

Universitätsstadt Tübingen
Fachabteilung Verkehrsplanung
Sarcoli, Mirco Telefon: 07071-204-2387
Schott, Bernd Telefon: 07071-204-2390
Gesch. Z.: R-0-2/

Vorlage 409/2015
Datum 05.11.2015

Berichtsvorlage

zur Kenntnis im **Ortsbeirat Lustnau**
zur Kenntnis im **Ortsbeirat Nordstadt**
zur Kenntnis im **Ortsbeirat Stadtmitte**
zur Kenntnis im **Ortsbeirat Weststadt**
zur Behandlung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**

Betreff: **Radverkehrsmaßnahmen 2016/2017**

Bezug: Antrag 501/2015 Schleifmühleweg als Fahrradstraße
Antrag 526/2015 Informationsbroschüre

Anlagen: 2 Anlage 1 Radmaßnahmen 2016-2017
Anlage 2 Kreuzung Westbahnhofstraße/Rappstraße - Variante B

Zusammenfassung:

Folgende Maßnahmen sind zur Radverkehrsförderung für die Jahre 2016/2017 geplant:

1. Umgestaltung des Knotenpunktes Westbahnhofstraße/Rappstraße
2. Ausweisung Rappstraße als Fahrradstraße
3. Ausweisung Schleifmühleweg als Fahrradstraße
4. Markierung von Schutzstreifen im Knotenpunkt Wilhelmstraße / Pfrondorfer Straße / Kreuzstraße
5. Umgestaltung und Markierung von Schutzstreifen in der Friedrichstraße
6. B+R Hauptbahnhof Südseite
7. Weiche Maßnahmen der Radverkehrsförderung

Finanzielle Auswirkungen	HH-Stelle	Rest 2015	2016	2017 ff.
Vermögenshaushalt:				
Radwegebauprogramm	2.6300.9508.000-0101	19.003,62 €	400.000 €	400.000 €
Saldo:		19.003,62 €	400.000 €	400.000 €

Ziel:

Mit der Umsetzung der Maßnahmen soll der Radverkehr gefördert werden.

Bericht:

1. Anlass / Problemstellung

Mit dieser Vorlage soll ein Überblick über den Stand der diesjährigen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und der geplanten Projekte für die Jahre 2016/2017 gegeben werden. Zudem sollen die Ergebnisse der durch die Fraktionen beantragten Prüfungen vorgestellt werden.

Mit dem interfraktionellen Antrag 501/2015 der CDU und der AL/Grüne wurde die Verwaltung gebeten folgende Punkte zu prüfen:

- Ausweisung des Schleifmühlwegs als Fahrradstraße zwischen der Westbahnhofstraße und der Belthlestraße
- Überprüfung der Verkehrssituation am Nordausgang des Schloßbergtunnels.

Die Ergebnisse der Prüfung werden weiter unten in der Vorlage vorgestellt.

Zum Thema Öffentlichkeitsarbeit wurde seitens der AL/Grüne der Antrag 526/2015 „Informationsbroschüre über Fahrradschutzstreifen und Fahrradstraßen“ gestellt. Hiermit wird die Verwaltung gebeten, Broschüren zu dem Thema zu erstellen und an alle Haushalte in Tübingen zu verteilen. Unter dem Punkt Öffentlichkeitsarbeit wird auf diesen Antrag eingegangen.

Ein detaillierter Bericht über die finanziellen Ergebnisse aus diesem Jahr ist noch nicht möglich, da einzelne Maßnahmen noch umgesetzt werden bzw. keine abschließende Kostensicherheit besteht.

