



Bewertungsverfahren mit Erläuterungen zu den Bewertungskriterien der Trassenvarianten

Die Bewertungsmatrix wurde auf Grundlage des Interreg-CHIPS-Einschätzungsbogens für Radschnellwege entwickelt und wurde für die Zwecke der Machbarkeitsstudie im Hinblick auf die Anforderungen der Pendler-Radrouten RLP angepasst. **Die Bewertung der Trassenvarianten erfolgt anhand von 12 Kriterien.**

Bewertungsstufen



Die Bewertungsstufen (4 = gut | 0 = schlecht) wurden für jedes Kriterium festgelegt. Die Kriterien sind entsprechend der Priorität gewichtet. (siehe Tabelle Bewertungsschema)

Bewertungsschema

Knoten	Bewertungskriterium	Bewertungskategorie	Punktwertung
I.	Direktheit	A	3-fach
II.	x Grunderwerb	A	3-fach
III.	Potenzial	A	3-fach
IV.	x Reisezeitverluste	A	3-fach
Summe 48 Punkte			
V.	x Attraktivität	B	2-fach
VI.	Breite	B	2-fach
VII.	x Interaktion	B	2-fach
VIII.	Schutzgebiete	B	2-fach
Summe 32 Punkte			
IX.	Knotenpunktdichte	C	1,25-fach
X.	x Kosten	C	1,25-fach
XI.	x Oberflächenbeschaffenheit	C	1,25-fach
XII.	Soziale Kontrolle	C	1,25-fach
Summe 20 Punkte			

Eine Beurteilung erfolgt für jeden Streckenabschnitt mit maximal 100 Punkten (beste Bewertung).

Lediglich die fünf mit „x“ gekennzeichneten Kriterien werden bei der Bewertung von Knoten angewendet und 5-fach gewertet.



I. Direktheit

Die Direktheit wird nicht für einzelne Segmente, sondern für die Varianten (Streckenteile) bewertet.

Vergleich der Streckenlänge gegenüber Luftlinie

- Trasse 1: Schifferstadt – Speyer
- Trasse 2: Speyer – Germersheim
- Trasse 3: Germersheim – Wörth
- Trasse 4: Kandel – Wörth
- Trasse 5: Hagenbach – Wörth
- Trasse 6a: Wörth – Karlsruhe
- Trasse 6b: Jockgrim – Karlsruhe

	Wertung	Umwegfaktor
Geeignet	4	$\leq 1,1$
	3	$> 1,1 - 1,15$
mäßig geeignet	2	$> 1,15 - 1,20$
	1	$> 1,20 - 1,25$
weniger geeignet	0	$> 1,25 - 1,30$

II. Grunderwerb

	Wertung	Grunderwerb
Geeignet	4	kein Grunderwerb (Bestand)
	3	Quert 1 Flurstück (bei Lückenschluss)
mäßig geeignet	2	Quert bis zu 3 Flurstücke (bei Lückenschluss)
	1	Quert bis zu 6 Flurstücke (bei Lückenschluss)
weniger geeignet	0	viel Grunderwerb / viele Teilstücke (bei Lückenschluss)



III. Potenzial

Quellen und Ziele

- Schule (weiterführende und Berufsschulen, Hochschulen), Einzugsbereich 500 m (S)
- Arbeitsplatzschwerpunkt, Einzugsbereich 500 m (A)
- Wohnbebauung, Einzugsbereich 200 m (W)
- Bahnhof (keine Straßenbahnhaltestellen), Einzugsbereich 1.200 m (B)

Wertung	Potenzial
4	vier oder mehr genannte Ziele/Quellen
3	drei Ziele/Quellen
2	zwei genannte Ziele/Quellen
1	ein genanntes Ziel/Quelle
0	kein genanntes Ziel/Quelle

IV. Reisezeitverluste

Bewertung der mittleren Verlustzeit durch Anhalten und Warten an Knotenpunkten (innerorts und außerorts):

Bewertung	Knoten	Verluste an Knoten bezogen auf Strecke
	Zeitverluste je Knoten in s	Zeitverluste in s/km
4	≤ 5	< 30
3	≤ 15	< 40
2	≤ 25	< 50
1	≤ 35	< 60
0	>35	< 70

Nur der Wert 4 erfüllt die Prüfkriterien von Pendler-Radrouten in RLP (max. Reisezeitverluste).

