## Anlage 3 Variantenvergleich

| | Kriterium | Erläuterung | Datengrundlagen | | Radius |
|---|---|---|---|---|---|
| **Qualität der Radschnellverbindung** | Topographie | Je mehr Höhenmeter auf einer Strecke zurückgelegt werden müssen, desto unattraktiver wird diese für den Radverkehr. Bewertet werden die Summe der absoluten Höhenmeter. | Summe der absoluten Höhenmeter aus dem Radroutenplaner / Google Earth | | |
| | Anteil Länge entsprechend der Qualitätsstandards | In einer ersten Betrachtung wird die Umsetzbarkeit des Radschnellverbindungsstandards, des reduzierten Radschnellverbindungsstandards, des ERA-Standards sowie von befahrbaren Strecken, auf denen kein Standard umgesetzt werden kann, im Längsverkehr abgeschätzt. Je höher der Anteil hoher Standards innerhalb eines Abschnittes eingeschätzt wird, desto höher ist die mögliche Qualität der Verbindung. | Erstabschätzung vor Ort, Luftbildanalyse | | |
| | Anzahl Knotenpunkte mit Zeitverlust | Die Qualität einer Radschnellverbindung wird u.a. durch die hohe durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit bzw. die geringen Zeitverluste an Knotenpunkten geprägt. Unter diesem Punkt wird die voraussichtliche Anzahl der Knotenpunkte aufgeführt, die auch nach der Umsetzung der Trasse als Radschnellverbindung zu Verlustzeiten durch Warten und Halten für den Radverkehr führen. | Erstabschätzung vor Ort, Luftbildanalyse | | |
| **Potenzialrelevante Faktoren / Attraktivität** | Anzahl der Einwohner | Die Einwohner – als potenzielle Nutzer – sind essenziell für die spätere Auslastung der Radschnellverbindung. | Einwohner nach Verkehrsbezirken aus dem Verkehrsmodell der Stadt Reutlingen (Stand 2014) | Verkehrsmodell o.ä. GIS-Grundlage | 500 m |
| | Anzahl der Arbeitsplätze | Je höher die Zahl der Arbeitsplätze im Einzugsgebiet der Radschnellverbindung ist, desto höher das Potenzial. | Statistische Daten nach Stadtteilen | PDF | 500 m |
| | Anzahl der Schulplätze | Je höher die Zahl der Schulplätze im Einzugsgebiet der Radschnellverbindung ist, desto höher das Potenzial. | Schulplätze entspr. der statistischen Daten der Stadt Reutlingen | GIS-Grundlage und PDF | 500 m |
| | Anzahl der Hochschulplätze | Je höher die Zahl der Hochschulplätze im Einzugsgebiet der Radschnellverbindung ist, desto höher das Potenzial. | Hochschulplätze entspr. der statistischen Daten der Stadt Reutlingen | GIS-Grundlage und PDF | 500 m |
| | Netzeinbindung | Es wird davon ausgegangen, dass durch eine Bündelung von Radschnellverbindungen und dem Radverkehrsnetz der Stadt Reutlingen Synergieeffekte entstehen (Bündelung der Radverkehrspotenziale, Maßnahmen, Investitionskosten auf einer Achse etc.). Der Anschluss an potenzielle Radschnellverbindungen wird bei der Bewertung der Varianten ebenfalls berücksichtigt. | Länge der RSV im Zuge der Hauptradrouten der Stadt Reutlingen in Meter, Anschluss an potenzielle RSV | Radverkehrsnetz, RSV Pfullingen, Metzingen | |
| | Anzahl der Bahnhöfe/ Haltepunkte (Verknüpfung ÖPNV) | Radschnellverbindungen können in Kombination mit anderen Verkehrsträgern, wie der Bahn, ein Potenzial für z.B. den Pendlerverkehr darstellen, da mit ihnen größere Pendeldistanzen überbrückt werden können.<br>Die Anbindung des Bahnhofes/ der Haltestellen spielt für die Attraktivität als Umsteigepunkt eine wichtige Rolle. | Lage der Bahnhöfe/ Haltepunkte (GIS) | GIS-Grundlage | 500 m |
| | Umwegfaktor | Je geringer der Umweg gegenüber parallelen Verbindungen, desto höher ist die Attraktivität der Radschnellverbindung. | Umwegfaktor gegenüber der kürzest möglichen, befahrbaren Verbindung zwischen Abschnittsbeginn und Abschnittsende (Radroutenplaner Baden-Württemberg) | | |
| | Weitere befürwortende Faktoren | ggf. weitere befürwortende Faktoren (z.B. Aufwertung Grünanlagen, Synergieeffekte zu anderen Planungen, Attraktivität der Verbindung) abgeschätzt durch die Akteure | Stellungnahmen der Akteure | | |

