

Priorisierung von Radwegeverbindungen

Kurzdarstellung der Kriterien zur Priorisierung von Radverkehrsverbindungen

Phase 1

Lfd.-Nr.	Kriterien	Punkte	Wichtung
1	Erhöhung der Verkehrssicherheit	0-3	25%
2	Erschließungswirkung innerhalb von "Ballungsräumen"	0-3	15%
3	Zubringer zu Bike & Ride Lage der gepl. Verbindung zu Bahnhöfen /ÖPNV mit	0-3	15%
4	Geländetopographie Steigungen des Geländes in Planungsrichtung	0-3	10%
5	Zubringer zu "Ballungsräumen" Lage der gepl. Verbindung zu "Ballungsräumen"	0-3	10%
6	Teil einer Alltagsroute	0-3	10%
7	Teil einer touristischen Route	0-3	10%
8	Bahnparallele Führung (gepl. Buslinien mit Fahrradträgern)	0-3	5%

Nach der Auswertung und der Priorisierung aller Abschnitte ist die Finanzierungsmöglichkeit durch den jeweiligen Baulastträger zu klären. Je nach Entscheidung des Baulastträgers ist das Bewertungskriterium "Finanzierungsmöglichkeit" auszufüllen und die Piroisierung ist zu ergänzen.

Phase 2

9	Finanzierungsmöglichkeit		100%
	Kurzfristige Finanzierung durch den Baulastträger bestätigt	1	
	Mittelfristige (2-4 Jahre) Finanzierung durch den Baulastträger anvisiert	0,5	
	Finanzierung durch den Baulastträger nicht in Aussicht	0	

Zu Beginn der Detailplanung ist die Flächenverfügbarkeit zu prüfen.

Priorisierung von Radwegeverbindungen

Darstellung der Kriterien

Festlegung der Punkteverteilung und Wichtung

Phase 1

Lfd.-Nr.	Kriterien	Punkte	Wichtung
1	Erhöhung der Verkehrssicherheit		25%
	Gepl. straßenbegleitender Radweg	3	
	Ausbau eines unbefestigten Radwegeabschnitts	2	
	Ausbau eines unbefestigten Wirtschaftswegeabschnitts	1	
	Sicherheit wird nicht erhöht	0	
2	Erschließungswirkung innerhalb von "Ballungsräumen"		15%
	Die gepl. Verbindung ist ein Lückenschluss inmitten eines "Ballungsräumens"	3	
	Die gepl. Verbindung ist eine Optimierung einer vorh. Route inmitten eines "Ballungsräumens"	2	
	Die Route liegt am Rand eines "Ballungsräumens"	1	
	Die Route liegt nicht innerhalb eines "Ballungsräumens"	0	
3	Zubringer zu Bike & Ride		15%
	Lage der gepl. Verbindung zu Bahnhöfen /ÖPNV mit Bike&Ride		
	bis ca. 5 km	3	
	ca. 5 bis 7,5 km	2	
	ca. 7,5 bis 10 km	1	
über 10 km	0		
4	Geländetopographie		10%
	Steigungen des Geländes in Planungsrichtung		
	bis ca. 1,5%	3	
	ca. 1,5 bis 4 %	2	
	4 bis 6%	1	
über 6%	0		
5	Zubringer zu "Ballungsräumen"		10%
	Lage der gepl. Verbindung zu "Ballungsräumen"		
	bis ca. 5 km	3	
	ca. 5 bis 7,5 km	2	
	ca. 7,5 bis 10 km	1	
über 10 km	0		

