

## Radschnellweg Neckartal (Landkreis Esslingen)

## Bewertungsmatrix

Nr	Zielgruppe	Hauptkriterium	Gewichtung	Unterkriterium	Bewertung	Beschreibung	Beispiel
1	Nutzer	Attraktivität	20,00%	Fahrkomfort	Höchster (3 P), mittlerer (2 P), geringster (1 P)	Bewertung der Freude am Fahren. Hierbei wird die Führungsform, die Wegebreite und die daraus resultierende Anzahl an Interaktionen mit anderen Verkehrsteilnehmern berücksichtigt.	Eine selbstständige und weitestgehend direkte Führung bspw. am Neckar wird für den gesamten Abschnitt (Kreisgrenze-Kreisgrenze) sehr gut bewertet. Auf Teilabschnitten wird diese Variante wegen der schlechteren Erreichbarkeit ggf. schlechter bewertet.
				Reisezeit	Schnellste (3 P), mittlere (2 P), langsamste (1 P)	Berechnung der Reisezeit auf fünf definierten Quell-Ziel-Relationen (jeweils Stadt- oder Ortsmitte): - Kreisgrenze-Kreisgrenze - Reichenbach a.d. Fils - Esslingen - Esslingen-Stuttgart - Deizisau-Esslingen - Plochingen-Stuttgart	
				Zeitverlust an Knotenpunkten	Wenigste (3 P), mittlere (2 P), meiste (1 P)	Berechnung der Verlustzeiten an Knotenpunkten.	
				Steigungen	Wenigste (3 P), mittlere (2 P), meiste (1 P)	Zeitverlust bzw. zusätzlicher Kraftaufwand durch Steigungen.	
2		Erschließung/ Potenzial	15,00%	Wohngebiete	Meisten (3 P), mittlere (2 P), wenigsten (1 P)	Wieviele Wohngebiete werden laut dem FNP an die RSV angeschlossen?	Die Führung durch die Zentren nördlich des Neckars und der Bahntrasse erschließt mehr Wohngebiete und Arbeitgeber und wird daher gut bewertet
3				Arbeitsplätze	Meisten (3 P), mittlere (2 P), wenigsten (1 P)	Wieviele Arbeitsplätze werden an die RSV angeschlossen?	
4				ÖV-Anbindung	Meisten (3 P), mittlere (2 P), wenigsten (1 P)	Wieviele S-Bahn-Stationen/Bahnhöfe/Haltepunkte werden an die RSV angeschlossen?	
	Anbindung an das Radverkehrsnetz			Meiste (3 P), mittlere (2 P), wenigste (1 P)	Wie wird die RSV an das bestehende Radverkehrsnetz angeschlossen?		
5	weitere Verkehrserzeuger			Meisten (3 P), mittlere (2 P), wenigsten (1 P)	Werden weitere Verkehrserzeuger (Schulen, öffentliche Einrichtungen / Verwaltungen etc.) an die RSV angeschlossen?		
6	Verkehrssicherheit	10,00%	Häufigkeit Interaktion KfZ Verkehr	Meisten (1 P), mittlere (2 P), wenigsten (3 P)	Die Verkehrssicherheit bewertet die subjektive Verkehrssicherheit. Einflussfaktoren sind die Anzahl möglicher Konflikte mit dem Kfz-Verkehr sowie die voraussichtliche Unfallschwere. Hohe Geschwindigkeiten und viele Kreuzungen oder Parkvorgänge wirken sich negativ aus.	Eine selbstständige Führung ohne Kreuzungen mit dem Kfz-Verkehr wird mit Blick auf die Verkehrssicherheit als gut bewertet.	
7			Geschwindigkeit KfZ	Höchste (1 P), mittlere (2 P), geringste (3 P)			
8	Gebietskörperschaften	Kosten	10,00%	Anzahl Knoten	Meisten (1 P), mittlere (2 P), wenigsten (3 P)	Kosten, die durch umzubauenden Kreuzungen entstehen	Selbstständig geführte, in der Regel neu zu bauende Wege / Straßen mit mehreren Brücken und Unterführungen werden hier als schlecht bewertet.