2. Sachstand

2.1. Realisierte Infrastrukturmaßnahmen für das Jahr 2015

Im Folgenden werden die umgesetzten oder sich in Bau befindenden Maßnahmen aufgelistet, die nicht bereits in der Vorlage 14/2015 aufgelistet wurden:

Instandsetzung	Route Radverkehrskonzept
Ausbesserungen – Dahlienweg, Ammertal	--
Nachmarkierungen auf verschiedenen Wegen	--
Saiben (Verbindung Umfahrung Bahnbetriebswerk)	--
Steinwiesenstraße (Kilchberg-Stauwehr)	

Leitlinien / Randmarkierung	Route Radverkehrskonzept
Verbindung Hirschau-Neckar, parallel L371	HR 4
Verbindung Weilheim-Kilchberg, parallel L370	NR 6

Infrastruktur	Route Radverkehrskonzept
Umgestaltung der Fürststraße zur Fahrradstraße	HR 3
Querung Hechinger Straße	--
Friedrichstraße / Bismarckstraße (Bordsteinabsenkung)	HR 2
Ausweisung der Karlstraße als Fahrradstraße	HR 3
Piktogramme Lustnauer Tor – Wilhelmstraße	HR 1
Lustnauer Tor – Auffahrt Mittelinsel	HR 7
Fahrradzählsäule	HR 2

2.2. Noch ausstehende Maßnahmen

Die folgenden Maßnahmen wurden bereits unter anderem mit der Vorlage 14/2015 im Gremium behandelt. Die Rahmenbedingungen ließen eine Umsetzung jedoch noch nicht zu:

A. Schnarrenbergstraße / Nordring (HR 5)

Mit der Behandlung der Vorlage 14/2015 im Planungsausschuss wurden Anregungen gegeben, die in diese Planung einfließen und abgestimmt wurden. Hierdurch wurde mehr Zeit als angesetzt in Anspruch genommen. Anschließend wurde die Ausführungsplanung im Detail angepasst und beim Regierungspräsidium eingereicht, um die Förderung zu beantragen. Mitte November erfolgte der Zuwendungsbescheid über 75 T€, so dass die Maßnahme ausgeschrieben werden kann.

B. Pfrondorfer Straße (NR 1)

Die Sanierung der Pfrondorfer Straße ist auf 2016 verlegt worden. Grund für die Verschiebung war der Ausbau des begleitenden Weges zwischen Bebenhausen und der Kälberstelle zum Radweg durch den Landkreis. Durch diese Maßnahme wurde mit mehr Verkehr in der Pfrondorfer Straße gerechnet.

C. Kusterdinger Straße (HR 4)

Diese Maßnahme ist in ein Sonderförderprogramm des Landes aufgenommen worden, welches Querungen von Straße im Zuge des Landesradwegenetzes unterstützt. Die Umsetzung ist für 2016 vorgesehen.

D. Waldhörlestraße/Füllmaurerstraße/Fuchsstraße (HR 3)

Diese Maßnahme wurde ebenfalls in das Sonderprogramm aufgenommen.

E. Am Stadtgraben – Lustnauer Tor (HR 7)

Die Einrichtung von Schutzstreifen im Bereich des Lustnauer Tores wurde bisher nicht umgesetzt. Der Grund ist eine von den Stadtwerken angekündigte Maßnahme in diesem Bereich. Die Markierungen und eine Fahrbahnausbesserung werden gemeinsam mit den Stadtwerken erfolgen.

F. Leitlinien Bahnbetriebswerk – Weilheim

Die Markierung der Leitlinien wird in Abhängigkeit der Witterung durchgeführt. Die Finanzierung ist mit Mitteln aus 2015 möglich.

2.3. Geplante Infrastruktur für die Jahre 2016/2017

Im Folgenden werden die Maßnahmen vorgestellt, die noch nicht im Planungsausschuss behandelt wurden. In der beigefügten Anlage sind die Maßnahmen im Radroutennetz verortet. Die Projekte, die bereits für 2015 beschlossen wurden, jedoch noch nicht umgesetzt, sind weiter oben aufgeführt.