Priorisierung von Radwegeverbindungen

Darstellung der Kriterien

Festlegung der Punkteverteilung und Wichtung

Phase 1

Lfd.-Nr.	Kriterien	Punkte	Wichtung
----------	-----------	--------	----------

6	Teil einer Alltagsroute		10%
	Die gepl. Route wäre mit einer festen Decke versehen voll alltagstauglich, der Umstieg vom MIV aufs Rad wäre darstellbar	3	
	Die gepl. Route ist trotz Widerstände alltagstauglich	2	
	Die gepl. Route ist nur bedingt alltagstauglich.	1	
	Die gepl. Verbindung dient nicht dem Alltagsverkehr	0	
7	Teil einer touristischen Route		10%
	Die gepl. Verbindung wäre/ist im vollen Umfang Teil einer geplanten oder vorhandenen touristischen Route	3	
	Die gepl. Verbindung wäre/ist überwiegend Teil einer geplanten oder vorhandenen touristischen Route	2	
	Die gepl. Verbindung wäre/ist in Teilbereichen touristisch genutzt.	1	
	Die gepl. Verbindung ist nicht Teil einer touristischen Route	0	
8	Bahnparallele Führung (gepl. Buslinien mit Fahrradträgern)		5%
	Die gepl. Verbindung liegt entlang einer Bahnstrecke mit regelmäßigen Haltepunkten	3	
	Die gepl. Verbindung liegt entlang einer Bahnstrecke mit Haltepunktabständen von über 5 km	2	
	Die gepl. Verbindung liegt entlang einer Bahnstrecke mit Haltepunktabständen von über 5 km	1	
	Die gepl. Verbindung liegt nicht entlang einer Bahnstrecke	0	

Nach der Auswertung und der Priorisierung aller Abschnitte ist die Finanzierungsmöglichkeit durch den jeweiligen Baulastträger zu klären. Je nach Entscheidung des Baulastträgers ist das Bewertungskriterium "Finanzierungsmöglichkeit" auszufüllen und die Priorisierung ist zu ergänzen.

Phase 2

9	Finanzierungsbereitschaft		100%
	Kurzfristige Finanzierung durch den Baulastträger bestätigt	1	
	Mittelfristige (2-4 Jahre) Finanzierung durch den Baulastträger anvisiert	0,5	
	Finanzierung durch den Baulastträger nicht in Aussicht	0	

Zu Beginn der Detailplanung ist die Flächenverfügbarkeit zu prüfen.

Priorisierung von Radwegeverbindungen

Beschreibung der Kriterien

Phase 1

Lfd.-Nr.	Kriterium Beschreibung
1	<p>Erhöhung der Verkehrssicherheit</p> <p>Die Erhöhung der Verkehrssicherheit sollte zu den wichtigsten Zielen einer gepl. oder vorh. Radroute gehören. Die Verkehrssicherheit kann z.B. durch die Anlage von straßenbegleitenden Radwegen erhöht werden, so dass sich der Radfahrer geschützt vom motorisierten Verkehr fortbewegen kann. Dieses Kriterium erhält eine Wichtung von 25 %.</p>
2	<p>Erschließungswirkung innerhalb von "Ballungsräumen"</p> <p>Dieses Kriterium soll die Wirkung einer Radwegeverbindung innerhalb von Siedlungsflächen mit hohem Potenzial widerspiegeln. Aufgrund dessen, dass eine Verbindung innerhalb einer dicht besiedelten oder mit Gewerbe durchzogenen Fläche ein hohes Radfahrpotenzial besitzt, wird dieses Kriterium mit 15 % gewichtet.</p>
3	<p>Zubringer zu Bike & Ride</p> <p>Eine Radwegeverbindung, die als Zubringer zu Bahnhöfen und anderen überörtlichen ÖPNV-Haltestellen dient, soll hier als ein weiteres Entscheidungsmerkmal zur Priorisierung in einem überregionalen Radverkehrskonzept gesondert dargestellt und bewertet werden. Da der öffentliche Nahverkehr neben erwachsenen Personen in einem hohen Maß auch von Schülern, Studenten und Auszubildenden genutzt wird, die kein eigenes motorisiertes Fahrzeug /Führerschein besitzen, wird dieses Kriterium mit 15 % bewertet.</p>
4	<p>Geländetopographie</p> <p>Das Kriterium Geländetopographie soll die Steigungen und Gefälle einer möglichen Radroute wieder spiegeln. Denn die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer sind sehr empfindlich wenn es um das "Bezwingen" von Höhenmetern geht. Da derzeit das Thema E-Bikes/Pedelecs aktueller denn je ist und Steigungen damit weniger problematisch sind, erhält dieses Kriterium eine Wichtung von 10 %.</p>

