02.shp Trassierung: Webansicht auf Luftbild: www.rv-k.de/sbk/vorplanung

Alle Kostenangaben sind Nettokosten. Grunderwerbskosten, Planungskosten und gesetzliche Umsatzsteuer sind hinzuzufügen.

Der Kostenberechnung liegt der Bau beziehungsweise Ausbau der Wege mit einer Asphaltdecke, einer Fahrbahnbreite von 2,50 Meter sowie einem auf die Ansprüche des Radverkehrs ausgerichteten baulichen Untergrundes zur Grunde.



M-Nr.: BB\_08

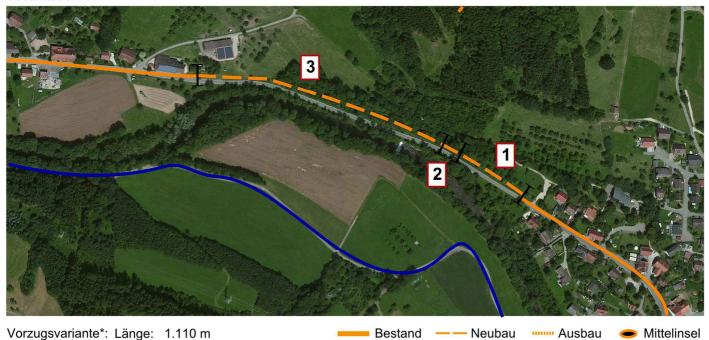


Verbindung: Aselfingen - Achdorf (K 5709)

Gemarkung: - Gemarkung: - Gemarkung: -

Fahrbahnbreite: 5 Meter DTV: 1.200 Kfz/h Ausbaubreite: 2 Meter

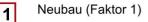
#### Gesamtübersicht



Bestehende Länge: 2.240 m + 1.130 m (+101 %) Bestand — Neubau Ausbau

Verbindung\*:

2



Länge: 180 Meter Kosten: 30.000 €

Sonstiges: Ortseingang Aselfingen

Mittelinsel nach Musterlösung 2.1

Situation: Flora-Fauna-Habitat- und

Landschaftsschutzgebiet

# Neubau (Brücke)

Länge: 8 Meter Kosten: 30.000 €

Sonstiges: -

Situation: Flora-Fauna-Habitat- und

Landschaftsschutzgebiet









<sup>\*</sup> Ortskern Achdorf nach Ortskern Aselfingen



M-Nr.: BB 08

Neubau (Faktor 2)

Länge: 305 Meter 100.000€ Kosten:

Sonstiges: Erdabtrag, Ortseingang

Achdorf Mittelinsel nach

Musterlösung 2.2

Situation: Flora-Fauna-Habitat- und

Landschaftsschutzgebiet





Baulänge: 493 Meter Voraussichtliche Kosten: 160.000€

Bemerkung/ Der Radweg stellt die direkte Verbindung zwischen Achdorf und Aselfingen dar. Die bestehende Empfehlung: Alternative südlich der Wutach führt über einen Umweg von über einem Kilometer und damit mehr als 100 Prozent. Für den touristischen Verkehr ist der geplante Radweg nur bedingt attraktiv, da die

aktuelle Führung südlich der Wutach landschaftlich reizvoll ist.

Natur- und Umwelt-

schutz:

Die geplante Verbindung liegt komplett im Landschaftsschutzgebiet Achdorfer Tal, Buchberg und Mundelfinger Viehweide sowie in einem Fauna-Flora-Habitat-Gebiet. Es sind daher besondere Verträglichkeitsprüfungen durchzuführen. (Quelle: Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis, Bürger-GIS)

Shapefile Download: www.rv-k.de/sbk/vorplanung/bb\_08.shp Trassierung: Webansicht auf Luftbild: www.rv-k.de/sbk/vorplanung

Alle Kostenangaben sind Nettokosten. Grunderwerbskosten, Planungskosten und gesetzliche Umsatzsteuer sind hinzuzufügen.

Der Kostenberechnung liegt der Bau beziehungsweise Ausbau der Wege mit einer Asphaltdecke, einer Fahrbahnbreite von 2,50 Meter sowie einem auf die Ansprüche des Radverkehrs ausgerichteten baulichen Untergrundes zur Grunde.

