



Projektbezeichnung:

GRENZENLOS RADFAHREN
TRANSNATIONALE LEADER PROJEKT
RADWEGSTUDIE 2020

ABSCHLUSSBERICHT

DATUM	ÄNDERUNG	FREIGABE
24.04.2018	Zwischenpräsentation	-
30.09.2018	Schlusspräsentation	-
19.01.2020	Verlage BSA Kufstein und Landratsamt Rosenheim	
19.04.2020	Projektatgabe "Vorstudie"	
31.08.2020	Projektatgabe	

Datum:

31.08.2020

Das Projekt wird gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des Ländlichen Raums (ELER).



Mit Unterstützung von Bund, Land und Europäischer Union



Bundesministerium
Landwirtschaft, Regionen
und Tourismus

LE 14-20



Bearbeitung:

FORSTENLECHNER
ECHEN

INHALTSVERZEICHNIS

1.	ALLGEMEIN	1
	1.1. Auftraggeber	1
	1.2. Projektpartner	1
	1.3. Ausgangslage und Aufgabenstellung	1
	1.4. Festlegung des Planungsgebietes	1
	1.5. Ziel und Inhalt der Studie	2
	1.6. Verwendete Unterlagen	3
	1.7. Vorentwurf, technische Abstimmung	3
	1.7.1. Landratsamt Rosenheim	4
	1.7.2. Baubezirksamt Kufstein	4
2.	GEMEINDE FLINTSBACH AM INN (D)	4
	2.1. Planungsgebiet - gewählte Radverkehrsführung	4
	2.2. Beschreibung der Radwegtrasse	5
	2.2.1. Abschnitte 1, 2 (Variante) und 3	5
	2.2.2. Abschnitt 2.....	6
	2.3. Ausbauquerschnitte.....	7
	2.4. Baukosten.....	8
	2.5. Grundbeanspruchung – berührte Flurstücke	8
3.	GEMEINDE OBERAUDORF (D)	9
	3.1. Planungsgebiet - gewählte Radverkehrsführung	9
	3.2. Beschreibung der Radwegtrasse	9
	3.2.1. Abschnitt 1 und 2.....	9
	3.2.2. Abschnitt 3.....	12
	3.3. Ausbauquerschnitte.....	14
	3.4. Baukosten.....	15
	3.5. Grundbeanspruchung – berührte Flurstücke	15
4.	GEMEINDE KIEFERSFELDEN (D).....	15
	4.1. Planungsgebiet - gewählte Radverkehrsführung	15
	4.2. Beschreibung der Radwegtrasse	16
	4.2.1. Abschnitt 1.....	16
	4.2.2. Abschnitt 2.....	17
	4.2.3. Abschnitt 3.....	17
	4.2.4. Abschnitte 4 und 5	18
	4.2.5. Abschnitt 6.....	19
	4.3. Ausbauquerschnitte.....	21
	4.4. Baukosten.....	23
	4.5. Grundbeanspruchung – berührte Flurstücke	23
5.	GEMEINDE NIEDERNDORF (A)	23
	5.1. Planungsgebiet - gewählte Radverkehrsführung	23
	5.2. Beschreibung der Radwegtrasse	24

5.2.1.	Abschnitt 1, 2 und 3.....	24
5.2.2.	Abschnitte 4 und 5.....	27
5.2.3.	Abschnitt 6	28
5.2.4.	Abschnitte 7 und 8.....	30
5.2.5.	Abschnitte 9 und 10	31
5.2.6.	Abschnitt 11.....	33
5.3.	Ausbauquerschnitte.....	34
5.4.	Baukosten.....	37
5.5.	Grundbeanspruchung – berührte Grundparzellen	37
6.	GEMEINDE WALCHSEE (A)	41
6.1.	Planungsgebiet - gewählte Radverkehrsführung.....	41
6.2.	Beschreibung der Radwegtrasse	41
6.2.1.	Abschnitt 1	41
6.2.2.	Abschnitt 2	42
6.2.3.	Abschnitt 3	44
6.2.4.	Abschnitt 4	45
6.2.5.	Abschnitte 5 und 6.....	47
6.3.	Ausbauquerschnitte.....	49
6.4.	Baukosten.....	51
6.5.	Grundbeanspruchung – berührte Grundparzellen	51
7.	GEMEINDE KÖSSEN (A)	54
7.1.	Planungsgebiet - gewählte Radverkehrsführung.....	54
7.2.	Beschreibung der Radwegtrasse	54
7.2.1.	Abschnitt 1	54
7.2.2.	Abschnitt 2	55
7.2.3.	Abschnitte 3 bis 6	57
7.2.4.	Abschnitte 7 und 8.....	61
7.2.5.	Abschnitte 9 und 10	63
7.2.6.	Abschnitte 11 bis 13.....	64
7.2.7.	Abschnitte 14 und 15	66
7.2.8.	Abschnitt 16.....	67
7.2.9.	Abschnitte 17 und 18	68
7.2.10.	Abschnitt 19.....	70
7.2.11.	Abschnitt 20.....	70
7.2.12.	Abschnitt 21.....	73
7.3.	Ausbauquerschnitte.....	74
7.4.	Baukosten.....	79
7.5.	Grundbeanspruchung – berührte Grundparzellen	80
8.	ZUSAMMENSTELLUNG DER BAUKOSTEN.....	86
9.	MÖGLICHKEITEN VON FÖRDERUNGEN	87
9.1.	Deutschland	87
9.1.1.	Stellungnahme Regierung Oberbayern:	87
9.1.2.	Stellungnahme Projektträger Jülich:	87
9.1.3.	Antrags- und Förderverfahren	88

9.2.	Österreich	88
9.2.1.	Stellungnahme Amt der Tiroler Landesregierung:	89
9.2.2.	Antrags- und Förderverfahren	89

ANHANG:

- A) Besprechungsnotiz vom 13.01.2020 im Landratsamt Rosenheim (D)
- B) Besprechungsnotiz vom 13.01.2020 im Baubezirksamt Kufstein (A)
- C) Stellungnahme zum Vorprojekt vom Baubezirksamt Kufstein (A)
- D) Förderanfrage Regierung Oberbayern (D)
- E) Förderanfrage Projektträger Jülich (D)
- F) Förderanfrage Amt der Tiroler Landesregierung (A)

ABSCHLUSSBERICHT

1. ALLGEMEIN

1.1. Auftraggeber

LAG KUUSK. Prof.-Sinwel-Weg 2, A-6330 Kufstein
Gemeinde Kiefersfelden, Rathausplatz 1, D-83088

1.2. Projektpartner

Gemeinden: Flintsbach am Inn, Kirchstraße 9, D-83126
Oberaudorf, Kufsteiner Straße 6, D-83080
Niederndorf, Dorf 34, A-6342
Walchsee, Alleestraße 24, A-6344
Kössen, Dorf 14, A-6345

LAG Mangfalltal-Inntal, Wilhelm-Leibl-Platz 3, D-83043 Bad Aibling
Tourismusverband Kufsteinerland, Unterer Stadtplatz 11, A-6330 Kufstein

1.3. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Ausgehend von den Grenzgemeinden Flintsbach am Inn (D), Oberaudorf (D), Kiefersfelden (D), Niederndorf (A), Walchsee (A) und Kössen (A) wurde der Bedarf nach einem grenzüberschreitenden Radwegkonzept geäußert. Gemeinsam mit den Projektpartnern LAG (Lokale AktionsGruppe Mangfall Inntal) und KUUSK (Leaderregion Kuusk (Kufstein, Untere Schranne, Kaiserwinkl)) wurden die ersten Schritte zur Abklärung eines gemeinsamen Projektes gelegt.

Die Aufgabe der vorliegenden Studie war es, ein grenzüberschreitendes Radwegkonzept für die oben angeführten Gemeinden auszuarbeiten. Die Studie soll Lösungen für einen umfassenden Lückenschluss anbieten. Es sollte möglich sein, die o.a. Gemeinden über ein eigenes Radwegnetz zu erreichen, ohne dieses verlassen zu müssen, wobei sowohl die bestehenden Strukturen genutzt und erforderlichenfalls qualitativ aufgewertet werden sollen als auch mögliche neue Varianten aufzuzeigen sind.

In der Studie sind die Zielsetzungen des Radverkehrshandbuchs 2011 Radland Bayern vom Freistaat Bayern und des Tiroler Radkonzeptes 2015-2020 vom Land Tirol sowie die Qualitätsvorgaben für Radverkehrsanlagen gemäß den geltenden Richtlinien und Vorschriften berücksichtigt. Die Ergebnisse der Studie wurden auf österreichischer Seite mit dem Baubezirksamt Kufstein und auf deutscher Seite mit dem Landratsamt Rosenheim abgestimmt.

1.4. Festlegung des Planungsgebietes

Zunächst wurden die Wunschlinien der Radwege von den sechs bayrischen und österreichischen Gemeinden erhoben.

Von den bayrischen Gemeinden Flintsbach am Inn, Oberaudorf und Kiefersfelden wurden bereits jene Teilstrecken definiert, die für eine lückenlose Radverkehrsverbindung zwischen den Gemeinden zu untersuchen und in die Studie aufzunehmen sind.

Von den österreichischen Gemeinden Niederndorf, Walchsee und Kössen wurde kein genauer Streckenverlauf vorgegeben. Es wurden Radwegachsen im gesamten Gemeindegebiet untersucht, die eine lückenlose Radverkehrsverbindung zwischen den Gemeindegrenzen ermöglichen sollen.

Es ist anzumerken, dass das Gemeindegebiet Rettenschöss, welches nicht in der Studie enthalten ist, zwischen Niederndorf und Walchsee liegt und eine Lücke im Planungsgebiet verursacht.

In der gegenständlichen Studie wurden folgende Radwegstrecken aufgenommen:

- Gemeinde Flintsbach am Inn (D)
Campingplatz Einöden bis Gemeindegrenze Oberaudorf
Radwegstrecke rd. 1,2 km
- Gemeinde Oberaudorf (D)
Gemeindegrenze Flintsbach bis Niederaudorf und Anschlussstelle zur Staatsgrenze
Radwegstrecke rd. 1,9 km
- Gemeinde Kiefersfelden (D)
Anschluss Ortszentrum und Anschluss Pendlingstraße
Radwegstrecke rd. 1,1 km
- Gemeinde Niederndorf (A)
Staatsgrenze (Gemeinde Oberaudorf) bis Gemeindegrenze Rettenschöss
Radwegstrecke rd. 4,3 km
- Gemeinde Walchsee (A)
Gemeindegrenze Rettenschöss bis Gemeindegrenze Kössen
Radwegstrecke rd. 4,4 km
- Gemeinde Kössen (A)
Gemeindegrenze Walchsee bis Staatsgrenze (Gemeinde Reith im Winkel)
Radwegstrecke rd. 11,1 km

Die Gesamtlänge der untersuchten Radwegstrecken beträgt rd. 24,5 km.

(siehe hierzu auch Projekteinlage II „Übersichtskarte“)

1.5. Ziel und Inhalt der Studie

In der Studie wurden Radwegachsen erarbeitet, die den Anforderungen für den Alltagsradverkehr entsprechen und eine direkte, verkehrssichere und lückenlose Radwegverbindung ohne Umwege und verlorene Steigungen zwischen den Gemeinden schaffen soll. Durch die Streckenführung und Wahl der Anlagenart mit Mindestbreiten wurde versucht, den Grundbedarf für die Errichtung der Radwege so gering wie möglich zu halten.

Um diese Kriterien erfüllen zu können, wurden folgende Radverkehrsführungen gewählt:

- entlang von übergeordneten Straßen auf neu zu errichtenden straßenbegleitenden Radwegen oder gemischten bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen unter Ausnutzung des bestehenden Straßenraumes
- auf übergeordneten Straßen mit Herstellung von Radfahrstreifen bzw. Mehrzweckstreifen auf der Fahrbahn

- entlang von untergeordneten Straßen in Wohngebieten auf neu zu errichtenden gemischten bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen mit Rückbau der Fahrbahn und Einschränkung des Kfz-Verkehrs
- auf untergeordneten Straßen in Wohngebieten mit Umbaumaßnahmen und Ausweisung als Fahrradstraße mit eingeschränktem Kfz-Verkehr
- auf untergeordneten Straßen und Wegen „Wirtschaftswege“ welche gem. den Richtlinien ausgebaut werden
- auf bestehenden Gehwegen, welche als gemischter bzw. gemeinsamer Geh- und Radweg oder Radweg kombiniert mit Gehweg ausgebaut werden
- auf neu zu errichtenden selbstständig geführten Radwegen im Nahbereich von Hauptverkehrsstraßen

Die gewählten Radwegtrassen mit den Querschnitten sowie deren erforderliche Ausbaumaßnahmen werden nachfolgend je Gemeinde beschrieben und graphisch dargestellt.