| | Kriterium | Erläuterung | Datengrundlagen | | ggf. r |
|---|---|---|---|---|---|
| Handlungsaufwand / Umsetzung | Länge mit Aus-, Um- oder Neubaubedarf | Der Handlungsaufwand an Strecken ist dann am höchsten, wenn Wege verbreitert oder neu angelegt werden. Bewertet wird die Streckenlänge innerhalb des Abschnitts mit Neu- oder Ausbaubedarf. | Erstabschätzung vor Ort, Luftbildanalyse | | |
| | Anzahl neuer Ingenieurbauwerke | Der Handlungsaufwand an Knotenpunkten ist dann am höchsten, wenn neue Ingenieurbauwerke erforderlich sind. An dieser Stelle wird die Anzahl neuer Ingenieurbauwerke pro Abschnitt bewertet. | Erstabschätzung vor Ort, Luftbildanalyse | | |
| | Realisierungshorizont | Es erfolgt eine qualitative Bewertung zum Planungs- und Realisierungshorizont, insbesondere vor dem Hintergrund einer gewünschten, schnellen Umsetzung der Radschnellverbindung. | Erstabschätzung vor Ort, Stellungnahmen Stadt Reutlingen | | |
| | Belange / Kompatibilität mit den Planungen der Regionalstadtbahn | Das Bewertungsraster enthält eine erste überschlägige Abschätzung zu den Chancen und Hemmnisse einer parallelen Führung der RSV mit der geplanten Regionalstadtbahn. | Hinweise Stadt Reutlingen | PDF-Pläne der Stadt RT | |
| | Schutzgebiete | In der Bewertung berücksichtigt werden: gesetzlich geschützte Biotope, FFH-Gebiete (Natura 2000), Vogelschutzgebiete (SPA / Natura 2000), Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, FFH-Lebensraumtypen (u.a. FFH-Mähwiesen), Waldschutzgebiet, Quellenschutzgebiete, Naturdenkmäler (FND, END), Überschwemmungsgebiete, Gewässerrandstreifen (Abschätzung vor Ort, Berücksichtigung bei der Trassenlegung) | Schutzgebiete | GIS-Grundlage | 50 m |
| | Grunderwerb | Das Bewertungsraster enthält eine erste, grobe Abschätzung zum erforderlichen Grunderwerb auf Basis des Verlaufs einer Verbindung auf nicht-öffentlichen Flächen. Dieser Wert stellt nur eine erste Einschätzung dar und kann sich im Falle einer Umsetzung ändern. | Öffentliche / nicht-öffentliche Flächen [Anteil der Strecke mit voraussichtlichem Grunderwerb in %] | Shp.-File Stadt RT | |
| | Belange anderer Verkehrsarten | Es werden die Belange anderer Verkehrsarten (MIV, ÖPNV, Fußverkehr, ggf. auch Schwerverkehr) qualitativ dargestellt, die ggf. im Rahmen der Umsetzung der Radschnellverbindung zu berücksichtigen sind. | Erstabschätzung vor Ort | | |
| | weitere hemmende Faktoren. | ggf. weitere hemmende Faktoren abgeschätzt durch Akteure und Planer. | Erstabschätzung vor Ort, Stellungnahmen der Akteure | | |