Anlage 20

**Bericht Bike + Ride** 

# **Bike and Ride**



Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltepunkten im Landkreis Schwarzwald-Baar

# Auftraggeber:



Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis

- Straßenbauamt -

Humboldtstraße 11

78166 Donaueschingen

# **Bearbeiter:**

Planungsbüro VAR Frankfurt

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 - 904 342 01

Fax: 069 - 904 342 02

Mobil: 0176 - 202 763 28

E-Mail: kontakt@varad.de

Homepage: www.varad.de



Frankfurt am Main, Juni 2014

# 1 Grundlagen

Abstellanlagen werden im Bereich der Radverkehrsplanung häufig vernachlässigt. Dabei sind geeignete Abstellanlagen im System Radverkehr unumgänglich. In der kürzlich herausgegebenen Veröffentlichung der FGSV, Hinweise zum Fahrradparken<sup>1</sup>, heißt es dazu: "Quantitativ und qualitativ anforderungsgerechte Fahrradparkmöglichkeiten an der Quelle und am Ziel von Verkehrsbeziehungen beeinflussen die Fahrradnutzung positiv."

Im Radverkehrshandbuch Radlland Bayern<sup>2</sup> steht dazu etwas vereinfacht: "Ausreichende und geeignete Parkmöglichkeiten sind ein Grundbestandteil der Radverkehrsinfrastruktur."

Es gilt dabei für eine Kommune zu beachten, dass zum einen Abstellanlagen im öffentlichen Raum an den Hauptzielpunkten zur Verfügung gestellt werden, zum anderen aber auch, dass Abstellanlagen an den Quellen geschaffen, beziehungsweise deren Anschaffung gefördert wird.

Im Folgenden werden zunächst einige Grundlagen erläutert, bevor das Vorgehen geschildert und die Abstellanlagen anschließend unterschieden nach Quell- und Zieltyp standardisiert bewertet werden.

# 1.1 Grundsätze Abstellanlagen

Bei den Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen orientiert sich das Planungsbüro VAR eng an den Hinweisen zum Fahrradparken. Dies gilt bei den nutzungsspezifischen Anforderungen, der Bedarfsermittlung und den Ausführungsformen von Fahrradhaltern.

Entscheidend für die Bemessung und Gestaltung der Abstellanlagen sind die Nutzungsart und die daraus resultierende Parkdauer sowie der Parkzeitraum (siehe Tabelle 1). Danach richten sich die Ausprägungen mit Blick auf die Soziale Kontrolle, Diebstahlschutz, Wetterschutz, Zentralität und Standsicherheit.



<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Hinweise zum Fahrradparken, FGSV, 2012, Köln, Mitarbeit u.a. Dipl.-Ing. Uwe Petry, Büro VAR, S. 5

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Radverkehrshandbuch Radlland Bayern, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren, 2011, München, Mitarbeit u.a. Dipl.-Ing. Uwe Petry, Büro VAR, S. 52

Tabelle 1: Anforderungen an Abstellanlagen

Tabelle 1. Alliotderdrigeri		kzeitra		Par	kdau	er		Anfor	derun	gen	
Nutzung	tagsüber	abends	nachts	Kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Soziale Kontrolle	Diebstahlschutz	Wetterschutz	Zentralität	Standsicherheit
ÖPNV	X	Χ	0	0	Х	0	++	+	++	+	+
ÖPNV mit											
aus <mark>geprägtem</mark>	Х	X	Х	0	х	Х	++	++	++	+	+
Einpendelverkehr											
(Bo <mark>xen)</mark>											
Schulen/	Х	0	0	0	х	0	++	+	++	+	++
Ausbildungsstätten	V	V .	0			^					
Arb <mark>eitgeb</mark> er	X	Χ	0	0	Х	0	+	+	++	+	0
Wo <mark>hngebäude</mark>	Χ	Χ	X	0	Х	Х	+	++	++	0	+
Freizeit	Χ	Χ	0	Χ	Х	0	+	+	0	+	+
Einzelhandel	Χ	Χ	0	Х	0	0	О	+	0	++	++

Als Faustregel gilt hierbei: Je länger die Parkdauer, desto höher die Anforderungen an Soziale Kontrolle, Diebstahlschutz und Wetterschutz. Liegt der Parkzeitraum in der Nacht, wird die Bedeutung der Sicherheit deutlich erhöht. Die Bedeutung der Zentralität lässt bei längerer Parkdauer nach. Die Standsicherheit bemisst sich danach, ob und wie häufig Fahrräder beladen werden.

Grundvoraussetzungen für jede Radverkehrsanlage sind die schnelle und barrierefreie Erreichbarkeit sowie ein asphaltierter oder gepflasterter Untergrund. Ebenfalls gewährleistet werden muss eine ausreichend bemessene Stellfläche pro Rad (1,5 m²).