Eine grobe Kostenschätzung für die Herstellung der Radverkehrsanlagen wurde erstellt.

Die erforderlichen Grundbeanspruchungen für die neu herzustellen Radverkehrsanlagen wurden in den Lageplänen durch Kenntlichmachung der berührten Grundparzellen bzw. Flurstücke ausgewiesen, und im Bericht aufgelistet.

1.6. **Verwendete Unterlagen**

Für die Erstellung der Studie wurden nachfolgende Unterlagen, Richtlinien und Vorschriften, Empfehlungen, Leitfaden und Datensätze verwendet bzw. zugrunde gelegt:

- Radverkehrshandbuch „Radland Bayern“
- Radkonzept Tirol 2015-2020
- RVS 03.02.13 „Radverkehr“ (FSV)
- RVS 03.04.12 „Querschnittgestaltung von Innerortsstraßen“ (FSV)
- RVS 03.03.81 „ländliche Straßen und Güterwege“ (FSV)
- Leitfaden für Landesstraßen von Abt. Verkehr und Straße - Land Tirol
- ERA R2 „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (FGSV)
- RAS 06 „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (FGSV)
- Verkehrszahlen Bericht 2018 – Land Tirol
- Luftbilder incl. Kataster bzw. Flurkarte von der Geoinformation Tirol (TIRIS) sowie der bayrischen Vermessungsverwaltung (GEODATENONLINE)

FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln

FSV österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr

1.7. **Vorentwurf, technische Abstimmung**

Die Vorentwurfsplanung wurde mit den Amtssachverständigen des Landratsamt Rosenheim (D) und dem Baubezirksamt Kufstein (A) hinsichtlich der verkehrstechnischen Parameter besprochen und eine Stellungnahme eingeholt.

(siehe hierzu Anhang A und B „Besprechungsnotiz“)

1.7.1. Landratsamt Rosenheim

Seitens des Landratsamtes Rosenheim ist keine schriftliche Stellungnahme zum Vorentwurf eingegangen.

Es wurden jedoch beziehungsweise auf das Besprechungsergebnis nachfolgendes in der Studie aufgenommen und berücksichtigt bzw. abgeändert:

- Die im Vorentwurf geplante Führung des Radverkehrs auf der Marmorwerkstraße in der Gemeinde Kiefersfelden als Fahrradstraße mit Ausbau eines Gehsteiges wurde geändert. In der Studie wurde nunmehr die Herstellung eines gemeinsamen Geh- und Radweges mit einem Rückbau der Fahrbahn für den Kfz-Verkehr gewählt.

1.7.2. Baubezirksamt Kufstein

Beziehungsweise auf das Besprechungsergebnis und der Stellungnahme von Baubezirksamt Kufstein wurden nachfolgende Punkte in der Studie aufgenommen und berücksichtigt bzw. abgeändert:

- Der im Vorentwurf geplante Rückbau bzw. Verringerung der Straßenbreite der B 172 Walchseestraße konnte vom Baubezirksamt Kufstein nicht zugestimmt werden. In der Studie wurden daher die Mindestbreiten gem. Stellungnahme übernommen.
- Die im Vorentwurf gewählte Radverkehrsführung auf gemischte Geh/Radwege entlang der B 172 im Ortsteil Durchholzen in der Gemeinde Walchsee wurde geändert. In der Studie wird nunmehr der Radverkehr über einen neuen Radweg südlich entlang des Durcholzer Bach im Gewerbegebiet Durchholzen geführt.
- Der in der Vorentwurfsplanung geplante Umbau der B 172 Walchseestraße im Ortszentrum Walchsee wurde fallen gelassen. Stattdessen wurde eine Radverkehrsführung auf neue Radfahrstreifen (Mehrzweckstreifen) auf der der Fahrbahn der B 172 gewählt.
- Die Radverkehrsführung Kössen/L39 bis Staatsgrenze Reith im Winkel entlang der B 172 wurde trotz Erachtens eines fehlenden Bedarfs und Notwendigkeit seitens des Baubezirksamtes Kufstein in der Studie aufgenommen, da es ein Wunsch der Gemeinde Kössen darstellt.
- Die im Vorentwurf geplante Radverkehrsführung im Abschnitt 6 (Gemeinde Niederndorf) mit Einbahn für den Kfz-Verkehr wurde in der Studie abgeändert. Es ist nunmehr vorgesehen die bestehende Erschließungsstraße als Fahrradstraße auszuweisen und die Einfahrt nur für eingeschränkten Kfz-Verkehr (Anrainer) zu erlauben.

2. GEMEINDE FLINTSBACH AM INN (D)

2.1. Planungsgebiet - gewählte Radverkehrsführung

Gemäß der Vorgabe der Gemeinde wurde eine Radverkehrsführung im Planungsgebiet vom Campingplatz Einöd bis zur Gemeindegrenze Oberaudorf untersucht. Der nördliche Anschluss an das bestehende Radwegnetz erfolgt über die Campingplatzzufahrt den „Kranzhornweg“, welche 2019 ausgebaut wurde. Entlang dieser Radwegachse werden touristische Radwanderwege und Fernradwege geführt, welche in diversen Radwanderkarten ausgewiesen sind.

Der Radfahrverkehr wird auf Wirtschaftswegen und neu zu errichtenden gemischten bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt.

Die bestehenden Wegtrassen werden hierfür ausgebaut und saniert.

Die im Verlauf der Radwegachse berührten Grundparzellen bzw. Flurstücke wurden im Lageplan farblich kenntlich gemacht, und unter Pkt. 2.5 aufgelistet. Eine Ermittlung der Grundbeanspruchungsflächen und Erhebung der Grundeigentümer erfolgte aufgrund der Planungstiefe der Studie nicht.

Die Radwegstrecke wurde abhängig von der Art der Radverkehrsanlage und der Ausbauquerschnitte in 3 Abschnitten unterteilt und hat eine Gesamtlänge von rd. 1.225m (mit Variante rd. 1.305m)

(siehe hierzu auch Projekteinlage III „Lageplan Flintsbach am Inn“)

2.2. Beschreibung der Radwegtrasse

2.2.1. Abschnitte 1, 2 (Variante) und 3

Auf diesen Streckenabschnitten ist der bestehende landwirtschaftliche Weg unzureichend befestigt, sodass es bei Regen zur Vernässung und Aufweichung der Fahrbahn kommt und ein Befahren durch Radfahrer schwer bis kaum möglich macht.

Der Unterbau des bestehenden Wirtschaftsweges wird daher saniert, mit einer 60cm starken Frostkofferschicht befestigt und auf eine Fahrbahnbreite von 3,50m mit beidseitig befestigtem und 25cm breiten Schotterbankett ausgebaut (sh. Pkt.2.3 Ausbauquerschnitt (I)).

Die Fahrbahnfläche wird mit einem bituminösen Belag hergestellt.

Die gewählte Fahrbahnbreite von 3,50m ermöglicht die Begegnung von landwirtschaftlichen Kleinfahrzeugen (Traktoren) und Radfahrern. Ein Begegnungsfall LKW / Rad kann durch Befahrungen der Bankettstreifen ermöglicht werden.

Die Benutzung des Wirtschaftsweges wird auf landwirtschaftliche Kraftfahrzeuge eingeschränkt, welche durch Verkehrszeichen anzuzeigen ist.

Foto 2-1: Flintsbach - Abschnitt 1



Foto 2v-1: Flirtsbach - Abschnitt 2 Variante



Foto 3v-1: Flirtsbach - Abschnitt 3



2.2.2. Abschnitt 2

Im Abschnitt 2 verläuft entlang des bestehenden östlichen Seeufers ein schmaler Fußpfad, der als gemischter bzw. gemeinsamer Geh- und Radweg ausgebaut wird.

Die Geh- und Fahrfläche wird in einer Breite von 2,50m mit einem bituminösen Belag ausgeführt und beidseitig mit einem 25cm breiten Bankett abgegrenzt. Der Wegunterbau wird mit einem Frostkoffer hergestellt (sh. Pkt.2.3 Ausbauquerschnitt (II)).

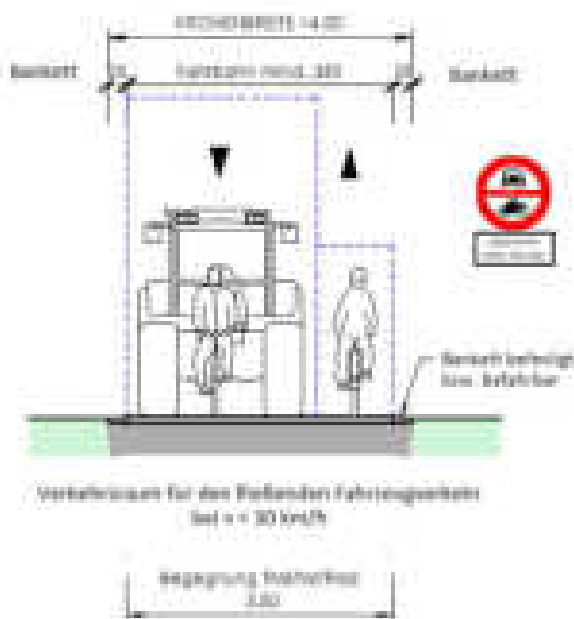
Der gewählte Ausbauquerschnitt ermöglicht eine ungehinderte Benutzung von Radfahrer und Fußgänger mit Begegnung.

Foto 2-1: Flatsbach - Abschnitt 2

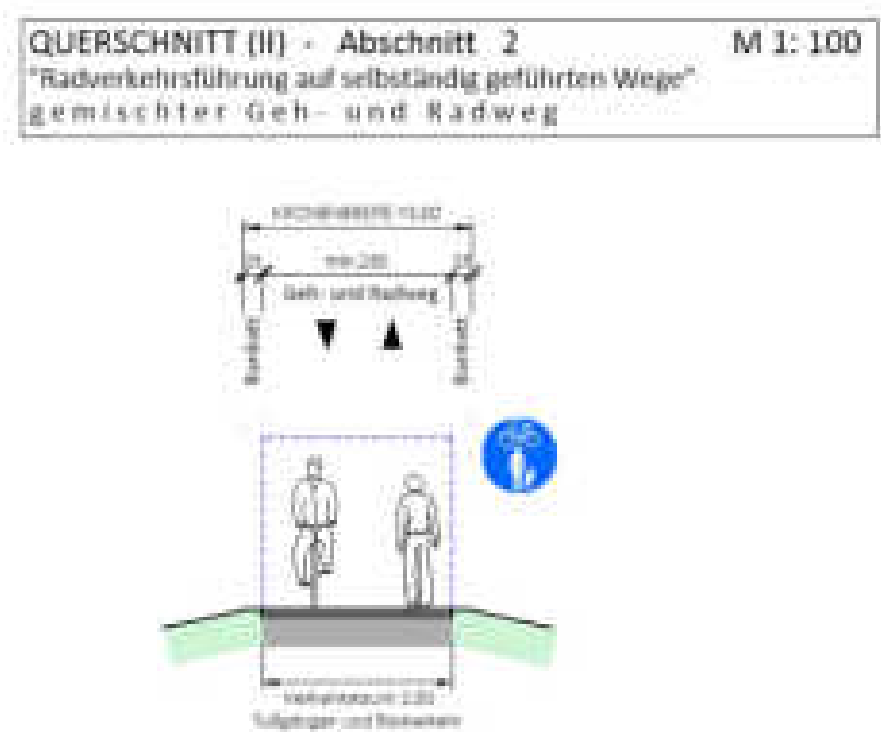


2.3. Ausbauquerschnitte

QUERSCHNITT (I) - Abschnitt 1 M 1: 100
 "Radverkehrsführung auf untergeordneten Straßen und Wege"
 Wirtschaftswege



Im Begegnungsbereich (AW/Qualifizierung kann durch Befahrung der beidseitigen Radstreifen ermöglicht werden).



2.4. Baukosten

Die Herstellungskosten für die Errichtung der Radverkehrsanlage betragen geschätzt netto:

Abschnitt 1	rd. 560m	ca. € 200.000
Abschnitt 2	rd. 400m	ca. € 95.000
Abschnitt 2 (Variante)	rd. 480m	ca. € 170.000
Abschnitt 3	rd. 265m	ca. € 110.000

Die Gesamtkosten netto betragen bei der Ausführung mit/ohne Variante:

ohne Variante	rd. 1.225m	ca. € 405.000
mit Variante	rd. 1.305m	ca. € 480.000

2.5. Grundbeanspruchung – berührte Flurstücke

Nachfolgende Flurstücke in der Gemeinde Flintsbach am Inn werden im Verlauf der Radverkehrsanlage berührt.