| | | |
|---|---|---|
| Umwegfaktor | + | Umwegfaktor < 1,0 |
| | o | Umwegfaktor 1,0 - 1,2 |
| | - | Umwegfaktor > 1,2 |

| | | |
|---|---|---|
| Anteil Länge Qualitätsstandard RSV | + | > 80% |
| | o | 50% - 80% |
| | - | < 50% |

| | | |
|---|---|---|
| Grunderweb | + | < 5% |
| | o | 5 - 30% |
| | - | > 30% |

| | | |
|---|---|---|
| Aus- und Umbaumaßnahmen | + | < 1/3 der Strecke (33%) |
| | o | 34-66 % |
| | - | > 66 % |

| | | |
|---|---|---|
| Gesamtbewertung | + | > 2 Punkte |
| | o | -2 bis 2 Punkte |
| | - | < -2 Punkte |

| | | |
|---|---|---|
| Topografie, Anzahl der Knotenpunkte mit Zeitverlust, Potentialrelevante Faktoren, Schutzgebiete, Anzahl der Bauwerke | + | *In Abhängigkeit der jeweiligen Vergleichsvarianten* |
| | o | |
| | - | |

| Bedeutung | Kriterium | Plan-Nr. | Variante A1 | | Variante A2 | | Variante A3 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Wert | Bewertung | Wert | Bewertung | Wert | Bewertung |
| | Abschnittslänge [m] | | 4.210 | | 4.370 | | 4.290 | |
| Topografie [m] | | | 40 | o | 40 | o | 40 | o |
| zu erreichender Standard | RSV-Standard [%] | 4.1 ff. | 61% | o | 44% | - | 56% | o |
| | RSV reduziert [%] | | 6% | | 5% | | 14% | |
| | ERA-Standard [%] | | 28% | | 49% | | 28% | |
| | kein Standard umsetzbar [%] | | 5% | | 2% | | 2% | |
| | Knotenpunkte mit Zeitverlust | 4.1 ff. | 9 | o | 12 | - | 10 | o |
| Potentialrelevante Faktoren | Einwohner nach VBZ [2014] | 5.1 | 33.450 | + | 36.740 | + | 33.190 | + |
| | Beschäftigte entspr. Unternehmensregister | 5.2 | 34.600 | + | 34.600 | + | 34.600 | + |
| | Anzahl der Hochschulplätze | 5.3 | 0 | o | 0 | o | 0 | o |
| | Anzahl Schulplätze | 5.3 | 2.090 | + | 3.420 | + | 2.090 | + |
| | RSV im Zuge bestehender Hauptradrouten % | 5.4 | 77% | + | 61% | + | 99% | + |
| | Anzahl der Bahnhöfe/ Haltepunkte | 5.3 | 3 | + | 3 | + | 3 | + |
| | Weitere befürtwortende Faktoren | | | | | | | |
| Gesamtbewertung Potentialrelevante Faktoren | | | + | | + | | + | |
| Umwegfaktor | | | 1,0 | o | 1,0 | o | 1,0 | o |
| Hemmende Faktoren | Schutzgebiete im Einzugsgebiet [ha] | 6.1 | 42 | o | 45 | o | 43 | o |
| | Grunderwerb [%] | 6.2 | 0% | + | 0% | + | 0% | + |
| | Belange anderer Verkehrsarten | | | | | | | |
| | Weitere Hemmnisse | | | | | | | |
| Handlungsaufwand / Umsetzung | Länge mit Aus-, Um- oder Neubaumaßnahmen [%] | 7.1 ff. | 29% | + | 29% | + | 28% | + |
| | Anzahl neuer Ingenieurbauwerke | 7.1 ff. | 0 | + | 0 | + | 0 | + |
| | Belange / Kompatibilität mit den Planungen der Regionalstadtbahn | | | | | | | |
| GESAMTBEWERTUNG | | | + (4 Punkte) | | 0 (2 Punkte) | | + (4 Punkte) | |