Die Maßnahmen wurden nach der Abstimmung mit der AG Rad (Polizei, Stadtverkehr, Verkehrsclub Deutschland, Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club sowie die städtische Vertretungen zu Verkehrsrecht und Tiefbau) mit dem Forum Radverkehr diskutiert. Dieses fand am 18.11.2015 statt. Teilgenommen haben Vertretungen des ADFC, VCD, Stadtverkehr, Universität, Jugendgemeinderat, OBR Lustnau, OBR Weststadt, CDU und AL/Grüne. Die Ergebnisse werden unter den Maßnahmen wiedergegeben.

1. Umgestaltung des Knotenpunktes Westbahnhofstraße/Rappstraße

Die bestehende Signalanlage wurde im Jahr 2001 installiert. Die Verkehrsströme haben sich aufgrund von Veränderungen im städtischen Gefüge anders entwickelt - als damals angenommen. Hinweise aus der Bevölkerung und der Elternvertretungen umliegender Schulen und Kindergärten haben die Verwaltung veranlasst, die Gestaltung des Knotenpunktes zu überprüfen. Mittels Beobachtungen und Verkehrszählungen konnten folgende zwei wesentliche Aspekte festgestellt werden:

- Im Norden hat sich der Hauptstrom verlagert. Die Hauptbeziehung verläuft seit dem Neubau der Brücke in Verlängerung der Freiackerstraße über die Max-Eyth-Straße.
- Die Querungen der Westbahnhofstraße, vor allem im Schülerverkehr, folgen in den morgendlichen Spitzenzeiten nicht der Furt, sondern diagonal über den Knotenpunkt.

An diesem Knotenpunkt wurden anhand der Hinweise und Beobachtungen drei Varianten entwickelt:

- A. Beibehaltung der bestehenden Fußgängerfurt – östlich der Rappstraße
- B. Verlegung der Fußgängerfurt westlich der Rappstraße
- C. Vollsignalisierung aller Einmündungen und Rund-um-Grün für zu Fuß Gehende

Die Varianten wurden hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit bezüglich des Kraftfahrzeugverkehrs durch ein externes Ingenieurbüro beurteilt. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Varianten A und B ausreichend leistungsfähig sind, mit Variante C ist die Grenze erreicht.

Variante A und B unterscheiden sich im Wesentlichen durch die Lage der Fuß- bzw. Fuß- und Radquerung der Westbahnhofstraße. Durch die Lage der Furt wird der Strom der Zufußgehenden und Radfahrenden auf der nördlichen Seite von den aus der Tankstelle ausfahrenden Fahrzeugen gekreuzt oder nicht. Die Variante A löst die Konflikte durch die Ein-/Ausfahrt nicht. Variante B trennt die Ströme, da die Furt und die Ein-Ausfahrt gedreht werden. Zudem nimmt Variante B die Hauptströme im Schülerverkehr auf, so dass kein diagonales Queren mehr notwendig ist. Ein weiterer positiver Effekt ist das Abrücken der Ausfahrt von den bestehenden Parkplätzen im westlichen Bereich der Westbahnhofstraße. Dadurch werden die Sichtverhältnisse verbessert.

Die Varianten wurden neben der AG Rad und dem Forum Radverkehr vor Ort unter anderem mit dem Tankstellenbetreiber, Ortsbeiratsmitgliedern, Elternvertretungen und Anwohnenden diskutiert. Die Mehrheit bei dem Ortstermin plädierte für eine Verlagerung der Furt. Auch im

Forum wurde die Variante B empfohlen. Die Verwaltung schlägt die Umsetzung der Variante B vor.

2. Ausweisung Rappstraße als Fahrradstraße

Mit der Änderung des Knotenpunktes Westbahnhofstraße/Rappstraße wird die Rappstraße als Fahrradstraße ausgewiesen. Somit kann ein durchgängiges Angebot vom Ammerbegleitweg bis zum Fahrradtunnel hergestellt werden und die Lücke im Radroutennetz geschlossen werden. Im Knotenpunkt mit dem Schleifmühleweg wird sie wie bisher untergeordnet, an den anderen Knotenpunkten bevorrechtigt. Sie wird wie die bereits vorhandenen Fahrradstraßen für den Kfz-Verkehr frei gegeben. Aus Sicht des Forums kann die Rappstraße als Fahrradstraße ausgewiesen werden.