Abschnitt	Flurstück
1	203/21, 204, 205, 206
2	207, 209
2 var.	207, 208/1
3	209

3. GEMEINDE OBERAUDORF (D)

3.1. Planungsgebiet - gewählte Radverkehrsführung

Gemäß der Vorgabe der Gemeinde wurden Radverkehrsführungen in den Planungsgebieten von der Gemeindegrenze Flintsbach am Inn bis Niederaudorf und im Bereich der Innbrücke im Verlauf der Tiroler Straße zur Staatsgrenze nach Österreich untersucht.

Planungsgebiet Gemeindegrenze Flintsbach am Inn bis Niederaudorf

Der Radfahrverkehr wird in diesem Abschnitt auf Wirtschaftswegen geführt. Die bestehenden Wegtrassen werden hierfür ausgebaut und saniert. Im Norden erfolgt der Anschluss an das bestehende Radwegnetz über die geplanten Radwegachse der Gemeinde Flintsbach und im Süden über die ausreichend ausgebaute Einfangstraße nach Niederaudorf.

Entlang dieser Radwegachse werden touristische Radwanderwege und Fernradwege geführt, welche in diversen Radwanderkarten ausgewiesen sind.

Die Radwegstrecke wurde abhängig von der Art der Radverkehrsanlage und der Ausbauquerschnitte in 2 Abschnitten unterteilt und hat eine Gesamtlänge von rd. 1.710m (mit Variante rd. 1.880m)

(siehe hierzu auch Projekteinlage IV „Lagepläne Oberaudorf“)

Planungsgebiet Bereich Innbrücke Tiroler Straße zur Staatsgrenze Österreich

Der Radfahrverkehr wird in diesem Abschnitt auf neu zu errichtenden gemischten bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen und Radwegen geführt.

Der Straßenraum an der Tiroler Straße sowie das Brückenobjekt über den Inn wird hierfür umgebaut und eine Verbindungsstrasse zum bestehenden Radwegnetz hergestellt.

Die geplante Radverkehrsführung schafft eine Verbindung zwischen den bayrischen und österreichischen Radwegnetz und ermöglicht eine grenzüberschreitende Führung des Alltagsradverkehrs sowie touristischer Radwanderwege und Fernradwege.

Die Radwegstrecke hat eine Gesamtlänge von rd. 200m

Die durch die Umbaumaßnahmen berührten Flurstücke wurden im Lageplan farblich kenntlich gemacht, und unter Pkt. 3.5 aufgelistet. Eine Ermittlung der Grundbeanspruchungsflächen und Erhebung der Grundeigentümer erfolgte aufgrund der Planungstiefe der Studie nicht.

(siehe hierzu auch Projekteinlage IV „Lagepläne Oberaudorf“)

3.2. Beschreibung der Radwegtrasse

3.2.1. Abschnitt 1 und 2

Auf diesen Streckenabschnitten werden die Radfahrer über bestehende Wirtschaftswegen geführt. Bei den nicht ausreichend befestigten Wegstrecken (Abschnitt 1) kommt es bei Regen zur Vernässung und Aufweichung der Fahrbahn und ein Befahren ist für Radfahrer schwer bis kaum möglich. Der Unterbau wird daher saniert und mit einer 60cm starken Frostkofferschicht befestigt und die Fahrbahnfläche mit einem bituminösen Belag hergestellt.

Jene Wegstrecken (Abschnitt 2), welche bereits mit Asphaltbelag ausgeführt sind, werden um ca. 50cm verbreitert und auf eine Fahrbahnbreite von 3,50m und mit

beidseitig befestigten 25cm breiten Schotterbanketten ausgebaut (sh. Pkt.3.3 Ausbauquerschnitt (I)).

Die gewählte Fahrbahnbreite von 3,50m ermöglicht die Begegnung von landwirtschaftlichen Kleinfahrzeugen (Traktoren) und Radfahrern. Eine Begegnungsfall LKW / Rad wird durch ein Befahren der Bankettstreifen ermöglicht.

Die Benutzung des Wirtschaftsweges wird auf landwirtschaftliche Kraftfahrzeuge eingeschränkt, welche durch Verkehrszeichen anzuzeigen ist.

Im Verlauf der Einfangstraße im Abschnitt 2 wird durch die geplanten Verbreiterungsmaßnahmen aufgrund der vorhandenen Flurstückbreite keine zusätzliche Grundbeanspruchung erforderlich.

Foto 1-1: Oberaudorf - Abschnitt 1



Foto 1-2: Oberaudorf - Abschnitt 2



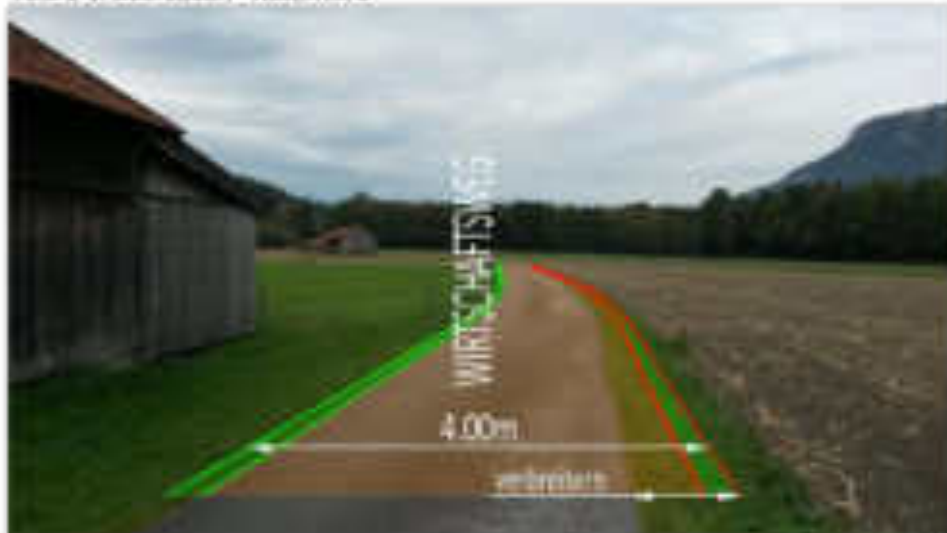
Foto 1v-1: Oberaudorf - Abschnitt 1 - Variante



Foto 1v-2: Oberaudorf - Abschnitt 1 - Variante



Foto 2-1: Oberaudorf - Abschnitt 2



3.2.2. Abschnitt 3

In diesem Streckenabschnitt werden die Radfahrer über einen neu zu errichtenden gemischten bzw. gemeinsamen Geh- und Radweg bzw. Radweg geführt. Die Wegstrecke beträgt rd. 200m.

Hierfür wird der Straßenraum der Tiroler Straße auf der flussabwärtigen Seite der Innbrücke umgestaltet. Die bestehende Fahrbahnfläche mit 3 Fahrstreifen wird rückgebaut und am nördlichen Straßenrand ein 3,0m breiter Radweg und ein 2,0m breiter Gehsteig neu geführt. Zusätzlich wird für den Fußgängerverkehr eine Querungshilfe mit Mittelinsel hergestellt. Der südliche Straßenrand bleibt überwiegend unverändert.

Der bestehende Innradweg wird über einen neu herzustellenden 3,0m breiten gemischten bzw. gemeinsamen Geh- und Radweg angeschlossen. Richtung Ortszentrum (Westen) wird eine Radfahrerüberfahrt mit Fußgängerschutzweg zum bestehenden Geh- und Radweg hergestellt.

Die Innbrücke auf der Tiroler Straße wird umgebaut. Die Fahrbahn wird auf 2 Richtungsfahrbahnen verschmälert und der bestehende Gehsteig auf der Nordseite wird verbreitert und ein 2-streifiger Radweg mit einer Breite von 3,50m hergestellt. Das Brückengeländer ist zu erhöhen. Zur Fahrbahn hin wird eine Betonleitwand geführt. Der südliche Brückenrand mit Gehsteigführung bleibt unverändert (sh. Pkt. 3.3 Ausbauquerschnitt (II)).

Foto 3-1: Oberaudorf - Abschnitt 3

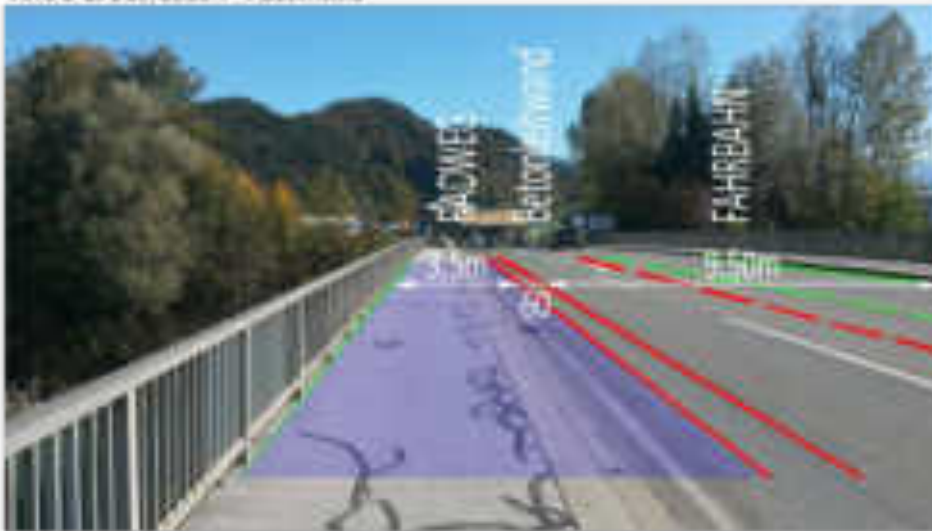


Foto 3-2 : Oberaudorf - Abschnitt 3

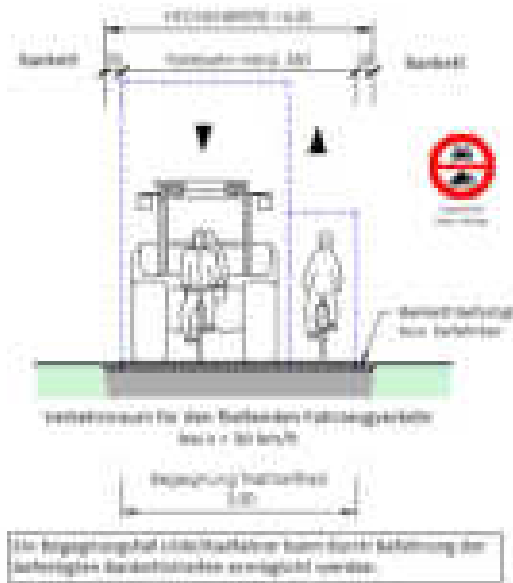


Foto 3-3 : Oberaudorf - Abschnitt 3

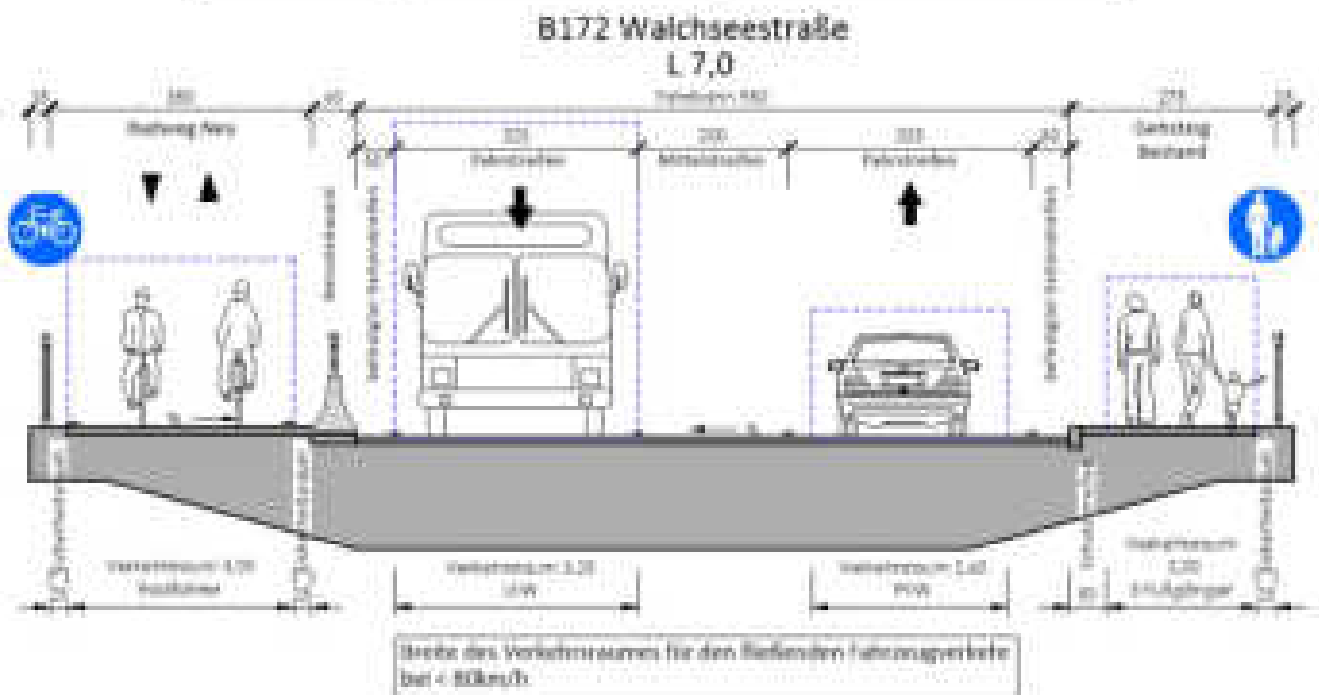


3.3. Ausbaquerschnitte

QUERSCHNITT (II) - Abschnitt 1+2 M 1: 100
 "Radverkehrsführung auf untergeordneten Straßen und Wegen"
 Wirtschaftsweg