| Variante A4 | | Variante A5 | | Variante A6 | | Variante A7 | | Variante A8 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wert | Bewertung | Wert | Bewertung | Wert | Bewertung | Wert | Bewertung | Wert | Bewertung |
| 4.450 | | 4.490 | | 4.650 | | 4.540 | | 4.560 | |
| 40 | o | 40 | o | 40 | o | grtls. Flach* | o | grtls. Flach* | o |
| 39% | - | 79% | o | 62% | o | 86% | + | 86% | + |
| 13% | | 6% | | 5% | | 5% | | 5% | |
| 48% | | 13% | | 33% | | 9% | | 9% | |
| 0% | | 2% | | 0% | | 0% | | 0% | |
| 13 | - | 7 | + | 10 | o | 5 | + | 4 | + |
| 36.470 | + | 30.900 | + | 34.180 | + | 34.640 | + | 34.000 | + |
| 34.600 | + | 34.600 | + | 34.600 | + | 34.100 | + | 34.100 | + |
| 0 | o | 0 | o | 0 | o | 0 | o | 0 | o |
| 3.420 | + | 2.090 | + | 3.420 | + | 3.710 | + | 3.710 | + |
| 82% | + | 67% | + | 52% | o | 28% | o | 28% | o |
| 3 | + | 3 | + | 3 | + | 3 | + | 3 | + |
| | | | | | | | | | |
| + | | + | | + | | + | | + | |
| 1,1 | o | 1,1 | o | 1,1 | o | 1,1 | o | 1,1 | o |
| 46 | o | 42 | o | 42 | o | 42 | o | 42 | o |
| 0% | + | 0% | + | 0% | + | 40% | - | 31% | o |
| | | Kaibachstr.: Einbahnstr. für RV in beide Richtungen öffnen, (Bauliche) Trennung von Fuß- und Radverkehren | | | | Neubau entlang entfallender Bahngleise | | Neubau entlang entfallender Bahngleise | |
| | | Einrichtung von Fahrradstraßen entlang der Wohnstraßen, ggf. unter Entfall von Stellplätzen | | | | | | | |
| 28% | + | 30% | + | 30% | + | 77% | - | 72% | - |
| 0 | + | 0 | + | 0 | + | 0 | + | 1 | o |
| | | | | | | | | | |
| 0 (2 Punkte) | | + (5 Punkte) | | + (4 Punkte) | | 0 (2 Punkte) | | 0 (2 Punkte) | |

| Variante A9 | | Variante A10 | |
|---|---|---|---|
| Wert | Bewertung | Wert | Bewertung |
| 5.000 | | 5.010 | |
| 40 | o | 50 | o |
| 83% | + | 93% | + |
| 9% | | 5% | |
| 8% | | 0% | |
| 0% | | 2% | |
| 9 | o | 6 | + |
| 37.490 | + | 35.230 | + |
| 34.100 | + | 34.100 | + |
| 0 | o | 0 | o |
| 4.670 | + | 2.380 | + |
| 31% | o | 49% | + |
| 3 | + | 3 | + |
| | | | |
| + | | + | |
| 1,2 | o | 1,2 | o |
| 42 | o | 42 | o |
| 0% | + | 0% | + |
| Umbau der K.-A.-Str. zur Verbreiterung der vorh. RVA unter Entfall von mind. einem Kfz-Fahrstreifen | | | |
| Vglsw. hoher Aufwand bei Ausbau entlang der Bundesstraße durch erfordl. Brückenbau / Steg (Gefälle) | | Vglsw. hoher Aufwand bei Ausbau entlang der Bundesstraße durch erfordl. Brückenbau / Steg (Gefälle) Führung teilweise abseits der Quell- und Zielverkehre | |
| 67% | - | 59% | o |
| 0 | + | 0 | + |
| | | | |
| + (3 Punkte) | | + (5 Punkte) | |