3. Ausweisung Schleifmühleweg als Fahrradstraße

Mit dem oben beschriebenen Antrag 501/2015 wurde die Verwaltung beauftragt die Einrichtung einer Fahrradstraße im Schleifmühleweg und die Umgestaltung des nördlichen Bereiches des Fuß- und Radtunnels (Vor dem Haagtor) zu prüfen.

Die Abstimmung mit der AG Rad ergab folgendes Ergebnis:

Der Schleifmühleweg wird als Fahrradstraße eingerichtet. Die vorhandene Bevorrechtigung kann aufrecht erhalten bleiben. Das Ende bzw. der Beginn ist kenntlich zu machen. Deshalb wird vorgeschlagen die Fahrradstraße bis zwischen Belthlestraße und Vor dem Haagtor zu führen.

Im Forum wurde diese Meinung nicht komplett geteilt. Hier gab es ein geteiltes Meinungsbild, vor allem, weil Behinderungen für den Busverkehr befürchtet werden. Der Stadtverkehr hat die Situation nochmals auf der Grundlage der aktuellen Verkehrszählung bewertet und kam zu folgendem Ergebnis: Die betroffenen Linien sind bereits jetzt überdurchschnittlich verspätungsanfällig und die Reserven im Fahrzeugumlauf aufgebraucht. Weitere Verlangsamungen oder regelmäßige Störungen würden daher zu einer Verschlechterung der Pünktlichkeit oder zu hohen Sprungkosten führen. Die Straße ist jedoch für ein regelkonformes Überholen zu schmal. Die Busse müssen sich somit bereits heute der Geschwindigkeit vorausfahrender Radfahrende anpassen. Die Einrichtung einer Fahrradstraße hat daher kaum signifikante Auswirkung auf die realisierbaren Fahrzeiten.

Die Fahrradstraße im Schleifmühleweg kann somit eingerichtet werden.

Dabei wurden folgende zwei grundsätzliche Veränderungen diskutiert:

- Bevorrechtigung der Achse Tunnel-Schleifmühleweg
- Regelung durch rechts vor links, bspw. mittels eines Verkehrsberuhigten Bereiches

Eine Bevorrechtigung des Radverkehrs zwischen Schleifmühleweg und dem Fuß- und Radtunnel wird nicht empfohlen, da die Sichtverhältnisse nicht ausreichend sind. Die Sichtverhältnisse werden durch ein Haus sowie den mangelnden Einblick in den Tunnel eingeschränkt. In den Knotenpunkt einfahrende Kraftfahrzeuge würden Radfahrende erst spät sehen.

Bei einer Regelung durch „Rechts vor Links“ würden Fahrzeuge aus der Schwärzlocher Straße den Radfahrenden aus dem Tunnel untergeordnet. Wie bereits beschrieben wird dies aufgrund der mangelnden Einsehbarkeit als kritisch eingeschätzt. Zudem wären Radfahrende aus dem Tunnel dem Fahrzeugverkehr vom Haagtor untergeordnet, derzeit sind sie bevorrechtigt. In Gegenrichtung würde diese Regelung keine Veränderung für den Radverkehr bringen.

Im Bereich des Tunnelportals und dem Haagtorplatz ergab die Abstimmung mit der AG Rad und dem Forum Radverkehr eine Beibehaltung der jetzigen eindeutigen Verkehrsregelung. Insgesamt handelt es sich jedoch um eine unbefriedigende Situation. Die Verwaltung wird sich deshalb mit alternativen Lösungen beschäftigen und sich mit diesem Ort insgesamt beschäftigen.