Vorgegebene Verlustzeiten für einzelne Knotenpunktformen (in Anlehnung an RSV-BW):

- Brücke/Unterführung/bevorrechtigt je 0 Sekunden
- Bahnübergang 5 Sekunden
- Minikreisverkehre 10 Sekunden
- Rechts-vor-Links-Knoten 10 Sekunden
- Kompaktkreisverkehre 15 Sekunden
- wartepflichtige Querungen 25 Sekunden
- LSA (im Zuge Hauptrichtung) 25 Sekunden
- LSA (im Zuge Nebenrichtung) 35 Sekunden



V. Attraktivität

	Wertung	Attraktivität
geeignet	4	abseits von Straßen / Gewerbe / Bahn etc.
	3	im hörbaren Bereich von Straßen / Gewerbe / Bahn etc.
mäßig geeignet	2	im hörbaren und sichtbaren Bereich zu Straßen / Gewerbe / Bahn etc.
	1	auf Nebenstraßen
weniger geeignet	0	auf Hauptverkehrsstraßen

VI. Breite

	Bewertungsfaktor				
Führungsform	4	3	2	1	0
selbstständig geführte Verbindung	RLP Kriterien (Entwurf 2019) / Kriterien RSV-BW	RLP Kriterien (Entwurf 2019) / reduzierte Kriterien RSV-BW	ERA 2010	Unter ERA 2010	Lückenschluss
Verbindung an Hauptverkehrsstraßen					
Verbindung auf Nebenstraßen					

Bei richtungsbezogen getrennten Führungen wird die jeweils geringere Breite bewertet.

	Breitenreduktion	verfügbare Restbreite ohne Parkraum
geeignet	+/- 0 cm	ohne Kfz-Stellplätze im Bestand
mäßig geeignet	- 50 cm	bei einseitigem Parken
weniger geeignet	- 100 cm	bei beidseitigem Parken

VII. Interaktion mit LaWi-, Forst- und Fußverkehr

	Wertung	Interaktion
geeignet	4	außerorts, sehr wenig Interaktion zu erwarten
	3	außerorts, Interaktion im geringen Ausmaß zu erwarten
mäßig geeignet	2	lockere Wohnbebauung / vereinzelt Landwirtschaft oder Gewerbe vorhanden
	1	verdichtete Wohnbebauung / landwirtschaftliche Nutzung / Gewerbebetrieb
weniger geeignet	0	Freizeiteinrichtung / stark frequentierte Hauptstr. / intensive landwirtschaftliche Nutzung / intensiver Gewerbebetrieb

VIII. Schutzgebiete (Puffer-Abstand: 5m)

	Wertung	Schutzgebiete
geeignet	4	keine Schutzgebiete betroffen
	3	Landschaftsschutzgebiete (LSG)
mäßig geeignet	2	Flora-Fauna-Habitat Gebiete (FFH) mit geringer Betroffenheit
	1	Flora-Fauna-Habitat Gebiete (FFH) mit hoher Betroffenheit / Schutzwürdigkeit
weniger geeignet	0	Naturschutzgebiete (NSG), Wasserschutzgebiete (WSG) Zone I, Hochwasserrückhaltebecken (HRB)

IX. Knotenpunktdichte

	Wertung	Knotenpunktdichte*
geeignet	4	kein Knoten auf 1.000 m
	3	bis drei Knoten auf 1.000 m
mäßig geeignet	2	vier bis sechs Knoten auf 1.000 m
	1	sieben bis neun Knoten auf 1.000 m
weniger geeignet	0	mehr als neun Knoten auf 1.000 m

* auch für Rechts- vor Links-Knotenpunkte bzw. Einmündungen.

X. Kosten

Wertung	Kosten
4	geringe Kosten
3	niedrige Kosten: Markierung, Demarkierung (Umwidmung)
2	mittlere Kosten: Anbau / Ausbau / Erweiterung
1	hohe Kosten: Neubau Strecke, Lückenschluss
0	sehr hohe Kosten: Neubau Ingenieurs-bauwerke (z.B. Brücke, Unterführung)

XI. Oberflächenbeschaffenheit

	Wertung	Beschreibung
geeignet	4	einwandfreier Asphaltbelag
	3	Asphaltbelag wenig Sanierungen / gute Betondecke
mäßig geeignet	2	Asphalt mit leichten Rissbildungen / Beton mit Fugen
	1	sanierungsbedürftiger Asphaltbelag / schadhafte Betondecke
weniger geeignet	0	wassergebundene Decke / Pflaster / LS

XII. Soziale Kontrolle

	Wertung	Soziale Kontrolle
geeignet	4	städtischer Bereich, hoch frequentiert
	3	Wohngebiete, beleuchtet
mäßig geeignet	2	Wohngebiete, überwiegend beleuchtet
	1	zersiedelte Bereiche, Gewerbe, Industrie
weniger geeignet	0	Wald, Feld, Freiflächen ohne Bebauung, weitestgehend unbeleuchtet

Muster Datenauszug „Bewertung der Trassenvarianten“

Beispiel Schifferstad – Speyer



Machbarkeitsstudie Pendler-Radrouten Schifferstadt – Speyer – Wörth