QUERSCHNITT (II) - Abschnitt 3 M 1: 100
 "Radverkehrsführung entlang übergeordneten Straßen auf Brückenoberfläche"
 straßenbegleitender Radweg



3.4. Baukosten

Die Herstellungskosten für die Errichtung der Radverkehrsanlage incl. der erforderlichen Umbaumaßnahmen im bestehenden Straßenraum betragen geschätzt netto:

Abschnitt 1	rd. 430m	ca. €	95.000
Abschnitt 1 (Variante)	rd. 600m	ca. €	215.000
Abschnitt 2	rd. 1.280m	ca. €	160.000
Abschnitt 3	rd. 200m	ca. €	445.000

Die Gesamtkosten netto betragen bei der Ausführung mit/ohne Variante:

ohne Variante	rd. 1.910m	ca. €	700.000
mit Variante	rd. 2.080m	ca. €	820.000

3.5. Grundbeanspruchung – berührte Flurstücke

Nachfolgende Flurstücke in der Gemeinde Oberaudorf werden im Verlauf der Radverkehrsanlage berührt.

<i>Abschnitt</i>	<i>Flurstück</i>
1	210, 208, 139
1 var.	208, 133, 210, 138
2	139
3	681, 682, 691, 692, 682/36, 548/6

4. GEMEINDE KIEFERSFELDEN (D)

4.1. Planungsgebiet - gewählte Radverkehrsführung

Gemäß der Vorgabe der Gemeinde wurden Radverkehrsführungen mit Anschluss an das bestehende Radwegenetz zum Ortszentrum und zum Siedlungsgebiet „Pendlingstraße“ untersucht.

Planungsgebiet Anschluss Ortszentrum

Der Radfahrverkehr wird in diesem Abschnitt auf neu zu errichtenden gemischten bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt.

Die bestehenden Straßen und Wegtrassen sowie Brückentragwerke werden hierfür aus- bzw. umgebaut. Das Ortszentrum wird im Süden an das bestehende Radwegnetz über den Innradweg angeschlossen.

Entlang dieser Radwegachse werden touristische Radwanderwege und Fernradwege gekreuzt, welche künftig über die neue Radverkehrsverbindung geführt und angeschlossen werden können.

Die Radwegstrecke wurde abhängig von der Art der Radverkehrsanlage und der Ausbauquerschnitte in 5 Abschnitte unterteilt und hat eine Gesamtlänge von rd. 1.085m.

(siehe hierzu auch Projekteinlage VI „Lagepläne Kiefersfelden“)

Planungsgebiet Anschluss Siedlungsgebiet Pendlingstraße

Der Radfahrverkehr wird in diesem Abschnitt auf einem neu zu errichtenden gemischten bzw. gemeinsamen Geh- und Radweg geführt.

Der bestehende Fußweg wird hierfür aus- bzw. umgebaut.

Das Siedlungsgebiet wird im Süden an das bestehende Radwegnetz über den Innradweg angeschlossen.

Die Radwegstrecke hat eine Gesamtlänge von rd. 50m

Die durch die Umbaumaßnahmen berührten Flurstücke wurden im Lageplan farblich kenntlich gemacht, und unter Pkt. 4.5 aufgelistet. Eine Ermittlung der Grundbeanspruchungsflächen und Erhebung der Grundeigentümer erfolgte aufgrund der Planungstiefe der Studie nicht.

(siehe hierzu auch Projekteinlage V „Lagepläne Kiefersfelden“)

4.2. Beschreibung der Radwegtrasse

4.2.1. Abschnitt 1

Auf diesem Streckenabschnitt werden die Radfahrer entlang der Gemeindestraße „Marmorwerkstraße“ auf einem neu zu errichtenden gemischten bzw. gemeinsamen Geh- und Radweg geführt.

Unter Ausnutzung des vorhandenen Straßenraumes wird ostseitig zum Kieferbach ein 2,5m breiter Geh- und Radweg hergestellt und die Fahrbahn für den Kfz-Verkehr auf eine Breite von 3,0m verschmälert. Die Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Geh/Radweg wird mit einer überfahrbaren Randsteinreihe (Flachbord) und zur optischen Führung mit einem 50cm breiten Pflasterstreifen ausgeführt. Als Absturzsicherung zum Kieferbach wird ein Geländer entlang des gesamten Straßenstückes gesetzt (sh. Pkt. 4.3 Ausbauquerschnitt (I)).

Der gewählte Ausbauquerschnitt ermöglicht auf dem Geh- und Radweg eine ungehinderte Benutzung durch Radfahrer und Fußgänger mit Begegnung und auf der Fahrbahn eine 1-streifige Befahrung mit Kraftfahrzeugen. Bei einem Begegnungsfall Kfz/Kfz wird eine Überfahrt bzw. Benutzung des Geh/Radweges erforderlich.

Aufgrund dieses eingeschränkten Verkehrsablaufes ist es notwendig, auf diesem Straßenstück die max. Fahrgeschwindigkeit auf 30km/h zu verordnen und die Einfahrt nur für Anrainer und Radfahrer zu erlauben sowie entsprechende Verkehrszeichen aufzustellen. Zudem sollte der gemischte bzw. gemeinsame Geh/Radweg mit einem farbigen bituminösen Belag und Fahrbahnpiktogrammen optisch hervorgehoben werden.

Foto 3-1: Kiefernfeldern - Abschnitt 1



4.2.2. Abschnitt 2

Auf diesem Streckenabschnitt wird der bestehende Fußpfad entlang des Kiefernaches als gemischter bzw. gemeinsamer Geh- und Radweg ausgebaut.

Die Geh- und Fahrfläche wird in einer Breite von 2,50m mit einem bituminösen Belag ausgeführt und beidseitig mit einem 25cm breiten Bankett abgegrenzt. Der Wegunterbau wird mit einem Frostkoffer hergestellt (sh. Pkt.4.3 Ausbaquerschnitt (II)).

Der gewählte Ausbaquerschnitt ermöglicht eine ungehinderte Benutzung durch Radfahrer und Fußgänger mit Begegnung.

Als Absturzsicherung wird entlang des Kiefernaches ein Zaun gesetzt.

Foto 3-2: Kiefernfeldern - Abschnitt 2



4.2.3. Abschnitt 3

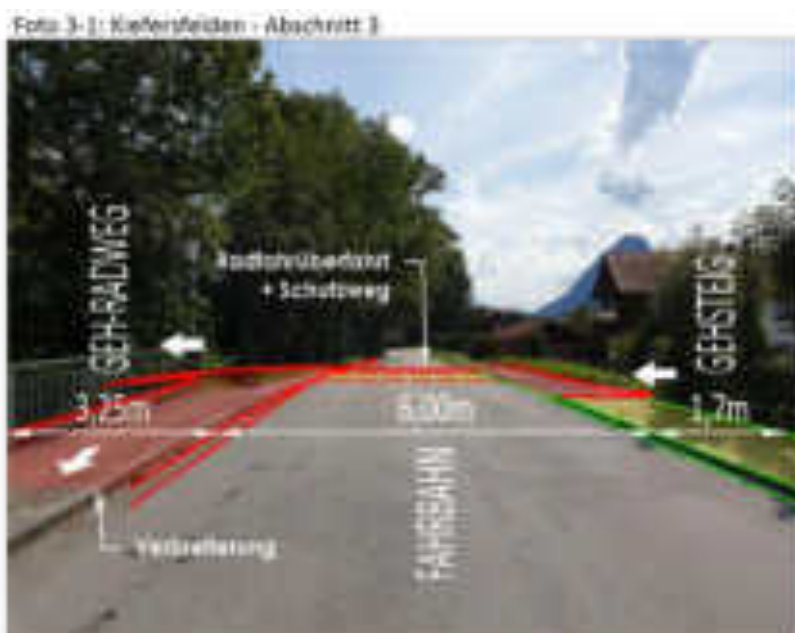
Auf diesem Streckenabschnitt werden die Radfahrer auf der bestehenden Brücke über den Kiefernbach auf einem neu herzustellenden gemischten bzw. gemeinsamen Geh- und Radweg geführt.

Hierfür wird das Brückenobjekt umgebaut. Die Fahrbahn wird auf 6,0m verschmälert und der bestehende südliche Gehsteig zu einem Geh/Radweg mit einer

Breite von 3,25m verbreitert. Der Brückenquerschnitt bzw. der Betonrandbalken muss hierbei um ca.1,05m verbreitert werden und ein entsprechend höheres Gelände gesetzt werden. Die Abgrenzung zur Fahrbahn erfolgt mit einem Hochbord. Die Breite des Geh/Radweges ermöglicht eine ungehinderte Benutzung durch Radfahrer und Fußgänger mit Begegnung. Die verschmälerte Fahrbahnbreite bietet weiterhin einen ausreichenden Verkehrsraum für eine 2-streifige Befahrung mit LKW und PKW.

Westlich im Nahbereich der Brücke wird eine Radüberfahrt mit Fußgängerschutzweg hergestellt.

Dieser Streckenabschnitt schafft eine bessere Verbindung des bestehenden Innradweges und ermöglicht einen direkten Anschluss der Radfahrer zum und vom Ortszentrum.



4.2.4. Abschnitte 4 und 5

Auf diesen Streckenabschnitten werden die bestehenden Fußpfade, welche beidseitig entlang des Ufers des Kiefernaches verlaufen und an die Uferbegleitwege des Inn anschließen, als gemischte bzw. gemeinsame Geh- und Radwege ausgebaut.

Die Geh- und Fahrfläche wird mit einer Breite von 2,50m mit einem bituminösen Belag ausgeführt und beidseitig mit einem 25cm breiten Bankett abgegrenzt. Der Wegunterbau wird mit einem Frostkoffer hergestellt.

Der gewählte Ausbauquerschnitt ermöglicht eine ungehinderte Benutzung durch Radfahrer und Fußgänger mit Begegnung.

Bei den Wegstrecken vor und nach der Unterfahrung der Autobahnbrücke wird entlang des Kiefernaches die Herstellung einer neuen Uferverbauung in Form einer Ufermauer oder eines erosionssicheren Uferdeckwerkes erforderlich.

Unterhalb der Autobahnbrücke wird der bestehende auskragende Fußweg entlang der Widerlagermauern verbreitert. Hierfür wird die Anordnung einer auskragenden Stahlkonstruktion vorgeschlagen, welche auf die bestehende Ufermauer

aufsetzt und an der Widerlagermauer verankert wird (sh. Pkt.4.3 Ausbauquerschnitt (III)).

Als Absturzsicherung ist ein Zaun oder Geländer zum Kieferbach vorzusehen.

Die neuen Wegstrecken werden im Süden beiderseits des Kieferbaches an den Uferbegleitweg des Inn angeschlossen.

Foto 4-1: Kiefernfeldern - Abschnitt 8



Foto 5-1: Kiefernfeldern - Abschnitt 3



4.2.5. Abschnitt 6

Auf diesem Streckenabschnitt wird der bestehende Fußweg zu einem gemischten bzw. gemeinsamen Geh- und Radweg umgebaut.

Die bestehenden Fußtreppen werden entfernt und der Höhenunterschied durch ein Absenken des Wegniveaus und Herstellung einer gleichmäßigen Steigung von rd. 7% überwunden.

Hierfür müssen im Wegstück zwischen den privaten Gärten, unter Ausnutzung der bestehenden Grundstücksbreite von 3,0m, beidseitig entlang der Grundgrenzen Stützmauern errichtet werden.