4. Markierung von Schutzstreifen im Knotenpunkt Wilhelmstraße / Pfrondorfer Straße / Kreuzstraße

Derzeit endet bzw. beginnt der Radfahrstreifen in der Wilhelmstraße an der Stuttgarter Straße. Östlich der Stuttgarter Straße wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt. Das Angebot aus der Wilhelmstraße endet bzw. beginnt ohne ein weiterführendes Angebot für den Radverkehr. Mit der Markierung des Schutzstreifens in der Pfrondorfer Straße wird diese Lücke im städtischen Radrouten Netz verdeutlicht.

Die Verwaltung schlägt als Lückenschluss vor, zwischen der Stuttgarter Straße und der Kreuzstraße in beide Richtungen Schutzstreifen einzurichten. Zudem sieht der Vorschlag vor, in der Einmündung der Kreuzstraße ein Angebot zu schaffen und so den Radverkehr aus der Kreuzstraße zu ordnen.

Im Allgemeinen wurde diese Planung im Forum Radverkehr befürwortet. Es wurde jedoch gebeten, Anpassungen der bestehenden Planung zu prüfen. So wurde empfohlen ein Vorbeifahrstreifen in der Jürgensenstraße mit Aufstellfläche einzurichten. Zudem wurde eine Prüfung vorgeschlagen, die die Führung des Rechtsabbiegers in die Kreuzstraße so ändert, dass die Geschwindigkeit verringert wird. Weiter soll eine Querungshilfe in der Kreuzstraße im Bereich des Kirchgrabens angedacht werden.

5. Umgestaltung und Markierung von Schutzstreifen in der Friedrichstraße – Süd

Im Zuge des Hotelneubaus wird der Eingang zur Innenstadt aufgewertet. Im Rahmen dieser Straßenraumgestaltung können Schutzstreifen in beiden Richtungen eingerichtet werden. Mit der Vorlage 252/2015 und 252a/2015 wurde diese Maßnahme detailliert vorgestellt und bereits beschlossen. Das Forum schlägt die Umsetzung vor.

6. B+R Hauptbahnhof Südseite

Im Zuge der Vorbereitungen der Planungen entstanden Verzögerungen, so dass zum derzeitigen Zeitpunkt kein detaillierter Entwurf vorgelegt werden kann. Die Verwaltung verfolgt jedoch das Ziel, die Abstellanlage in den kommenden 2 Jahren zu erweitern.

2.4. Planungsstand weiche Maßnahmen der Radverkehrsförderung in 2016

I. Antrag 526/2015 „Informationsbroschüre“

Mit Antrag 526/2015 wurde die Verwaltung gebeten, eine „Informationsbroschüre über Fahrradschutzstreifen und Fahrradstraßen“ zu erstellen. In dieser sollen die verkehrsrechtlichen Sachverhalte und sicherheitsrelevanten Vorzüge der Fahrradschutzstreifen und Fahrradstraßen erklärt werden. Ziel ist es, die Verkehrsteilnehmenden zum richtigen Verhalten zu motivieren und somit eine Reduzierung der Konflikte zu erreichen. Die Verwaltung unterstützt die Idee, die Verkehrsteilnehmenden über die neueren Elemente in Tübingen zu informieren. Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen BW (agfk BW) stellt zu diversen Themen Informationsmaterial zur Verfügung. Dies wurde teilweise in Tübingen beispielsweise bei der Eröffnung des Ammerbegleitweges und der Fahrradstraße in der Max-Eyth-Straße eingesetzt. So gibt es unter anderen folgende Materialien der agfk, die mit städtischem Logo

ausgestattet werden können bzw. teilweise in einer Variante mit „Tübinger t“ schon vorhanden sind: zum Thema Fahrradstraße: Straßenbanner / Türanhänger / Informationsbroschüre / Poster; zum Thema Schutzstreifen: Informationsbroschüre

In Anbetracht der bei der agfk verfügbaren Materialien einerseits und der fehlenden personellen Ressourcen zur Öffentlichkeitsarbeit im Radverkehr bei der Stadtverwaltung für die Erstellung einer eigenen Informationsbroschüre andererseits schlägt die Verwaltung vor, die Informationsbroschüren der agfk in ausreichender Anzahl mit städtischem Logo herzustellen. Diese werden dann unter anderem in den Rathäusern ausgelegt und bei Aktionen zur Mobilität oder dem Radverkehr verteilt.