# 1.2 Potenzial B+R-Nutzung

Laut einer Studie der TU Dresden beträgt die durchschnittliche Weglänge eines Radfahrers 3,6 km<sup>2</sup>.<sup>3</sup> Aufgrund der stetig zunehmenden Verbreitung der Pedelecs kann hier mit einem weiteren Wachstum gerechnet werden. Der

VAR

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> System repräsentativer Verkehrsbefragung, TU Dresden, 2009, Datengrundlage MiD 2008

Durchschnittsradfahrer wird in Zukunft zwischen zwei und sieben Kilometer zurücklegen.

Vor diesem Hintergrund bietet die Kombination Rad – ÖV eine Chance, längere Strecken umweltverträglich und entspannt zurückzulegen. Entscheidend ist dabei neben der guten Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen

eine zielnahe, sichere und komfortable Abstellgelegenheit.

Das B+R-Konzept beinhaltet sowohl den sogenannten Vortransport, die Fahrt von der Quelle, beispielsweise dem Wohnort, zur Haltestelle, als auch den Nachtransport, die Fahrt von der Haltestelle zum Zielort, beispielsweise der Arbeitsstätte.

Der radverkehrliche Einzugsbereich eines Bahnhofs kann

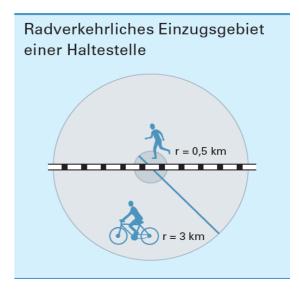


Abbildung 1: Einzugsgebiet einer Haltestelle

mit etwa drei km angenommen werden (siehe Abbildung 1). An überregionalen Bahnhöfen, Endhaltestellen und Tarifgrenzen werden deutlich größere Einzugsbereiche zu Grunde gelegt.

# 1.3 Methodik der Kategorienbildung

Im Bereich von ÖV-Haltestellen unterscheidet man generell zwischen zwei Kategorien mit abweichenden Nutzeranforderungen. Wie diese entwickelt wurden und anhand welcher Faktoren die einzelnen Bahnhöfe bewertet wurden, soll im Folgenden kurz dargestellt werden.

Aus den vorhandenen Fahrplänen wurde in einem ersten Schritt die Anzahl der Verbindungen (Ankünfte und Abfahrten) pro Tag an Wochentagen ausgezählt und in die Bewertung mit aufgenommen. Darüber hinaus wurde zwischen Bahnhöfen mit Anschluss an den Fernverkehr (ICE/IC/IRE) und regionalen Bahnhöfen unterschieden. Anschließend wurde die Anzahl der in einem Umkreis von ca. 3 km des jeweiligen Bahnhofs wohnenden Bevölkerung, von der angenommen wird, dass diese den Bahnhof mit dem Fahrrad anfahren kann, auf Basis der Luftbilder sowie der Einwohnerzahlen geschätzt.



Kategorie 1: Stationen mit Bahnverkehr und ausgeprägtem Einpendelverkehr (Fernbahnhof, überregionaler Bahnhof):

- → Villingen (Oberzentrum)
- → Donaueschingen (Mittelzentrum)
- → St. Georgen (Unterzentrum)

Subkategorie 1.1 Stationen mit Bahnverkehr und ausgeprägtem Einpendelverkehr (hohe Bevölkerungsanzahl):

- → Schwenningen (Oberzentrum)
- → Trossingen (Bahnhof) (Unterzentrum)

Kategorie 2: Stationen mit Bahnverkehr und geringem Einpendelverkehr (Regionaler Bahnhof):

- → Donaueschingen Mitte/Siedlung
- → Aufen
- → Marbach (West)
- → Marbach (Ost)
- → Grüningen
- → Klengen
- → Kirchdorf
- → Hüfingen
- → Triberg
- → Allmendshofen
- → Bräunlingen Bahnhof
- → Villingen-Schwenningen Hammerstatt
- → Villingen-Schwenningen Eisstadion
- → Blumberg-Zollhaus
- → Zollhaus, Villingen-Schwenningen
- → Döggingen
- → Bräunlingen Industriegebiet