Priorisierung von Radwegeverbindungen

Beschreibung der Kriterien

Phase 1

Lfd.-Nr.	Kriterium Beschreibung
5	<p>Zubringer zu "Ballungsräumen"</p> <p>Das Kriterium "Zubringer zu Ballungsräumen" soll die Entfernung einer kleinen, radverkehrstechnisch zu erschließenden Siedlungsfläche zu einem "Ballungsraum" das als Ziel dienen kann, beschreiben. Solche Radrouten bieten eine gute Alternative zur Nutzung von motorisierten Fahrzeugen. Das sich dieses Kriterium sehr gut mit dem Kriterium "Zubringer zu Bike und Ride" kombinieren lässt, erhält dieses Kriterium eine Wichtung von 10 %.</p>
6	<p>Teil einer Alltagsroute</p> <p>Dieses Kriterium soll die Alltagstauglichkeit einer Radwegeverbindung beschreiben. Alltagsradverkehr entsteht durch die alltägliche Nutzung des Fahrrads zu unterschiedlichen Zielen wie Arbeit, Schule oder Einkaufen. Da sich dieses Kriterium sehr gut mit anderen Kriterien kombinieren lässt, erhält es eine Wichtung von 10 %.</p>
7	<p>Teil einer touristischen Route</p> <p>Mit diesem Kriterium soll die Eignung einer Radwegeverbindung als ein Teil einer touristischen Radroute bewertet werden. Touristische Radrouten verbinden Orte und Sehenswürdigkeiten entlang von Flüssen und durch schöne Landschaften. Das das Radfahren in der Freizeit weiterhin an Bedeutung gewinnt und es mit anderen Kriterien kombinieren lässt, erhält dieses Kriterium eine Wichtung von 10 %.</p>
8	<p>Bahnparallele Führung (gepl. Buslinien mit Fahrradträgern)</p> <p>Dieses Kriterium soll die Möglichkeit der Nutzung von ÖPNV parallel zu einer Radroute darstellen. Eine Parallelführung zur Bahn bietet dem Radfahrer sowohl in der Freizeit als auch im Alltag die Möglichkeit z.B. bei Regen auf Teilstrecken den ÖPNV zu nutzen. Neben der Bahn wären auch Buslinien möglich, die mit Fahrradträgern ausgerüstet, zu einer zusätzlichen Attraktivität des Radfahrens führen werden. Aufgrund der guten Ergänzung dieses Kriteriums mit anderen Kriterien erhält die bahnparallele Führung eine Wichtung von 5%.</p>

Priorisierung von Radwegeverbindungen

Beschreibung der Kriterien

Phase 1

Lfd.-Nr.	Kriterium Beschreibung
-----------------	----------------------------------

Phase 2

9	Finanzierungsmöglichkeit Nach der Auswertung und der objektiven Priorisierung aller Abschnitte ist die Finanzierungsmöglichkeit durch den jeweiligen Baulastträger zu klären. Ggbf. können seitens des Baulastträgers Fördermittel in Anspruch genommen werden. Je nach Entscheidung des Baulastträgers ist das Bewertungskriterium "Finanzierungsmöglichkeit" auszufüllen und die Priorisierung ist zu ergänzen.
---	--

Flächenverfügbarkeit/Grunderwerb

Um eine geplante Radroute vor Ort baulich umsetzen zu können, sind Flächeninanspruchnahmen notwendig. Sollten die zum Bau des Wegs benötigten Flächen nicht dem Baulastträger gehören, so ist Grunderwerb oder andere Verfahren vonnöten, um ins Eigentum der benötigten Flächen zu kommen.