| Bedeutung | Kriterium | Plan-Nr. | Variante B1 | | Variante B2 | | Variante B3 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Wert | Bewertung | Wert | Bewertung | Wert | Bewertung |
| | Abschnittslänge [m] | | 2.330 | | 2.650 | | 2.770 | |
| | Topografie [m] | | 40 | o | 40 | o | 40 | o |
| zu erreichender Standard | RSV-Standard [%] | 4.2 ff. | 40% | - | 76% | o | 4% | - |
| | RSV reduziert [%] | | 28% | | 10% | | 53% | |
| | ERA-Standard [%] | | 32% | | 14% | | 43% | |
| | kein Standard umsetzbar [%] | | 0% | | 0% | | 0% | |
| | Knotenpunkte mit Zeitverlust | 4.2 ff. | 8 | - | 10 | - | 7 | - |
| Potentialrelevante Faktoren | Einwohner nach VBZ [2014] | 5.1 | 32.260 | + | 35.310 | + | 35.810 | + |
| | Beschäftigte entspr. Unternehmensregister | 5.2 | 14.200 | + | 14.200 | + | 26.500 | + |
| | Anzahl der Hochschulplätze | 5.3 | 110 | + | 110 | + | 110 | + |
| | Anzahl Schulplätze | 5.3 | 3.380 | + | 4.290 | + | 12.270 | + |
| | RSV im Zuge bestehender Hauptradrouten [%] | 5.4 | 100% | o | 48% | o | 54% | o |
| | Anzahl der Bahnhöfe/ Haltepunkte | 5.3 | 1 | + | 1 | + | 1 | + |
| | Weitere befürtwortende Faktoren | | Direkte Anbindung für die RSV Wannweil - Pfullingen | | | | | |
| Gesamtbewertung Potentialrelevante Faktoren | | | + | | + | | + | |
| | Umwegfaktor | | 1,0 | o | 1,1 | o | 1,1 | o |
| Hemmende Faktoren | Schutzgebiete im Einzugsgebiet [ha] | 6.1 | 42 | o | 42 | o | 42 | o |
| | Grunderwerb [%] | 6.2 | 0% | + | 0% | + | 0% | + |
| | Belange anderer Verkehrsarten | | Umbau der K.-A.-Str. / Marktstr. zur Verbreiterung der vorhandenen RVA unter Entfall von mind. einem Kfz-Fahrstreifen | | Umbau der K.-A.-Str. / Marktstr. zur Verbreiterung der vorhandenen RVA unter Entfall von mind. einem Kfz-Fahrstreifen | | | |
| | Weitere Hemmnisse | | | | | | Entfall von Stellplätzen entlang der Metzgergasse zur Einhaltung des reduzierten RSV-Standards erforderlich | |
| Handlungsaufwand / Umsetzung | Länge mit Aus-, Um- oder Neubaumaßnahmen [m] | 7.2 ff. | 96% | - | 44% | o | 51% | o |
| | Anzahl neuer Ingenieurbauwerke | 7.2 ff. | 0 | + | 0 | + | 0 | + |
| | Belange / Kompatibilität mit den Planungen der Regionalstadtbahn | | Berücksichtigung einer beidseitigen RVA im Zuge der möglichen Umsetzung der Regionalstadtbahn | | Berücksichtigung einer beidseitigen RVA im Zuge der möglichen Umsetzung der Regionalstadtbahn | | Berücksichtigung einer beidseitigen RVA im Zuge der möglichen Umsetzung der Regionalstadtbahn | |
| GESAMTBEWERTUNG | | | 0 (0 Punkte) | | 0 (2 Punkte) | | 0 (1 Punkt) | |