Die Geh- und Fahrfläche wird mit einem bituminösen Belag und der Wegunterbau mit einem Frostkoffer ausgeführt (sh. Pkt.4.3 Ausbauquerschnitt (IV)).

Der gewählte Ausbauquerschnitt ermöglicht eine ungehinderte Benutzung durch Radfahrer und Fußgänger mit Begegnung.

Der Wegausbau schließt im Süden an den Innradweg an.

Foto 6-1: Kiefernfelden - Abschnitt 6

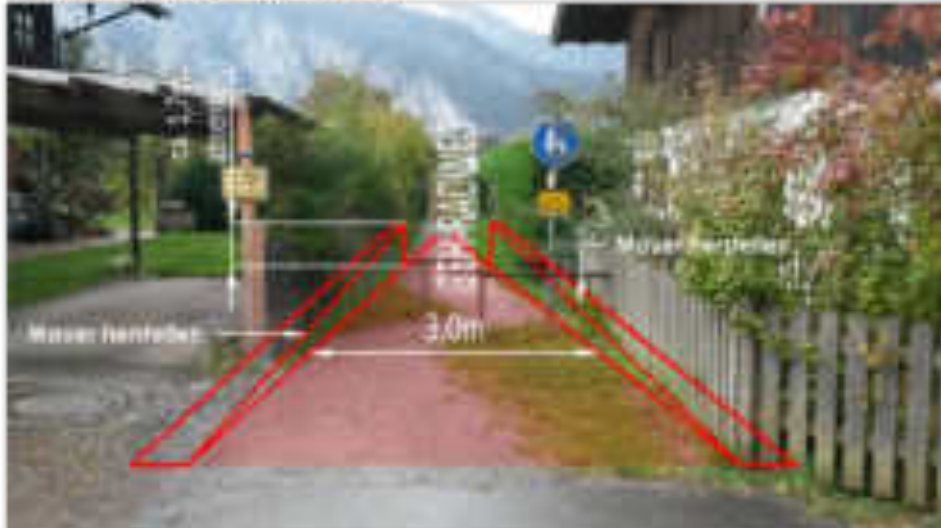
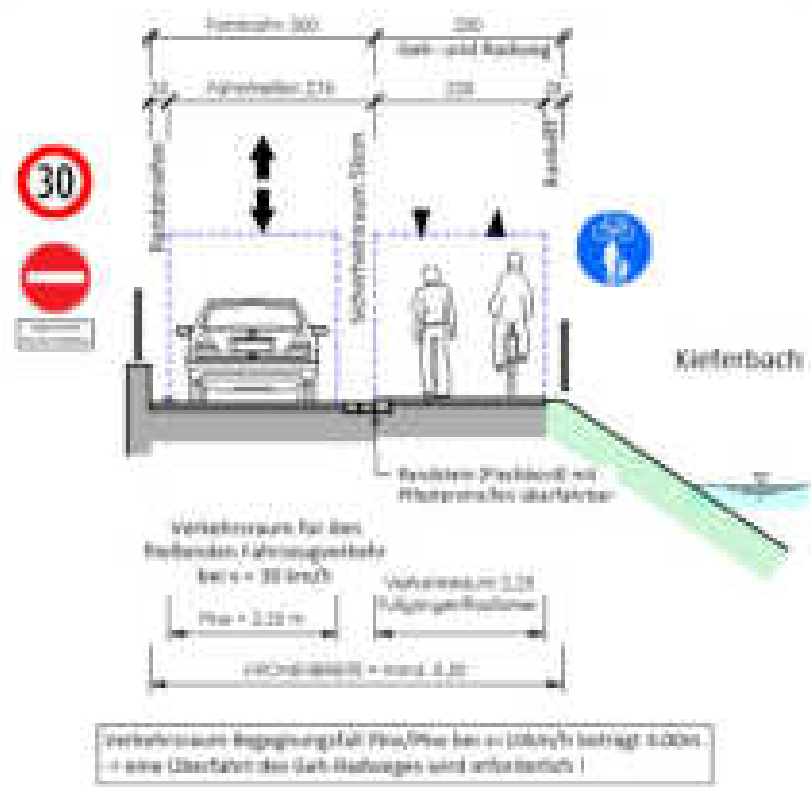


Foto 6-2: Kiefernfelden - Abschnitt 6

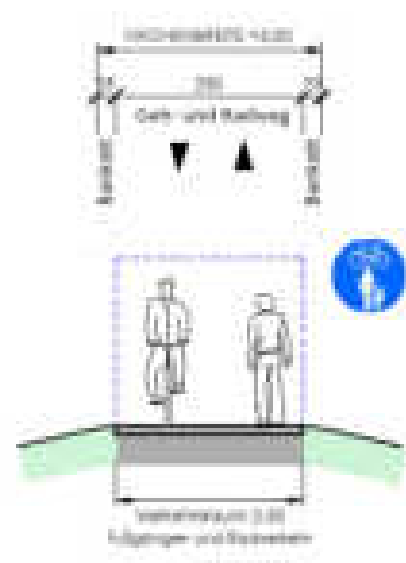


4.3. Ausbauquerschnitte

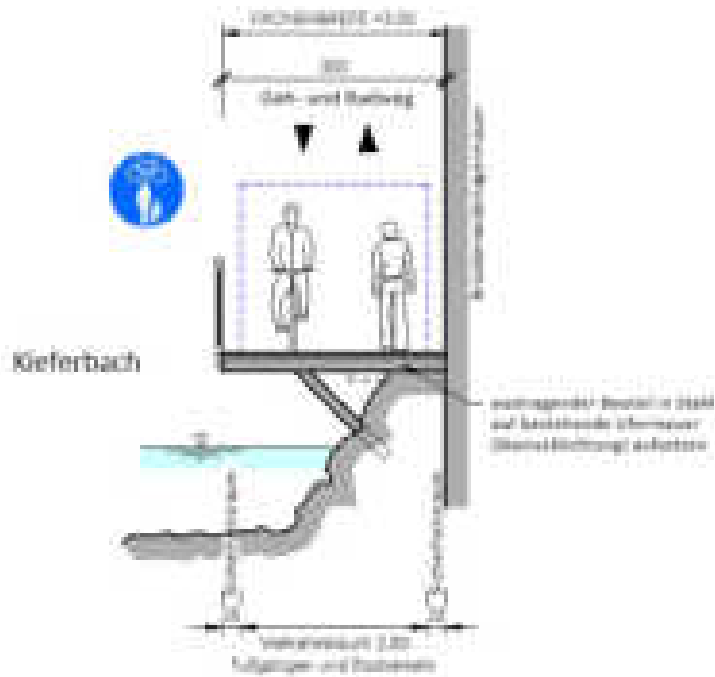
QUERSCHNITT (I) - Abschnitt 1 M 1:100
 "Radverkehrsführung entlang untergeordneter Straßen"
 gemischter Geh- und Radweg
 Entwurf nur für eingeschalteten NO Verkehr und Radfahrer erlaubt - unechte Einbahn



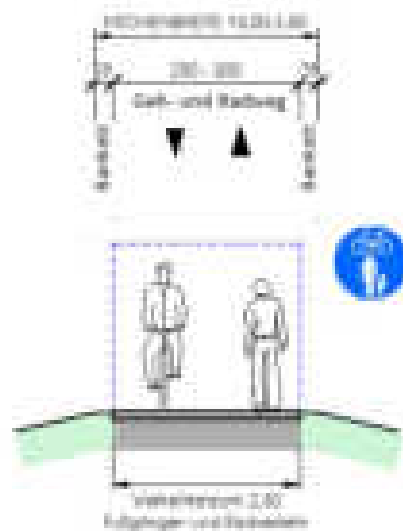
QUERSCHNITT (II) - Abschnitt 2 M 1:100
 "Radverkehrsführung auf selbständig geführten Wege"
 gemischter Geh- und Radweg



QUERSCHNITT (III) - Abschnitt 4+5 M 1:100
 "Radverkehrsführung auf selbständig geführten Wege"
 gemischter Geh- und Radweg



QUERSCHNITT (IV) - Abschnitt 6 M 1:100
 "Radverkehrsführung auf selbständig geführten Wege"
 gemischter Geh- und Radweg



4.4. Baukosten

Die Herstellungskosten für die Errichtung der Radverkehrsanlage incl. der erforderlichen Umbaumaßnahmen am bestehenden Straßenraum betragen geschätzt netto:

Abschnitt 1	rd. 540m	ca. €	240.000
Abschnitt 2	rd. 200m	ca. €	75.000
Abschnitt 3	rd. 30m	ca. €	155.000
Abschnitt 4	rd. 125m	ca. €	85.000
Abschnitt 5	rd. 190m	ca. €	105.000
<u>Abschnitt 6</u>	<u>rd. 50m</u>	<u>ca. €</u>	<u>70.000</u>
Summe netto	rd. 1.135m	ca. €	730.000

4.5. Grundbeanspruchung – berührte Flurstücke

Nachfolgende Flurstücke in der Gemeinde Kiefersfelden werden im Verlauf der Radverkehrsanlage berührt.

Abschnitt	Flurstück
1	181/111, 781/98, 781/2, 181/7, 85/2
2	181/19, 181/26, 181/18
3	181/14, 226,
4	347/29, 347/123, 347/124, 754/5, 226, 393/17
5	754/4, 226, 181/12
6	62/2, 62/23, 62/24, 64/136, 392/5

5. GEMEINDE NIEDERNDORF (A)

5.1. Planungsgebiet - gewählte Radverkehrsführung

Das Planungsgebiet erstreckt sich von der Staatsgrenze nach Deutschland (Gemeinde Oberaudorf) bis zur Gemeindegrenze nach Rettenschöss.

Der Radfahrverkehr von und nach Deutschland wird über die bestehende Innbrücke der B172 Walchseestraße auf einem neu herzustellenden Radweg geführt, und schafft eine Verbindung zwischen dem bayrischen und österreichischen Radwegnetz bzw. eine grenzüberschreitende Führung des Alltagsradverkehrs und touristischer Radwanderwege und Fernradwege. (sh. Abschnitt 1)

Der Radverkehr von Norden und Süden im Nahbereich des Innufers wird über einen neu herzustellenden Geh-Radweg an die neue Radwegachse angeschlossen. (sh. Abschnitt 1.1)

Der Radverkehr im Gemeindegebiet Niederndorf wird überwiegend entlang der Hauptverkehrsstraße B172 Walchseestraße auf straßenbegleitenden gemischten Geh- und Radwegen neu geführt (sh. Abschnitt 1-5 und Abschnitt 7-11)).

Durch den Ortskern der Gemeinde Niederndorf wird der Radverkehr auf einer Erschließungsstraße geführt, welche als Fahrradstraße hergestellt und ausgewiesen wird. Die Ortsdurchfahrt mit dem zur Verfügung stehenden Straßenraum ermöglichte bisher keine Herstellung einer durchgängigen Radfahranlage in diesem Abschnitt. (sh. Abschnitt 6)

An jenen Stellen, wo eine Querung des Radverkehrs über übergeordnete Straßen (B172 Walchseestraße, L379 Niederndorfer Straße) erforderlich wird, werden Querungshilfen mit/ohne Mittelinsel, Bodenmarkierungen und Verkehrszeichen mit gelbem Blinklicht hergestellt. An Kreuzungen mit untergeordneten Straßen wird der Radverkehr auf Fahrradüberfahrten geführt.

Die Radwegstrecke im Gemeindegebiet von Niederndorf wurde abhängig von der Art der Radverkehrsanlage und des Ausbauquerschnittes in 11 Abschnitte unterteilt und hat eine Gesamtlänge von rd. 4.305m.

Die im Verlauf der Radwegachse berührten Grundparzellen wurden im Lageplan farbig kenntlich gemacht und unter Pkt. 5.5 aufgelistet und deren Grundeigentümer erhoben. Eine Ermittlung der Grundbeanspruchungsflächen erfolgte aufgrund der Planungstiefe der Studie nicht.

(siehe hierzu auch Projekteinlage VI „Lageplan Niederndorf“)

5.2. Beschreibung der Radwegtrasse

5.2.1. Abschnitt 1, 2 und 3

Auf diesen Streckenabschnitten werden die Radfahrer über neu zu errichtenden gemischten Geh- und Radwegen bzw. Radwege geführt.

Hierfür wird die Innbrücke im Verlauf der B172 Walchseestraße umgebaut. Die Fahrbahn wird auf 2 Richtungsfahrbahnen verschmälert und der bestehende Gehsteig auf der Nordseite verbreitert und ein 2-streifiger Radweg mit einer Breite von 3,50m hergestellt. Das Brückengeländer ist zu erhöhen. Zur Fahrbahn hin wird eine Betonleitwand geführt. Der südliche Brückenrand mit Gehsteigführung bleibt unverändert (sh. Pkt.5.3 Ausbauquerschnitt (I)).