Priorisierung von Radwegeverbindungen

Radwegeabschnitt

L3387, Hermershausen - Haddamshausen**Phase 1**

Punktevergabe von 0 bis 3 möglich

Lfd.- Nr.	Kriterien/Wichtung		%ualer	
			Punkte	Anteil
1	Erhöhung der Verkehrssicherheit Derzeit müssen die Radfahrer die Fahrbahn der engen und kurvigen Landesstraße nutzen.	25%	3	0,75
2	Erschließungswirkung innerhalb von "Ballungsräumen" Die Route liegt nicht innerhalb eines "Ballungraumes"	15%	0	0
3	Zubringer zu Bahnhöfen/ ÖPNV (Bike and Ride) Der Bahnhof Niederweimar liegt in einer Entfernung von ca. 5,00 km	15%	3	0,45
4	Geländetopographie Steigungen des Geländes in Planungsrichtung von ca. 1 bis 4 %	10%	2	0,2
5	Zubringer zu "Ballungsräumen" der Ort Hermeshausen liegt in einer Entfernung von ca. 9,00 km zu Marbrug	10%	1	0,1
6	Teil einer Alltagsroute Die gepl. Route ist voll Alltagstauglich, der Umstieg vom MIV aufs Rad wäre darstellbar	10%	3	0,3
7	Teil einer touristischen Route Die gepl. Verbindung ist Teil einer gepl. touristischen Route	10%	3	0,3
8	Bahnparallele Führung Die gepl. Verbindung liegt nicht entlang einer Bahnstrecke	5%	0	0

Zwischensumme nach Phase 1**100%****2,10****Phase 2**

9	Finanzierungsbereitschaft Bestätigung des Baulastträgers / der Baulastträger liegt vor.	-		1
---	---	---	--	----------

**Gesamtpunkte nach Abstimmung
mit dem Baulastträger****3,10**

Zu Beginn der Detailplanung ist die Flächenverfügbarkeit zu prüfen.

Priorisierung von Radwegeverbindungen

Radwegeabschnitt

Kirchhain, westlich Steinweg

Phase 1

Punktevergabe von 0 bis 3 möglich

Lfd.- Nr.	Kriterien/Wichtung		Eingabe	
			Punkte	%-ualer Anteil
1	Erhöhung der Verkehrssicherheit Ausbau eines teils vorhandenen Wirtschaftswegs	25%	1	0,25
2	Erschließungswirkung innerhalb von "Ballungsräumen" Lückenschluss zwischen Stadtzentrum und Gewerbegebiet	15%	2	0,3
3	Zubringer zu Bahnhöfen/ ÖPNV (Bike and Ride) Der Bahnhof Kirchhain liegt in einer Entfernung von ca. 1,00 km	15%	3	0,45
4	Geländetopographie Steigungen des Geländes in Planungsrichtung von ca. 1,00 bis 1,50 %	10%	3	0,3
5	Zubringer zu "Ballungsräumen" der Ort Hermeshausen liegt in einer Entfernung von ca. 9,00 km zu Marburg	10%	3	0,3
6	Teil einer Alltagsroute Die gepl. Route ist voll Alltagstauglich, der Umstieg vom MIV aufs Rad wäre darstellbar	10%	3	0,3
7	Teil einer touristischen Route Die gepl. Verbindung ist Teil einer gepl. touristischen Route	10%	3	0,3
8	Bahnparallele Führung Die gepl. Verbindung liegt nicht entlang einer Bahnstrecke	5%	2	0,1

Zwischensumme nach Phase 1

100%

2,30

Phase 2

9	Finanzierungsbereitschaft Umsetzung wäre mittelfristig möglich	-		0,5
---	--	---	--	------------

**Gesamtpunkte nach Abstimmung
mit dem Baulastträger**

2,80

Zu Beginn der Detailplanung ist die Flächenverfügbarkeit zu prüfen.