# 2 Bewertung einzelner Anlagen

	œ ·	Bedeutung	8					Веме	ertung	Bewertung Abstellanlagen	anlagei	
Bahnhof	\nəgnubnid1əV 3stnəhɔoW	IC / ICE Halt	IRE Halt	Bevölkerung (3 km Umkreis)	dγT	Nr.	-llət2 IdeznA əstälq	bnstzuZ	Überdachung	gnutselsuA [%] nləzniə	gnutselsuA [%] tmeseg	Empfehlung / Bemerkung
	,		:		Einzel- Käfige	↔	20	mittel	<u>ie</u>	50	C	Kennzeichnung als B+R Anlage
VIIII Ben	5 1	×	×	78.000	Bügel	2	80	mittel	<u>'a'</u>	100	0	Erhöhung der Bügelanzahl, Möglichkeit des beidseitigen Abstellens, Kennzeichnung als B+R Anlage
Donaueschingen	117	×	×	15.000	Einzel- Käfige	1	10	mittel	ja	50	15	Installation weiterer verschließbarer Abstellgelegenheiten
					Bügel	2	24	gut	ja	20		1
St. Georgen	41	×	×	11.000	Felgen- klemmer	1	10	mittel	ь́С	40	40	Neubau Abstellanlage (20
					veraltet	2	16	schlecht	ja	40		stellplatze, uberdacnt)
Schwenningen	52			20.000	Bügel	1	24	sehr gut	ja	0	5	



	1	1	Verbesserung Zuwegung / Untergrunds	Neubau Abstellanlage (10 Stellplätze überdacht)	ı	ı	Abschließen am Rahmen ermöglichen	Abschließen am Rahmen ermöglichen	1	Neubau Abstellanlage (10 Stellplätze überdacht)	1	Abschließen am Rahmen ermöglichen	Neubau Abstellanlage (20 Stellplätze, überdacht)
			Ver	Net St			Ab	Ab		Net St		Ab	Net St
	и	C	0	0	0	0	0	15	2	0	2	10	0
20	2	5	0		0	0	0	15	2	0	2	10	
ja	ja	ja	nein		ja	ja	ja	ja	ja	ja	ја	ja	
sehr gut	sehr gut	sehr gut	mittel		sehr gut	sehr gut	mittel	gut	sehr gut	schlecht	sehr gut	schlecht	
10	20	20	20	0	20	20	20	20	20	20	20	24	0
2	1	2	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0
Käfig	Vorder- rad	Vorder- rad	Vorder- rad	1	Bügel	Vorder- rad	Sonstiges (alt)	Sonstiges (neu)	Vorder- rad	Sonstiges (alt)	Vorder- rad	Felgen- klemmer	ı
	15 000	13.000	1.000	2.700	2.700	052	4.000	4.000	4.200	3.600	2.700	3.600	20.000
	>	×	×						×	×			
	>	×	×							×			
	70	94	42	42	40	39	43	43	09	41	41	42	36
	Donaueschingen	Mitte/Siedlung	Aufen	Marbach (West)	Marbach (Ost)	Grüningen	Klengen	Kirchdorf	Hüfingen	Triberg	Allmendshofen	Bräunlingen Bahnhof	Villingen- Schwenningen Hammerstatt



Neubau Abstellanlage (20 Stellplätze, überdacht)	•	Neubau Abstellanlage (10 Stellplätze, überdacht)	Neubau einer Anlage mit Möglichkeit der Befestigung des Rahmens, Beleuchtung und Überdachung	Neubau einer Anlage mit Möglichkeit der Befestigung des Rahmens, Beleuchtung und Überdachung
0	0	0	25	0
	0		25	
	ja		ja	
	sehr gut		schlecht	
0	20	0	8	0
0	1	0	1	0
1	Bügel	ı		
20.000	5.000	190	1.500	Pendler
			×	
39	25	39	33	46
Villingen- Schwenningen Eisstadion	Blumberg-Zollhaus	Zollhaus, Villingen- Schwenningen	Döggingen	Bräunlingen Industriegebiet

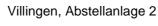


# 3 Bilder der einzelnen Anlagen





Villingen, Abstellanlage 1







Donaueschingen, Abstellanlagen 1 und 2

St. Georgen, Abstellanlage 1





St. Georgen, Abstellanlage 2

Schwenningen, Abstellanlagen 1 und 2





Donaueschingen Mitte, Abstellanlage 1



Donaueschingen Mitte, Abstellanlage 2



Aufen, Abstellanlage 1



Marbach (West), Bahnhof



Marbach (Ost), Abstellanlage 1



Grüningen, Abstellanlage 1



Klengen, Abstellanlage 1



Kirchdorf, Abstellanlage 1





Hüfingen, Abstellanlage 1



Triberg, Abstellanlage 1



Allmendshofen, Abstellanlage 1



Bräunlingen, Abstellanlage 1



VS-Hammerstatt, Bahnhof



Bräunlingen Industriegebiet, Bahnhof



VS-Eisstadion, Bahnhofsrampe

Blumberg-Zollhaus, Abstellanlage 1







VS Zollhaus, Abstellanlage 1

Döggingen, Abstellanlage 1

Anlage 21

Handreiche zur Fortführung überregionaler Radwege innerorts



# Handreiche zur Fortführung regionaler Radwege innerorts

Musterlösung 1 (ML 1) - Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mittels Schutzstreifen

#### Situation

Schutzstreifen können innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert.