9				Anzahl Ingenieurbauwerke	Meisten (1 P), mittlere (2 P), wenigsten (3 P)	Kosten, die durch Brücken, Unterführungen oder Steglösungen (Neckar) entstehen.	
10				Länge neu zu bauender Wege / Straßen	Längste (1 P), mittlere (2 P), kürzeste (3 P)	Kosten, die durch den Neubau von Wegen / Straßen entstehen	
11				Instandhaltung	Höchste (1 P), mittlere (2 P), geringste (3 P)	Kosten, die durch zusätzlichen Aufwand bei Unterhaltung und Erhaltung durch neue Wege / Straßen und Bauwerke entstehen	
12	Umsetzungshorizont	15,00%	Flächenbedarf, Grunderwerb	Größter (1 P), mittlerer (2 P), kleinster (3 P)	Zeitlicher Aufwand für den Grundstückserwerb	Eine Führung durch die Zentren nördlich des Neckars und der Bahntrasse auf bestehenden Straßen, die mit kleineren Baumaßnahmen und Markierungslösungen den Radschnellverbindungsstandard erreichen, werden hier gut bewertet.	
13			Zeithorizont insgesamt	Längste (1 P), mittlere (2 P), kürzeste (3 P)	Zeitlicher Aufwand bei Planung und Bau		
14			Etappenplanung	Schwierig (1 P), Mittel (2 P), Leicht (3 P)	Möglichkeit des Baus in Etappen und eine zeitnahe Nutzung eines oder mehrerer Teilabschnitten durch enge Verknüpfung mit bestehendem Radverkehrsnetz		
15	Allgemeinheit	Verkehrliche Auswirkungen	10,00%	Veränderungen für Fußgänger	Verbesserung (3 P), neutral (2 P), Verschlechterung (1 P)	Auswirkungen auf den Fußverkehr, die durch den Bau des Radschnellwegs entstehen	Eine selbstständige Führung auf neu zu bauenden Wege / Straßen beispielsweise entlang des Neckars, hat keine Auswirkungen auf andere Verkehrsträger und wird dadurch positiv bewertet.
16				Kfz-Verkehr Stellplatzverlust	Meisten (1 P), mittlere (2 P), wenigsten (3 P)	Kfz-Stellplätze, die beispielsweise durch den Neubau eines straßenbegleitenden Radwegs entfallen	
17				Kfz-Verkehr Einbußen Leistungsfähigkeit	Meisten (1 P), mittlere (2 P), wenigsten (3 P)	Einbußen in der Leistungsfähigkeit, die bspw. durch Vorfahrtsänderungen oder veränderte LSA-Schaltungen entstehen.	
18				Auswirkungen für den ÖV	Verbesserung (3 P), neutral (2 P), Verschlechterung (1 P)	Einschränkungen oder Verbesserungen für den Busverkehr, bspw. durch Schaffung eines Radfahrstreifens, der für den Busverkehr freigegeben werden kann (Busspur), oder Verschlechterungen durch Vorfahrtsänderungen	
19	Umwelt/ Städtebau	20,00%	Schutzgebiete betroffen	Meisten (1 P), mittlere (2 P), wenigsten (3 P)	Eingriffe in Natur, Umwelt und Stadtbild, die durch den Bau erforderlich sind und Komplikationen mit bereits bestehenden kommunalen Zielen, die durch den Bau der RSV entstehen.	Eine Führung über bestehende Straßen ist für die Natur, Umwelt und Stadtbild am verträglichsten. Eine Lösung durch die bestehenden Siedlungsbereiche wird hier gut bewertet.	
20			Flächenversiegelung	Meisten (1 P), mittlere (2 P), wenigsten (3 P)			
			städtebauliche Auswirkungen	Negativ (1 P), Neutral (2 P), Positiv (3 P)			
21			Komplikationen mit kommunalen Zielen	Hoch (1 P), Mittel (2 P), Gering (3 P)			