Der neue Radweg wird im weiteren Verlauf mit Umbaumaßnahmen an der B172 an die Kreisverkehranlage geführt. Die bestehende Querungshilfe für Fußgänger im einbindenden Ast der L209 Erler Straße wird verbreitert und für den Radverkehr ausgebaut.

Für den Anschluss des Radverkehrs von Süden und Norden werden die bestehenden Wege, welche von der Innstraße unter der Innbrücke und entlang der L209 am Innufer verlaufen, als gemischter Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,0m ausgebaut und an die Querungsstelle am Kreisverkehr geführt (sh. Pkt.5.3 Ausbauquerschnitt (II)).

Der am nördlichen Kreisverkehr verlaufende Gehsteig wird verbreitert und als gemischter Geh-Radweg an dem bereits ausgebauten Teilstück im Bereich Tiroler Hof angeschlossen. Zur Tankstelle „Thraier“ wird die Errichtung einer neuen Stützmauer erforderlich.

Foto 1-1: Niederndorf - Abschnitt 1

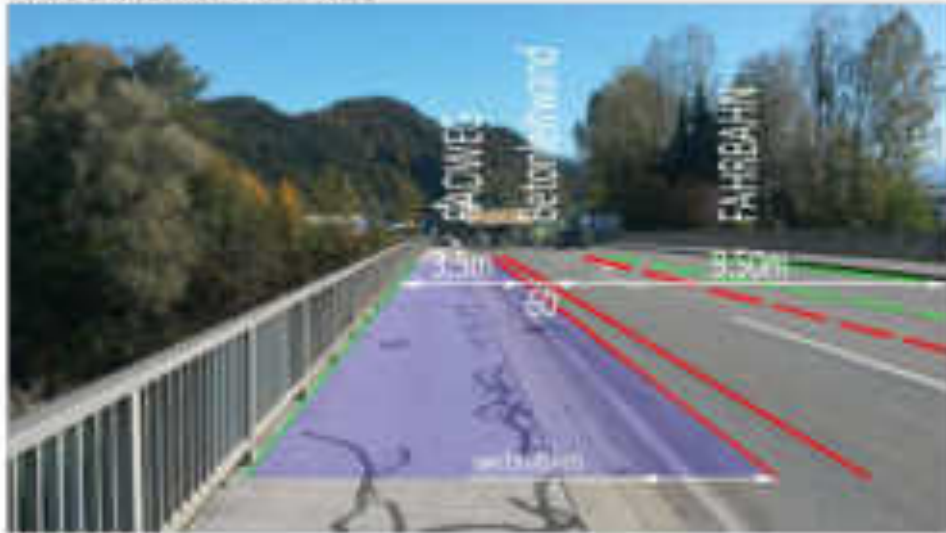


Foto 1-2: Niederndorf - Abschnitt 1

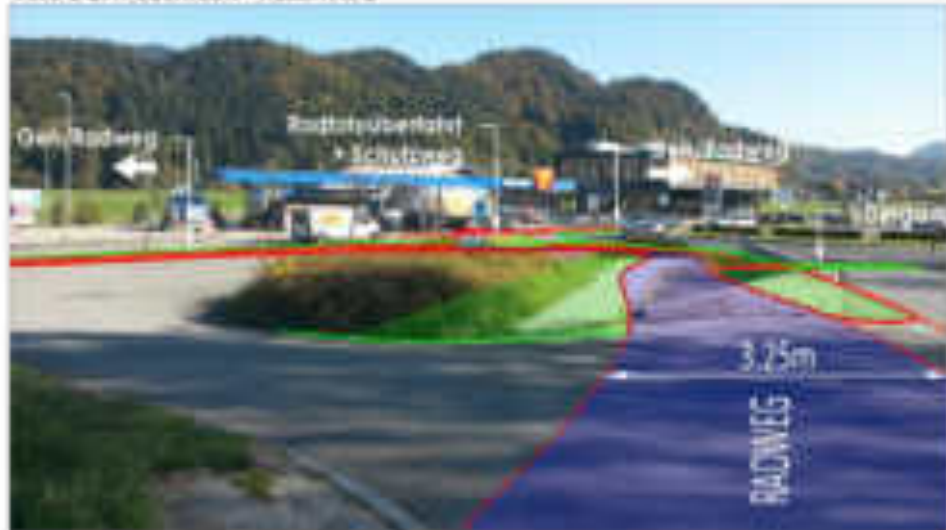


Foto 1-3: Niederndorf - Abschnitt 1.1



Foto 1-4: Niedermdorf - Abschnitt 1.1



Foto 1-5: Niedermdorf - Abschnitt 1.1



Foto 2-1: Niedermdorf - Abschnitt 2



5.2.2. Abschnitte 4 und 5

Auf diesen Streckenabschnitten werden die Radfahrer über einen straßenbegleitenden gemischten Geh- und Radweg am nördlichen Rand der B172 Walchseestraße geführt. Hierfür werden die bestehenden Gehsteige verbreitert.

Im Abschnitt 4 wird der Grünstreifen zur B172 auf 1,5m verbreitert und ein 2,75m breiter gemischter Geh- und Radweg hergestellt (sh. Pkt. 5.3 Ausbauquerschnitt (III)).

Im Abschnitt 5 (Ortsgebiet) wird der neue gemischte Geh- und Radweg ohne Trenninsel an der B172 geführt und mit einer Breite von 3,25m hergestellt. Als optische Trennung zur Fahrbahn sind jedoch Pflasterstreifen herzustellen und Leitpflöcke zu setzen (sh. Pkt.5.3 Ausbauquerschnitt (IV)).

Die Verbreiterungs- bzw. Ausbaumaßnahmen erfolgen überwiegend am nördlichen Rand der B172, jedoch wird in den Straßenabschnitten von Bdstr.km 21.94 bis km 22.10 und km 21.48 bis km 21.63 eine Abrückung der B172 Walchseestraße in Richtung Süden zusätzlich erforderlich.

Im Abschnitt 4 bei Bdstr.km 22.14 wird eine Verbreiterung des bestehenden Brückenobjektes an der B172 erforderlich.

Foto 4-1: Niederdorf - Abschnitt 4





5.2.3. Abschnitt 6

In diesem Streckenabschnitt wird der Radverkehr bei Bdstr.km 21.47 über die B172 Walchseestraße auf eine Gemeindestraße geführt. Der dort befindliche Schutzweg wird mit einer Radfahrerüberfahrt ergänzt.

Unter Ausnutzung des bestehenden Straßenraumes wird die Gemeindestraße mit einer Fahrbahnbreite von 3,75m und einem begleitenden überfahrbaren Gehsteig mit einer Breite von 1,50m ausgebaut (sh. Pkt.5.3 Ausbauquerschnitt (V)).

Die bestehenden Gehsteige werden für den gewählten Ausbauquerschnitt angepasst. Auf Teilstrecken wird eine Verbreiterung der Straße mit Fremdgrundbeanspruchung erforderlich.



Auf der Fahrbahn ist eine Begegnung von PKW und Radfahrer bei verminderter Fahrgeschwindigkeit von 30km/h ungehindert möglich. Bei einen Begegnungsfall PKW/PKW wird ein Überfahren des Gehsteiges erforderlich.

Aufgrund der beengten Verkehrsführung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wäre die Gemeindestraße als Fahrradstraße zu verordnen und die Einfahrt nur für eingeschränkten Kfz-Verkehr (Anrainer) und Radfahrer zu erlauben („unechte Einbahn“) und die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h zu beschränken.

Die erforderlichen Verkehrszeichen sowie farbige Piktogramme auf der Fahrbahn für die Signalisierung der Fahrradstraße sind vorzusehen.

Im Mittelstück dieser Radwegstrecke quert der Radverkehr die L379 Niederndorfer Straße und wird signalisiert mittels Bodenmarkierungen und gelbem Blinklicht geführt.

Foto 6-2: Niederndorf - Abschnitt 6

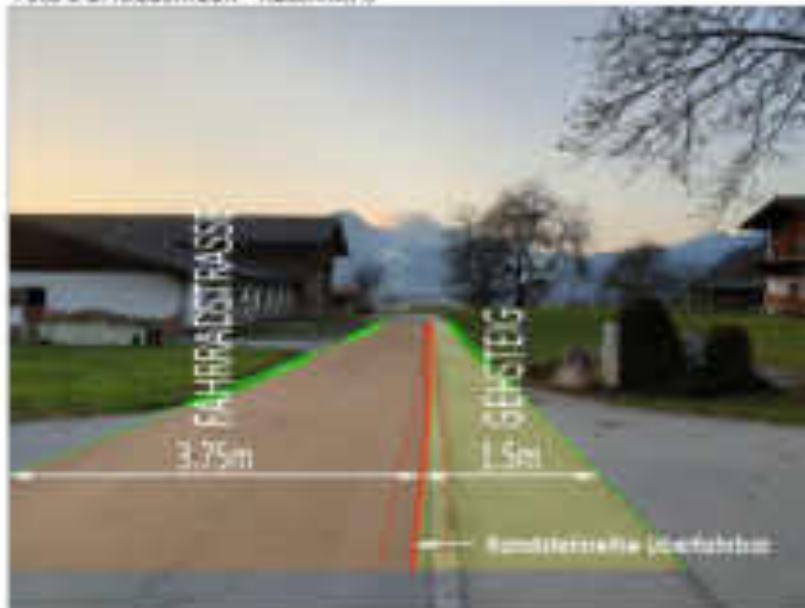


Foto 6-3: Niederndorf - Abschnitt 6



Foto 6-4: Niederdorf - Abschnitt 6



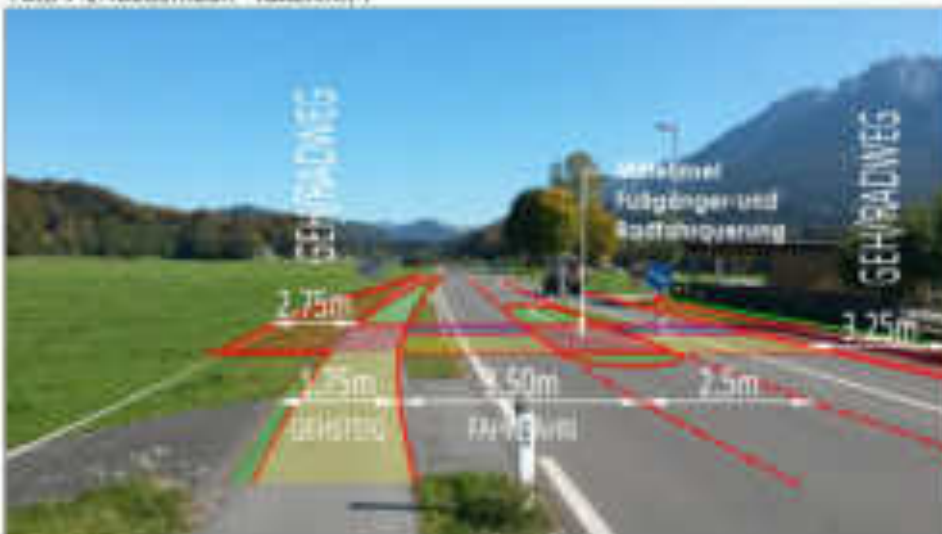
5.2.4. Abschnitte 7 und 8

Auf diesen Streckenabschnitten werden die Radfahrer über einen straßenbegleitenden gemischten Geh- und Radweg entlang der B172 Walchseestraße geführt. Hierfür wird die Fahrbahn der B172 auf die Regelbreite von 7,5m (gem. Leitfaden Tirol Querschnittstyp L7,5) rückgebaut und die bestehenden Gehsteige verbreitert.

Im Abschnitt 7 wird im Anschluss an die geplante Fahrradstraße der neue Geh/Radweg mit einer Breite von 3,25m am südlichen Rand der B172 hergestellt. Als optische Trennung zur Fahrbahn sind ein Randstein mit Pflasterstreifen herzustellen und Leitpföcke zu setzen (sh. Pkt.5.3 Ausbauquerschnitt (IV)).