BERNARD GRUPPE

| Variante B4 | | Variante B5 | | Variante B6 | | Variante B7 | | Variante B8 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wert | Bewertung | Wert | Bewertung | Wert | Bewertung | Wert | Bewertung | Wert | Bewertung |
| 2.580 | | 2.820 | | 2.450 | | 2.970 | | 2.956 | |
| 40 | o | 40 | o | 40 | o | 40 | o | 40 | o |
| **46%** | - | **50%** | - | **81%** | + | **82%** | + | **76%** | + |
| 21% | | 19% | | 18% | | 2% | | 4% | |
| 32% | | 31% | | 2% | | 15% | | 19% | |
| 0% | | 0% | | 0% | | 0% | | 0% | |
| 7 | - | 6 | o | 8 | - | 3 | + | 2 | + |
| 34.420 | + | 35.620 | + | 33.000 | + | 34.350 | + | 34.220 | + |
| 26.500 | + | 26.500 | + | 26.500 | + | 25.000 | + | 25.000 | + |
| 110 | + | 110 | + | 0 | + | 0 | + | 0 | + |
| 12.270 | + | 12.270 | + | 12.140 | + | 11.290 | + | 11.290 | + |
| 16% | o | 15% | o | 17% | o | 63% | o | 64% | o |
| 1 | + | 1 | + | 1 | + | 1 | + | 1 | + |
| | | | | | | | | | |
| + | | + | | + | | + | | + | |
| 1,1 | o | 1,2 | o | 1,0 | o | 1,2 | o | 1,2 | o |
| 42 | o | 42 | o | 40 | o | 42 | o | 42 | o |
| 0% | + | 0% | + | 0% | + | 0% | + | 0% | + |
| Umbau der Marktstr. zur Verbreiterung der vorhandenen RVA unter Entfall von mind. einem Kfz-Fahrstreifen | | Umbau der Marktstr. zur Verbreiterung der vorhandenen RVA unter Entfall von mind. einem Kfz-Fahrstreifen | | Umbau Kaiserstr. unter Entfall von Stellplätzen u. Öffnung der Einbahnstraße für Radverkehr<br>Belange Busverkehr berücksichtigen | | | | Mögliche Konflikte zw. Fuß- und Radverkehren entlang der Bildungsstätten (Charlottenstr.) | |
| Entfall von Stellplätzen entlang der Metzgergasse zur Einhaltung des reduzierten RSV-Standards erforderlich | | Entfall von Stellplätzen entlang der Metzgergasse zur Einhaltung des reduzierten RSV-Standards erforderlich | | | | | | | |
| 13% | + | 12% | + | 67% | - | 18% | + | 24% | + |
| 0 | + | 0 | + | 0 | + | 0 | + | 0 | + |
| | | | | | | | | | |
| 0<br>(2 Punkte) | | 0<br>(3 Punkte) | | 0<br>(2 Punkte) | | +<br>(6 Punkte) | | +<br>(6 Punkte) | |

| Variante B9 | | Variante B10 | | Variante B11 | |
|---|---|---|---|---|---|
| Wert | Bewertung | Wert | Bewertung | Wert | Bewertung |
| 3.230 | | 3.140 | | 3.310 | |
| 40 | o | grtls. Flach* | o | grtls. Flach* | o |
| 79% | + | 92% | + | 87% | + |
| 7% | | 0% | | 2% | |
| 14% | | 8% | | 11% | |
| 0% | | 0% | | 0% | |
| 2 | + | 0 | + | 1 | + |
| 36.180 | + | 33.860 | + | 35.870 | + |
| 25.000 | + | 25.000 | + | 25.000 | + |
| 0 | + | 0 | + | 0 | + |
| 11.290 | + | 11.050 | + | 11.050 | + |
| 77% | o | 25% | o | 49% | o |
| 1 | + | 1 | + | 1 | + |
| | | | | | |
| + | | + | | + | |
| 1,3 | o | 1,3 | o | 1,4 | - |
| 42 | o | 42 | o | 42 | o |
| 0% | + | 89% | - | 36% | o |
| | | Neubau entlang entfallender Bahngleise | | Neubau entlang entfallender Bahngleise | |
| | | Eingriff in wertvollen Naturraum (kein Schutzgebiet, aber Rückzugsort für Insekten/ Vögel/ Kleintiere) entlang der Honauer Bahn | | Eingriff in wertvollen Naturraum (kein Schutzgebiet, aber Rückzugsort für Insekten/ Vögel/ Kleintiere) entlang der Honauer Bahn | |
| 21% | + | 82% | - | 46% | o |
| 0 | + | 1 | o | 2 | - |
| | | | | | |
| + (6 Punkte) | | 0 (1 Punkt) | | 0 (1 Punkt) | |