#### Voraussetzungen

Breite Schutzstreifen: Regelmaß 1,50 Meter Mindestmaß 1,25 Meter

Breite Sicherheitsraum: zu Längsparkern min. 0,50 Meter

zu Schräg-/Senkrecht-0.75 Meter

parkern min.

Breite insgesamt: Fahrbahnbreite min. 6,60 Meter

> Fahrgasse min. 4,10 Meter keine Leitlinie < 5,50 Meter

Fahrbahnmitte

Verkehrsstärke: Schwerverkehrs-

aufkommen:

> 400 Kfz/h und < 1.800 Kfz /h, Empfehlungen für Anlagen des Radverkehrs (FGSV) Verkehrsaufkommen:

Keine Vorgaben an Kfz-Verkehrsstärke nach Verwaltungsvorschrift zur StVO



Abbildung: Beispiel Schutzstreifen und Fortführung an Engstelle

#### **Angestrebte Wirkung:**

Radfahrer werden im Blickfeld des Kfz-Verkehrs geführt; Konfliktfälle mit Fußgängern im Seitenbereich werden vermieden; Kfz-Geschwindigkeit wird gesenkt.

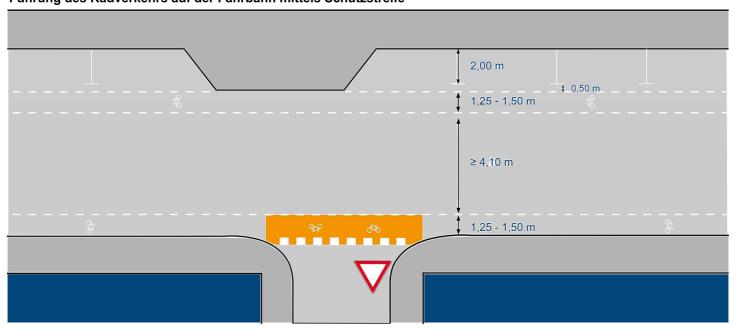
< 1.000 Fz. pro Tag

#### Parken:

Parken ist auf dem Schutzstreifen nach StVO nicht erlaubt. Haltverbot muss zusätzlich angeordnet werden.

Die Kosten eines Schutzstreifens inklusive Fahrradpiktogramm belaufen sich auf 5,50 pro Meter. Im Bereich von Parkstreifen mit zusätzlich die Markierung des Sicherheitsraums empfohlen. Die Kosten erhöhen sich dadurch auf 10,00 € pro Meter. Die Rotmarkierung kostet 40,00 € pro m².

## Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mittels Schutzstreife



maßstabslos





# Handreiche zur Fortführung regionaler Radwege innerorts

Musterlösung 2.1 (ML 2.1)- Überführung Radweg - Fahrbahn "Fahrbahnseite ortsauswärts"

## Situation:

Ortseingang mit einseitigem Zweirichtungsradweg außerorts in Fahrtrichtung ortsauswärts rechtsseitig und ortseinwärts linksseitig.

## **Bauliche Lösung**

- >Breite Mittelinsel mind. 2,5 m, Länge mind. 4 Meter Größe der Mittelinsel abhängig von Verkehrsaufkommen Fußgänger und Radfahrer
- >Fortführung innerorts mittels Schutzstreifen (1,50 m) ggf. mit "Rotmarkierung" in Einmündungsbereichen (siehe ML 1) Wenn die Platzverhältnisse dies zulassen, kann der Radweg auch innerorts beidseitig fortgeführt werden.
- >Beschilderung: Vorschriftzeichen 222 "Vorgeschriebene Vorbeifahrt - rechts vorbei" für Kfz-Verkehr und Gefahrenzeichen 138 "Radverkehr"