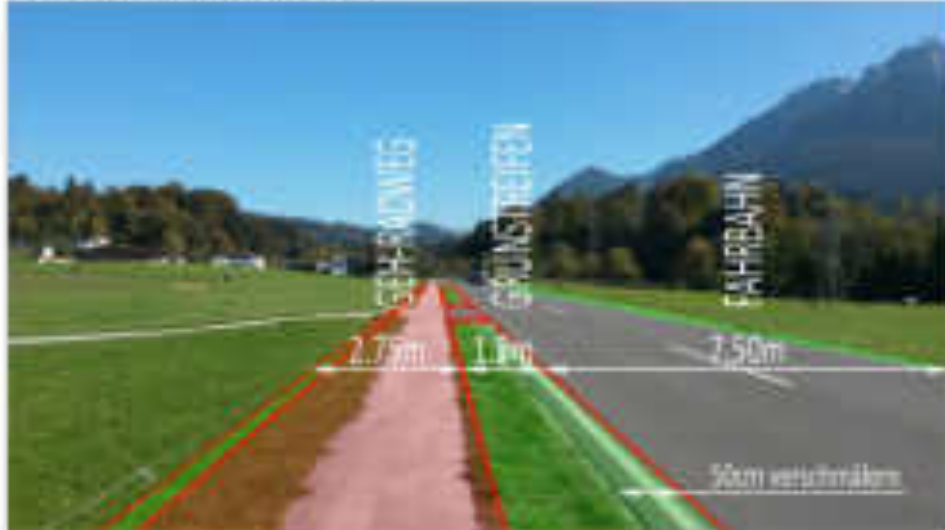
Bei Bdstr.km 20,47 - im Verlauf des bestehenden Linksabbiegestreifens auf der B172 - wird eine Querungshilfe mit Mittelinsel und entsprechender Signalisierung für Fußgänger und Radfahrer ausgebildet.

Foto 7-3: Niederdorf - Abschnitt 7



Im Abschnitt 8 wird der Grünstreifen zur B172 mit einer Breite von 1,5m wiederhergestellt und ein 2,75m breiter gemischter Geh- und Radweg am nördlichen Rand der B172 Walchseestraße ausgeführt (sh. Pkt. 5.3 Ausbauquerschnitt (III)). Die Verbreiterungs- bzw. Ausbaumaßnahmen und die dadurch erforderlichen Fremdgrundbeanspruchungen erfolgen überwiegend am nördlichen Rand der B 172.

Foto 8-1: Niederndorf - Abschnitt 8



5.2.5. Abschnitte 9 und 10

Auf diesen Streckenabschnitten werden die Radfahrer über einen straßenbegleitenden gemischten Geh- und Radweg am nördlichen und südlichen Rand der B172 Walchseestraße geführt. Hierfür werden umfangreichere Umbaumaßnahmen auf der B172 erforderlich.

Im Abschnitt 9 wird auf der Nordseite der B172 Walchseestraße der bestehende Gehsteig verbreitert und als gemischter Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,25m hergestellt. Der am südlichen Straßenrand verlaufende Grünstreifen wird entfernt, die Fahrbahn mit einer Breite von 7,5m und der bestehende Gehsteig in schmalerer Breite wiederhergestellt (sh. Pkt. 5.3 Ausbauquerschnitt (VI)).

Die Busbuchten beiderseits der B172 sowie die Linksabbiegestreifen mit den Verkehrsinseln werden an die Umbaumaßnahmen angepasst.

Bei Bdstr.km 19,67 wird die bestehende Querungshilfe für Fußgänger mit einer Radfahrüberfahrt ergänzt. Bei Bdstr.km 19,43 wird durch Verbreiterung der B172 Walchseestraße eine neue Querungshilfe mit Mittelinsel für den querenden Radverkehr hergestellt.

Bei Bdstr.km 19,6 wird eine Verbreiterung des bestehenden Brückenobjektes der B172 erforderlich.

Die Verbreiterung des Straßenraumes und die dadurch erforderliche Fremdgrundbeanspruchung erfolgt auf dieser Wegstrecke ausschließlich am nördlichen Rand der B 172.

Im Abschnitt 10 wird auf der Südseite der B172 Walchseestraße der bestehende Gehsteig verbreitert und als gemischter Geh- und Radweg mit einer Breite von

3,25m hergestellt. Der am nördlichen Straßenrand verlaufende Grünstreifen wird großteils entfernt, die Fahrbahn mit einer Breite von 7,5m und der bestehende Gehsteig in schmalerer Breite wiederhergestellt (sh. Pkt.5.3 Ausbaquerschnitt (VI)).

Die Verbreiterung des Straßenraumes und die dadurch erforderliche Fremdgrundbeanspruchung erfolgt auf dieser Wegstrecke ausschließlich am südlichen Rand der B 172.

Die neu herzustellenden Fahrbahnabgrenzungen zu den Geh- und Radfahrflächen werden für eine bessere optische Führung mit Pflasterstreifen ausgeführt. Entlang der Geh- und Radwege sind zusätzlich Leitpflöcke zu setzen und Grundstückszufahrten durch einen farbigen Belag und Fahrradpiktogramme zu signalisieren.

Die Fahrgeschwindigkeit der Radfahrer sollte bei dieser Anlagenart an angebauten Straßen auf 10km/h beschränkt und durch VKZ angezeigt werden.

Zudem sind bei Grundstückszufahrten, wenn erforderlich zusätzliche Maßnahmen für die Sicht PKW/Radfahrer zu setzen. (z.B. Verkehrsspiegel)

Foto 9-1: Niederrdorf - Abschnitt 9



Foto 10-E: Niederrdorf - Abschnitt 10



5.2.6. Abschnitt 11

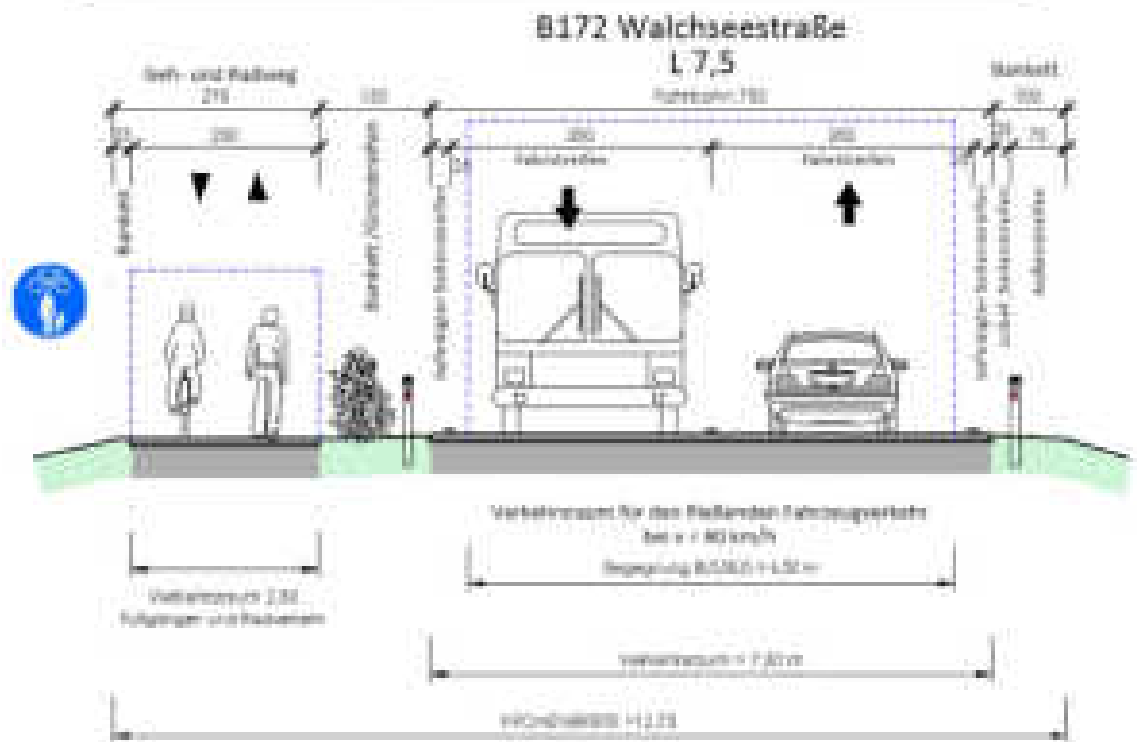
Auf diesem Streckenabschnitt werden die Radfahrer über einen straßenbegleitenden gemischten Geh- und Radweg am südlichen Rand der B172 Walchseestraße geführt. Hierfür wird der bestehende Grünstreifen mit Gehweg verbreitert. Der nördliche Straßenrand bleibt unberührt.

Der gemischte Geh- und Radweg wird mit einer Breite von 2,75m hergestellt, wobei 2,50m auf die mit Asphalt befestigte Geh- und Fahrfläche und 25cm auf das angrenzende Bankett entfallen. Die erforderlichen Schüttungen werden mit einer talseitigen Steinschichtung standfest gesichert (sh. Pkt.5.3 Ausbaquerschnitt (III)).

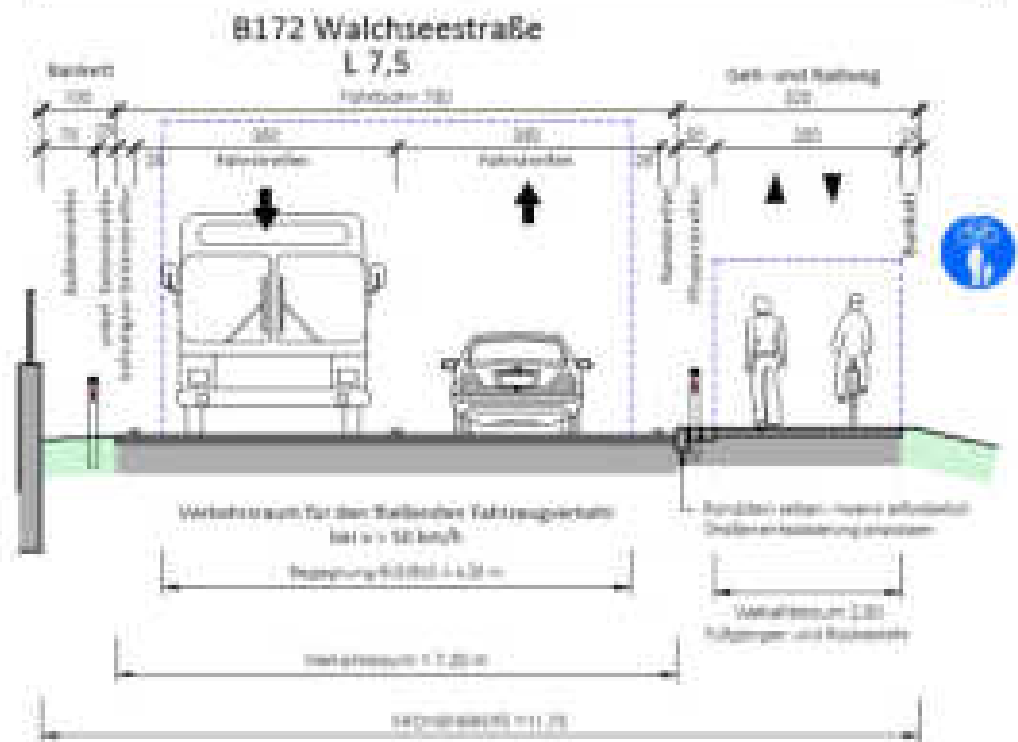
Die Verbreiterung des Straßenraumes und die dadurch erforderliche Fremdgrundbeanspruchung erfolgt auf dieser Wegstrecke ausschließlich am südlichen Rand der B 172.



QUERSCHNITT (III) - Abschnitt 4+8+11 **M 1:100**
 "Radverkehrsführung entlang übergeordneten Straßen außerhalb Ortsgebiet"
 straßenbegleitender gemischter Geh- und Radweg



QUERSCHNITT (IV) - Abschnitt 5 **M 1:100**
 "Radverkehrsführung entlang übergeordneten Straßen innerhalb Ortsgebiet"
 straßenbegleitender gemischter Geh- und Radweg



1004	39	-,-
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Abschnitt 7

Grundstück	EZ	Besitzer
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Abschnitt 8

Grundstück	EZ	Besitzer
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

6. GEMEINDE WALCHSEE (A)

6.1. Planungsgebiet - gewählte Radverkehrsführung

Es wurde eine Radverkehrsführung im Planungsgebiet von der Gemeindegrenze Rettenschöss bis zur Gemeindegrenze Kössen untersucht.

Der Radverkehr im Gemeindegebiet Walchsee wird überwiegend entlang der Hauptverkehrsstraße B172 Walchseestraße auf straßenbegleitenden gemischten Geh- und Radwegen neu geführt. (sh. Abschnitt 1, 3 und 4)

Aufgrund des zur Verfügung stehenden geringen Straßenraumes wurden in den nachfolgenden Abschnitten andere Radfahranlagen gewählt.