| Bedeutung | Kriterium | Plan-Nr. | Variante C1 | | Variante C2 | | Variante C3 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Wert | Bewertung | Wert | Bewertung | Wert | Bewertung |
| | **Abschnittslänge [m]** | | 4.670 | | 4.520 | | 4.863 | |
| **Topografie [m]** | | | 40 | o | 70 | - | 40* | o |
| zu erreichender Standard | **RSV-Standard [%]** | **4.2 ff.** | **47%** | - | **84%** | + | **59%** | o |
| | RSV reduziert [%] | | 53% | | 16% | | 33% | |
| | ERA-Standard [%] | | 0% | | 0% | | 8% | |
| | kein Standard umsetzbar [%] | | 0% | | 0% | | 0% | |
| | Knotenpunkte mit Zeitverlust | 4.2 ff. | 5 | o | 4 | + | 7 | - |
| Potentialrelevante Faktoren | Einwohner nach VBZ [2014] | 5.1 | 29.580 | + | 30.370 | + | 31.565 | + |
| | Beschäftigte entspr. Unternehmensregister | 5.2 | 30.800 | + | 30.300 | + | 30.800 | + |
| | Anzahl der Hochschulplätze | 5.3 | 0 | o | 0 | o | 0 | o |
| | Anzahl Schulplätze | 5.3 | 6.380 | + | 7.740 | + | 7.736 | + |
| | RSV im Zuge des RadNETZes [%] | 5.4 | 100% | + | 20% | + | 61% | + |
| | Anzahl der Bahnhöfe/ Haltepunkte | 5.3 | 2 | + | 2 | + | 2 | + |
| | Weitere befürtwortende Faktoren | | | | | | | |
| **Gesamtbewertung Potentialrelevante Faktoren** | | | + | | + | | + | |
| **Umwegfaktor** | | | 1,1 | o | 1,1 | o | 1,2 | o |
| Hemmende Faktoren | Schutzgebiete im Einzugsgebiet [ha] | 6.1 | 42 | o | 42 | o | 42 | o |
| | Grunderwerb [%] | 6.2 | 0% | + | 0% | + | 0% | + |
| | Belange anderer Verkehrsarten | | | | Zur Erreichung des RSV-Standards Entfall von mind. einem Fahrstreifen entlang der B 27 erforderlich | | Entlang "Am Heilbrunnen" voraustl. hoher SV-Anteil; keine Einrichtung einer getrennten RVA möglich (Flächenverfügbarkeit) | |
| | Weitere Hemmnisse | | | | Starke Emissionsbelastung entlang der B 27 | | | |
| Handlungsaufwand / Umsetzung | Länge mit Aus-, Um- oder Neubaumaßnahmen [m] | 7.2 ff. | 37% | o | 37% | o | 57% | - |
| | Anzahl neuer Ingenieurbauwerke | 7.2 ff. | 0 | + | 0 | + | 1 | o |
| | Belange / Kompatibilität mit den Planungen der Regionalstadtbahn | | | | | | | |
| **GESAMTBEWERTUNG** | | | 0 (2 Punkte) | | + (3 Punkte) | | 0 (2 Punkte) | |

* Topografie kann nur eingeschränkt bewertet werden (da teilweise Neubau der Verbindung)