II. Stadtradeln Tübingen

Die Verwaltung plant – auf vielfältigem Wunsch aus der Stadtgesellschaft – im Jahr 2016 wieder am bundesweiten Wettbewerb „Stadtradeln“ teilzunehmen. Primäres Ziel dieses Wettbewerbes des Europäischen Klimabündnisses ist es, dass die Parlamentarier vor Ort gemeinsam mit der Bürgerschaft die Radfahr-Verhältnisse „erfahren“ und einen sichtbaren Beitrag zu einer lärm- und emissionsarmen Mobilität leisten.

In 2015 nahmen bundesweit über 300 Kommunen und über 2.000 Mitglieder der Kommunalparlamente teil. Die Anzahl der Radlerinnen und Radler lag bei über 100.000. Der 3-wöchige Radelzeitraum für Tübingen ist auf den Zeitraum 4. bis 24 Juli 2016 festgelegt worden. Die Verwaltung hofft auf eine sehr rege Beteiligung aus dem Gemeinderat und aus der Bürgerschaft.

III. RadCHECKS

Der Tübinger Kreisverband des Allgemeinen Fahrradclubs Deutschland (ADFC) hat signalisiert, dass er auch in 2016 in Kooperation mit der Stabsstelle Umwelt- und Klimaschutz kostenlose RadCHECKs anbieten wird. Dieses Angebot der kostenlosen Checks von Fahrrädern insbesondere in Bezug auf Aspekte der Sicherheit (Licht, Bremsen) und kleinere Wartungs- und Einstellarbeiten (Luftdruck, Bremsstärke etc.) wird nach wie vor sehr gerne von der Bevölkerung angenommen. Die Fortführung der RadCHECKs, die vor allem durch Ehrenamtliche des ADFC und des Werkstadthauses gestemmt werden, ist aus Sicht der Verwaltung sehr sinnvoll. Beim Herbstschwerpunkt „sehen und gesehen werden“ wird wieder die Kreisverkehrswacht mitwirken.

IV. Reparaturhilfe für BonusCard- und KinderCard-Inhaberinnen und -Inhaber

Die Verwaltung beabsichtigt das Angebot für Inhaberinnen und -Inhaber einer BonusCard bzw. KinderCard für sachkundige Hilfe und Anleitung bei kleineren Fahrradreparaturarbeiten (inkl. Ersatzteil im Wert von bis zu 20 €) in Kooperation mit den Partnern Jugendhilfestation Nord und Werkstadthaus, sowie Radstall der Bruderhausdiakonie (siehe Vorlage 430/2015) aufrecht zu erhalten. Denn ein voll funktionstüchtiges und gewartetes Fahrrad ist elementarer Bestand zur sicheren Teilnahme an der /Rad-)Mobilität.

V. Schulprojekte

Weiterhin wird Stabsstelle Umwelt- und Klimaschutz den Tübinger Schulen die Aktionen „SchulTOURNEE“ und „Upcycling your bike“ anbieten, wobei beide Aktionen Bausteine enthalten, die der Sicherheit im Radverkehr dienen (Wartung, Reparatur, Information).

Obwohl bereits weitere Ideen für soft Maßnahmen der Radverkehrsförderung bei der Verwaltung bestehen (z. B. Kooperationsprojekt mit den Walter Tigers, Ansprache von Arbeitgebern), können aufgrund fehlender personeller Ressourcen keine weiteren Maßnahmen umgesetzt werden.

3. Vorgehen der Verwaltung

Die Verwaltung verfolgt die Realisierung der oben beschriebenen Maßnahmen und setzt diese entsprechend der haushaltsrechtlichen Randbedingungen um. Die größeren Maßnahmen wird die Verwaltung entsprechend der Hauptsatzung zur Beschlussfassung dem zuständigen Ausschuss des Gemeinderates vorlegen.