Abbildung: Beispielhafter Überführung Radweg - Fahrbahn in Tuningen

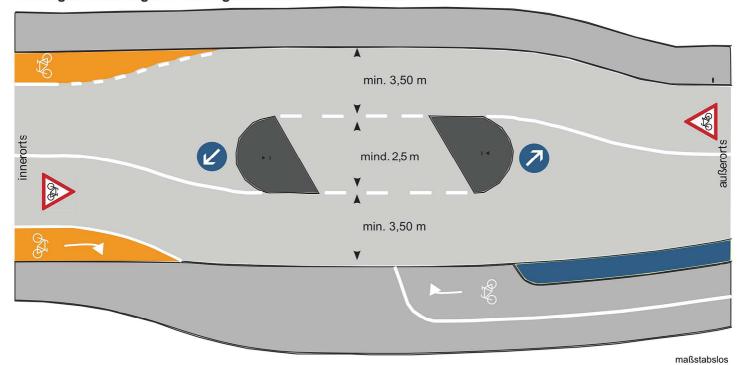
#### **Angestrebte Wirkung:**

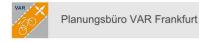
Hervorhebung der Ortseingangssituation und Wechsel der zul. Höchstgeschwindigkeiten; Sicheres Queren für Fußgänger und Radfahrer

#### Kosten:

Die Kosten sind abhängig von der bestehenden Fahrbahnbreite und liegen je nach Ausmaß der notwendigen Fahrbahnverbreiterung zwischen 10.000 € (keine Fahrbahnverbreiterung notwendig) und 20.000 € (120 m² Fahrbahnerweiterung)

#### Radwegüberführung bei Radweg auf Fahrbahnseite ortsauswärts







# Handreiche zur Fortführung regionaler Radwege innerorts

Musterlösung 2.2 (ML 2.2)- Überführung Radweg - Fahrbahn "Fahrbahnseite ortseinwärts"

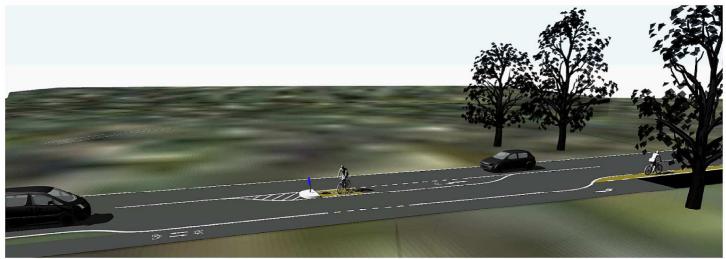


Abbildung: Beispiel Überführung Radweg - Fahrbahnseite ortseinwärts

## Ausganssituation:

Ortseingang mit einseitigem Zweirichtungsradweg außerorts in Fahrtrichtung ortseinwärts rechtsseitig und ortsauswärts linksseitig.

#### Kosten:

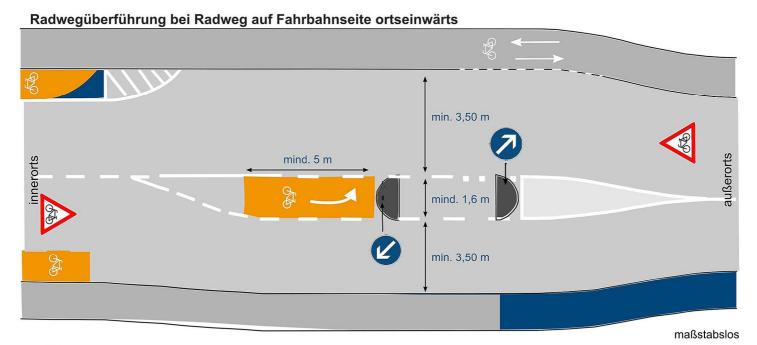
Die Kosten sind abhängig von der bestehenden Fahrbahnbreite und liegen je nach Ausmaß der notwendigen Fahrbahnverbreiterung zwischen 10.000 € (keine Fahrbahnverbreiterung notwendig) und 20.000 € (120 m² Fahrbahnerweiterung)

#### Angestrebte Wirkung:

Hervorhebung der Ortseingangssituation, sicheres Querunge für Fußgänger und Radfahrer und Wechsel der zul. Höchstgeschwindigkeiten

## **Bauliche Lösung**

- >Mittelinsel (mind. 1,6 m) als Querungshilfe für Fußgänger und markierter Linksabbiegestreifen für Radfahrer
- >Fortführung innerorts mittels Schutzstreifen ggf. mit "Rotmarkierung" in Einmündungsbereichen (siehe ML 1)
- >Beschilderung: Vorschriftzeichen 222 "Vorgeschriebene Vorbeifahrt - rechts vorbei" für Kfz-Verkehr und Gefahrenzeichen 138 "Radverkehr"



VAR

Planungsbüro VAR Frankfurt Juni 2014

Anlage 22

Nachtrag Gemeinde Schönwald



# Nachtrag Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis

Gemeinde:

Schönwald im Schwarzwald

Ansprechpartner Herr Bürgermeister Christian Wörpel

Erläuterung SW01/TB02:

Die Gemeinde Schönwald im Schwarzwald hat im Laufe der Bearbeitung des Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis die Erweiterung des bestehenden Gewerbegebietes "Adelheid" beschlossen. Die verkehrlichen Rahmenbedingungen, auch mit Blick auf den Radverkehr, haben sich folglich geändert. Ein Radweg zwischen dem Ortskern Schönwald und dem Gewerbegebiet Adelheid wird nun sowohl von der Gemeinde Schönwald als auch vom Planungsbüro als sinnvoll erachtet. Eine Prüfung wurde folglich noch vorgenommen und als Nachtrag an den Radverkehrsplan angehängt.

Bewertung:

BEZEICHNUNG	START	ENDE	Durchschnittlicher Tagesverkehr [Kfz/Tag]	STRAßENNUMMER	VERBINDUNGSFUNKTION	KOSTEN - NUTZEN-VERHÄLTNIS	KOSTEN (€)	VERKEHRLICHER NUTZEN DER STRECKE (VN)	PRIORITÄT	LAENGE [km]	GEWICHTUNG LÄNGE	ORT_START (1-10)	ORT_ZIEL (1-10)	ZWISCHENZIEL / ABZWEIG / FORTSETZUNG (0-10)	ÖPNV (0-6)	STEIGUNG (0 - (-7))	BEDARF BÜRGER (0-7)	ALTERNATIVROUTEN (0 - (-10))	TOURISTISCHE NUTZUNG (0-7)	VERKEHRSSICHERHEIT	FAHRKOMFORT	DIREKTHEIT	SUMME
MW 03	St Georgen	Mönchweiler	19.887 B	B 33	0	4,68	585.000	18,10	43,8	7	3	6	3	3	1	-3	3	0	2	6	5	0	11
BB 03	Fützen	Blumberg	6.127 B	B314/L21	0	3,82	580.000	20,20	35,55	4	8	1	6	4	0	-4	0	0	5	6	2	0	8
HF 06 / BR 01	Hüfingen	Döggingen	17.134 B	B 31	0	3,7	180.000	17,82	19,6	5	6	4	2	2	2	-2	3	-2	3	0	0	5	5
DE 07 /	Pfohren	Hüfingen	9.796 G	B 31	В	2,37	180.000	14,29	12,58	6	4	2	4	C	2	0	1	-3	4	0	2	2	4
SW 01 TB 02	Schönwald	Gewerbegebiet Adelheid	4.465 B	B 500	0	2,31	1.000.000	12,90	31,22	3	10	2	1	1	0	-4	0	0	3	6	5	0	11
VS 04	Villingen	Bad Dürrheim	24.072 B	B 33	0	2,16	900.000	17,50	26,95	5	7	10	8	C	3	-2	0	-8	0	3	2	2	7

Die Maßnahme wird mit einem mittleren Kosten-Nutzen-Verhältnis von 2,31 bewertet. Die Maßnahme soll im RadNETZ-Programm des Landes Baden-Württemberg berücksichtigt werden.

Erläuterung SW02:

Die Maßnahme SW 02 ist eine Folgemaßnahme der oben erläuterten Maßnahme SW01/TB02 und nur umzusetzen, wenn diese realisiert wurde. Die Siedlung "Annikaweg", die auch über touristische Bedeutung verfügt, wird dadurch sowohl an Ortskern Schönwald als auch an die Triberger Wasserfälle angeschlossen.

Bewertung:

BEZEICHNUNG	START	ENDE	Durchschnittlicher Tagesverkehr [Kfz/Tag]	STRASSENBAULASTTRÄGER	STRAßENNUMMER	VERBINDUNGSFUNKTION	KOSTEN - NUTZEN- VERHÄLTNIS	KOSTEN [£]		VERKEHRLICHER NUTZEN DER STRECKE (VN)	PRIORITÄT	LAENGE [km]	GEWICHTUNG LÄNGE	ORT_START (1-10)	0	ZWISCHENZIEL / ABZWEIG / FORTSETZUNG (0-10)		STEIGUNG (0 - (-7))	BEDARF BÜRGER (0-7)	ALTERNATIVROUTEN (0 - (-10))	TOURISTISCHE NUTZUNG (0-7)	VERKEHRSSICHERHEIT	FAHRKOMFORT	DIREKTHEIT	SUMME
SW 01 TB 02	Schönwald	Gewerbegebiet Adelheid	4.465	В	B 500		2,31		1.000.000	12,90	31,22	3	10	2	1	1	0	-4	0	0	3	6	5	0	11
VB 01	Vöhrenbach	Hammer- eisenbach	3.326	G	L 172	L	2,24		460.000	16,50	18,15	5	7	4	1	0	0	-3	1	0	7	0	5	0	5
<u>SW 02</u>	<u>Schönwald</u>	<u>Siedlung</u> Annikaweg	Ξ	K	<u>K 5751</u>		2,56		<u>75.000</u>	9,90	10,89	3	<u>10</u>	2	1	<u>o</u>	<u>o</u>	<u>-4</u>	<u>o</u>	<u>o</u>	<u>1</u>	<u>3</u>	2	<u>o</u> ,	<u>5</u>
DE 01 VS 04	Aufen Villingen	Fußbad Bad Dürrheim	/ 24.072	G B	B 33	G	2,16 2,16		75.000 900.000	200	9,17 26,95	1 5	10 7	1 10	1 8	0	0	0 -2	0	0 -8	0	3	0	0 ,	3 7