4. Lösungsvarianten

Die Verwaltung verfolgt alle oder einzelne der oben beschriebenen Maßnahmen nicht weiter.

5. Finanzielle Auswirkungen

5.1. Überblick der Finanzmittel 2015

Wie bereits formuliert ist ein detaillierter Bericht über die finanziellen Ergebnisse aus diesem Jahr ist noch nicht möglich. Nach derzeitigem Stand gehen wir von folgendem Ergebnis und Rahmenbedingungen aus:

Rest 2014	+396.261,37 €
2015	+400.000 €
Insgesamt 2015	=796.261,37 €
Abgeflossen bzw. gebunden 2015	-777.257,75 €
Verfügbare Rest-Mittel 2015	=19.003,62 €
Voraussichtliche Mittel 2016 und 2017 entspr. HH-Planentwurf 2016	Je +400.000 €
Gesamte Mittel für 2016 und 2017	=819.000 €

5.2. Kostenschätzungen der Infrastrukturmaßnahmen

Überblick der finanziellen Auswirkungen der geplanten Infrastrukturmaßnahmen:

Maßnahme	Route	Geschätzte Kosten	Förderfähig
1. Umgestaltung des Knotenpunktes Westbahnhofstraße/Rappstraße	HR 2	50-70 T€	Ja
2. Ausweisung Rappstraße als Fahrradstraße	HR 2	5 T€	Ja – mit 1
3. Ausweisung Schleifmühlweg als Fahrradstraße	NR	5-10 T€	Nein - Bagatellgrenze
4. Markierung von Schutzstreifen im Knotenpunkt Wilhelmstraße / Pfrondorfer Straße / Kreuzstraße	HR 1	20-30 T€	Nein - Bagatellgrenze
5. Umgestaltung und Markierung von Schutzstreifen in der Friedrichstraße – Süd	HR 2	100-120 T€	Ja
6. B+R Hauptbahnhof Südseite	---	200 T€	Ja
A .Schnarrenbergstraße / Nordring	HR 5	380 T€	Bereits im Förderprogramm
B. Pfrondorfer Straße	NR 1	10 T€	Nein - Bagatellgrenze
C. Kusterdinger Straße	HR 4	30-50 T€	Bereits im Sonderförderprogramm
D. Waldhörnlestraße / Füllmaurerstraße / Fuchstraße	HR 3	30-50 T€	Bereits im Sonderförderprogramm
E. Am Stadtgraben	HR 7	10 T€	Nein – Bagatellgrenze
F. Leitlinien Bahnbetriebswerk – Weilheim	HR 1	10 T€	Nein - Bagatellgrenze
Summe Kostenschätzungen		840-945 T€	

Die geplanten Maßnahmen 1.-6- sowie A-F übersteigen mit ihren Kosten voraussichtlich die in 2016 und 2017 zur Verfügung stehenden Mittel um etwa 20 -125 T€. Die Maßnahmen stellen jedoch ein Portfolio dar. Teilweise können sie im Zuge von erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen oder Baustellen der Stadtwerke realisiert werden.

Den Ausgaben stehen folgende Einnahmen aus Förderungen gegenüber (Förderbescheid teilweise bereits erhalten):

Maßnahme	Förderung
Schnarrenbergstraße / Nordring	75 T€
Kusterdinger Straße	Bis zu 10 T€
Kusterdinger Straße	Bis zu 10 T€
B+R Hauptbahnhof (Förderhöhe abhängig von verwendetem Abstellsystem)	40-100 T€

Ausgaben und Einnahmen saldiert können die geplanten Maßnahmen 2016/2017 voraussichtlich vollständig umgesetzt werden.

6. Anlagen

Anlage 1 Radmaßnahmen 2016-2017

Anlage 2 Kreuzung Westbahnhofstraße/Rappstraße - Variante B