Die Maßnahme wird mit einem mittleren Kosten-Nutzen-Verhältnis von 2,56 bewertet.

Weitere Informationen: Weitere Informationen sowie die genaue Lage der beiden Maßnahmen sind in den angehängten Maßnahmendatenblättern SW01/TB02 und SW02 aufgeführt.





M-Nr.: SW 01 TB 02 Nachtragsmaßnahme

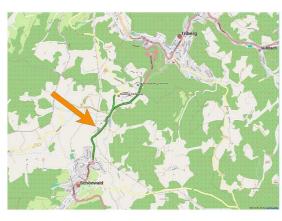
Verbindung: Schönwald - Gewerbegebiet "Adelheid" in Triberg (B 500)

Gemarkung: Schönwald (2.110 Meter) Maßnahmentyp: Neubau
Gemarkung: Triberg (120 Meter) Länge: 2.230 Meter

Ausbaubreite: 2,5 Meter Kostenfaktor: 3

Fahrbahnbreite: 6,5 Meter DTV: 4.465 Kfz/Tag







Beginn: Ortsausgang Schönwald Ende: Kreisverkehr Gewerbegebiet

Adelheid

IST-Zustand: Es existiert keine Radverkehrsanlage zwischen dem Ort Schönwald und dem Gewerbegebiet

Adelheid sowie der Siedlung Annikaweg. Radfahrer müssen auf der Bundesstraße fahren.

Fahrkomfort: Schlecht Verkehrssicherheit: Schlecht Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Es soll ein baulicher Radweg angelegt werden.

Fahrkomfort:

Gut

Verkehrssicherheit:

Gut

Direktheit:

Gut





Priorität: Mittel (12,90) Kosten: 1.000.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (2,31)

Begründung: Die stark befahrene und kurvenreiche Bundesstraße (hoher Schwerverkehrsanteil) verfügt über keine

Radverkehrsanlagen. Radfahrer müssen daher auf der Fahrbahn im Mischverkehr fahren. Mit Blick auf das Gewerbegebiet Adelheid (Erweiterung beschlossen) sowie die Siedlung Annikaweg und die Erschließung der Triberger Wasserfälle für Radfahrer und Fußgänger erscheint der Bau eines

Radweges sinnvoll.

Weitere Übersichtskarte

Informationen:

Begleitende Maßnahemen:



M-Nr.: SW 02 Nachtragsmaßnahme

Verbindung: B 500 - Siedlung "Annikaweg" (K 5751)

Gemarkung: Schönwald Maßnahmentyp: Neubau
Gemarkung: - Länge: 320 Meter

Ausbaubreite: 2,5 Meter Kostenfaktor: 1
Fahrbahnbreite: - DTV: -







Beginn: Abzweig B 500 / K 5751 Ende: K 5751 Abzweig Annikaweg

IST-Zustand: Es existiert keine Radverkehrsanlage. Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren.

Fahrkomfort: Mittel Verkehrssicherheit: Mittel Direktheit: Gut

SOLL-Zustand: Es soll ein baulicher Radweg angelegt werden.

Fahrkomfort: Gut Verkehrssicherheit: Gut Direktheit: Gut





Priorität: Mittel (10,89) Kosten: 75.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: Mittel (2,56)

Begründung: Die Siedlung "Annikaweg" kann, sofern der Radweg B 500 von Schönwald ins Gewerbegebiet

"Adelheid" gebaut wird (SW01/TB02) mit relativ geringem Aufwand an den Ort Schönwald sowie die Triberger Wasserfälle angebunden werden. Davon profitieren auch die dort angesiedelten touristischen

Unterkünfte.

Weitere - Begleitende Achtung: Maßnahme nur sinnvoll, maßnahmen: Wenn Bau Radweg entlang B 500 (SW01/TB02) umgesetzt wurde.