Im Ortsteil Durchholzen werden die Radfahrer durch das Gewerbegebiet auf einem neuen Radweg im Nahbereich der B172 geführt. (sh. Abschnitt 2)

Durch den Ortskern der Gemeinde Walchsee werden die Radfahrer auf Mehrzweckstreifen geführt. (sh. Abschnitt 5 und 6)

An jenen Stellen, wo eine Querung des Radverkehrs über übergeordneten Straßen (B172 Walchseestraße) erforderlich wird, werden Querungshilfen mit Mittellinse, Bodenmarkierungen und Verkehrszeichen mit gelbem Blinklicht hergestellt. An Kreuzungen mit untergeordneten Straßen wird der Radverkehr auf Fahrradüberfahrten geführt.

Entlang dieser Radwegachse werden touristische Radwanderwege und Fernradwege geführt und auch gekreuzt.

Die Radwegstrecke im Gemeindegebiet Walchsee wurde abhängig von der Art der Radverkehrsanlage und der Ausbauquerschnitte in 6 Abschnitte unterteilt und hat eine Gesamtlänge von rd. 4.420m.

Die im Verlauf der Radwegachse berührten Grundparzellen wurden im Lageplan farblich kenntlich gemacht und unter Pkt. 6.5 aufgelistet und deren Grundeigentümer erhoben. Eine Ermittlung der Grundbeanspruchungsflächen erfolgte aufgrund der Planungstiefe der Studie nicht.

(siehe hierzu auch Projekteinlage VII „Lageplan Walchsee“)

6.2. Beschreibung der Radwegtrasse

6.2.1. Abschnitt 1

Auf diesem Streckenabschnitt wird der Radverkehr von/nach Rettenschöss über einen straßenbegleitenden gemischten Geh- und Radweg am nördlichen Rand der B172 Walchseestraße geführt.

Hierfür wird die B172 Walchseestraße etwas nach Süden verschwenkt und nordseitig durch die Herstellung eines 1,5m breiten Grünstreifens und eines daran angrenzenden 2,75m breiten Geh/Radweges verbreitert. Die erforderlichen Schüttungen und Einschnitte werden mit Steinschichtungen standfest gesichert (sh. Pkt. 6.3 Ausbauquerschnitt (I)).

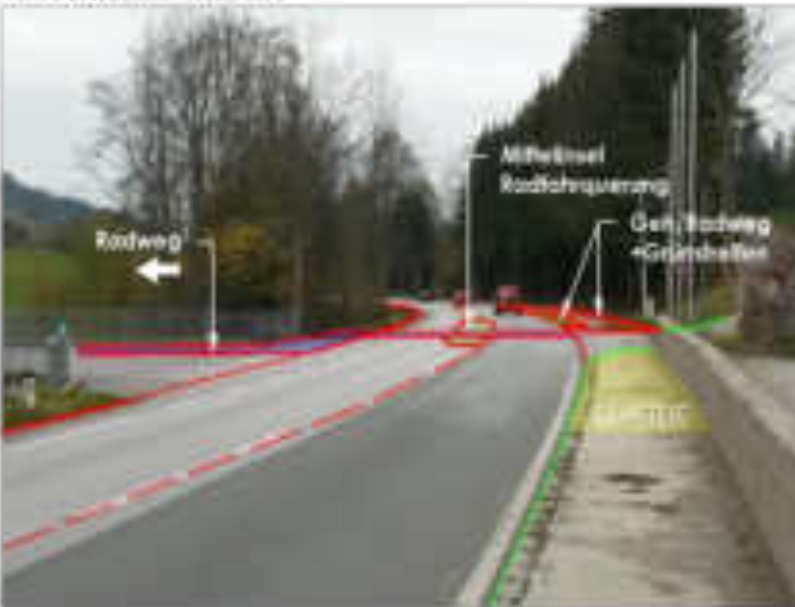
Bei Bdstr.km 15,45 wird auf der B172 eine Querungshilfe für Radfahrer mit Mittelinsel hergestellt, die den Radverkehr über das Gewerbegebiet Durchholzen auf einen neuen Radweg führt.

Die Verbreiterungsmaßnahmen und die dadurch erforderliche Fremdgrundbeanspruchungen erfolgen auf dieser Wegstrecke ausschließlich am nördlichen Rand der B 172.

Foto 1.1: Wülflizen - Abschnitt 1



Foto 1.2: Wülflizen - Abschnitt 1



6.2.2. Abschnitt 2

Auf diesem Streckenabschnitt wird der Radverkehr auf einem neu zu errichtendem Radweg im Gewerbegebiet von Durchholzen entlang des südlichen Ufers des Durchholzen Baches geführt.

Der Radweg wird mit einer Breite von 2,75m hergestellt und zu den angrenzenden Verkehrsflächen mit einem Randstein (Flachbord) und einem 50cm breiten Pflasterstreifen mit Leitpflöcken abgegrenzt. Der Asphaltbelag wird farbig

hergestellt und mit Fahrradpiktogrammen markiert (sh. Pkt. 6.3 Ausbauquerschnitt (II)).

Der uferseitige Rand wird überwiegend an die bestehende Uferböschung angeschlossen.

In jenen Streckenabschnitten, wo bestehende Gebäude und Gewerbestraßen den Platz einschränken, wird eine Anpassung der Uferböschung zum Durchholzer Bach erforderlich.

Bei Bdstr.km 14,89 führt der Radweg über eine neu zu errichtende Brücke über den Durchholzer Bach wiederum an die B172 Walchseestraße.

Der Neubau des Radweges und die dadurch erforderliche Fremdgrundbeanspruchung erfolgt auf dieser Wegstrecke überwiegend am südlichen Rand außerhalb des öffentlichen Wassergutes auf privaten Grundstücken.

Foto 2-1: Wälthurn – Mittelteil 2



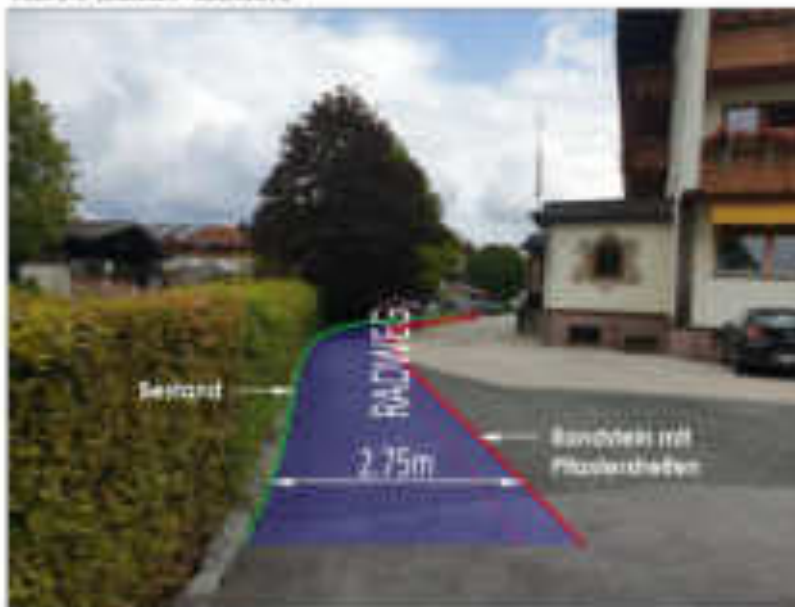
Foto 2-2: Wälthurn – Mittelteil 2



Foto 3.3: Walchsee - Abschnitt 3



Foto 3.4: Walchsee - Abschnitt 3



6.2.3. Abschnitt 3

Auf diesem Streckenabschnitt wird der Radverkehr über einen straßenbegleitenden gemischten Geh- und Radweg am südlichen Rand der B172 Walchseestraße geführt.

Hierfür werden die bestehenden Gehsteige verbreitert und die bereits bestehenden Geh- und Radwege saniert.

Im Ortsgebiet Durchholzen wird der Geh/Radweg angrenzend an die Fahrbahn der B172 in einer Breite von 3,25m hergestellt.

Außerhalb des Ortsgebietes wird entlang des bestehenden Geh/Radweges der schmale Grünstreifen zur Fahrbahn der B172 auf das erforderliche Maß von 1,50m verbreitert und der gemischte Geh- und Radweg auf eine Breite von 2,75m ausgebaut (sh. Pkt.6.3 Ausbauquerschnitt (I)).

Bei den beiden bestehenden Bushaltestellen werden die Haltebucht und Warteflächen abgegrenzt und der Radverkehr getrennt geführt.

Die Verbreiterungs- bzw. Ausbaumaßnahmen und die dadurch erforderlichen Fremdgrundbeanspruchungen erfolgen auf dieser Wegstrecke ausschließlich am südlichen Rand der B 172 Walchseestraße.

Bild 1-1: Walchsee - Bushaltestelle 1



Bild 1-2: Walchsee - Bushaltestelle 2



6.2.4. Abschnitt 4

Auf diesem Streckenabschnitt wird der Radverkehr über vorhandene und neu herzustellende straßenbegleitende gemischte Geh- und Radwege am südlichen Rand der B172 Walchseestraße geführt.

Hierfür werden die bestehenden Gehsteige verbreitert und als Geh/Radweg mit einer Breite von 2,75m und einem 1,0m breiten Grünstreifen zur Fahrbahn hergestellt (sh. Pkt.6.3 Ausbauquerschnitt III), ohne Trennstreifen an der Fahrbahn mit einer Breite von 3,25m geführt und zur besseren optischen Führung mit breiten Randsteinreihen und mit Pflasterstreifen abgegrenzt. Zusätzlich werden

Leitpflöcke gesetzt und Grundstückszufahrten durch einen farbigen Belag und Fahrradpiktogramme signalisiert.

Die Fahrgeschwindigkeit der Radfahrer sollte bei dieser Anlagenart an angebaute Straßen auf eine Fahrgeschwindigkeit von 10km/h beschränkt und durch VKZ angezeigt werden.

Zudem sind bei Grundstückszufahrten gegebenenfalls zusätzliche Maßnahmen für die Sicht PKW/Radfahrer zu setzen (z.B. Verkehrsspiegel).

Bei Bdstr.km 12,350 wird neben der bestehenden Brücke über den Ramsbach eine neue Geh/Radwegbrücke errichtet.

Im Straßenabschnitt von Bdstr.km 12,0 (best. Engstelle B172) bis km 12,350 (Brücke über den Ramsbach) wird die Fahrbahn der B172 Walchseestraße Richtung Norden verschwenkt und abgerückt und am südlichen Rand der neue Geh/Radweg errichtet. Am nördlichen Rand der B172 werden dadurch Gewerbeflächen beansprucht.

Der Radverkehr auf dem neuen Geh/Radweg in Richtung Ortszentrum wird bei Bdstr.km 12,0 auf die Fahrbahn der B172 - auf einem markierten Mehrzweckstreifen - geführt. Der Radfahrverkehr aus dem Ortszentrum, welcher ebenfalls auf einem Mehrzweckstreifen geführt wird, wird über eine neu herzustellende Querungshilfe mit Mittelinsel und entsprechender Signalisierung für Fußgänger und Radfahrer angeschlossen.

Die Verbreiterungs- bzw. Ausbaumaßnahmen und die dadurch erforderlichen Fremdgrundbeanspruchungen erfolgen auf dieser Wegstrecke beidseits der B 172 Walchseestraße.

Als mögliche Variante wurde für eine Teilwegstrecke eine Radverkehrsführung auf Wirtschaftswegen aufgezeigt. Hierfür wird eine Verbreiterung der Wirtschaftswege auf 4,0m und eine Brückenverbreiterung oder ein Brückenneubau erforderlich.





6.2.5. Abschnitte 5 und 6

Auf diesen Streckenabschnitten (Ortsdurchfahrt Zentrum Walchsee) wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn der B172 Walchseestraße über Mehrzweckstreifen geführt.

Auf der bestehenden Fahrbahn mit einer Breite von 7,0m werden beidseitig an den Rändern 1,25m breite Mehrzweckstreifen mit farbigem Belag hergestellt und mit Bodenmarkierungen und Fahrradpiktogrammen markiert. Die verbleibende Kernfahrbahn mit einer Breite von 4,50m wird ohne Mittelleitlinie geführt und ermöglicht die Begegnung von 2 PKW`s bei reduzierter Fahrgeschwindigkeit von 30km/h. Bei einem Begegnungsfall mit größeren Kfz kann der Mehrzweckstreifen mitbenutzt werden (sh. Pkt. 6.3 Ausbauquerschnitt (IV)).

Durch die Radverkehrsführung über Mehrzweckstreifen wird dem Radverkehr mehr Aufmerksamkeit gewährt und durch die optische Verschmälerung der Fahrbahn eine reduzierte Fahrgeschwindigkeit der Kfz (Verkehrsberuhigung) erzielt. Eine generelle Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf 40km/h auf diesem Straßenabschnitt der B172 Walchseestraße ist aufgrund der schmalen Kernfahrbahn jedoch Voraussetzung.

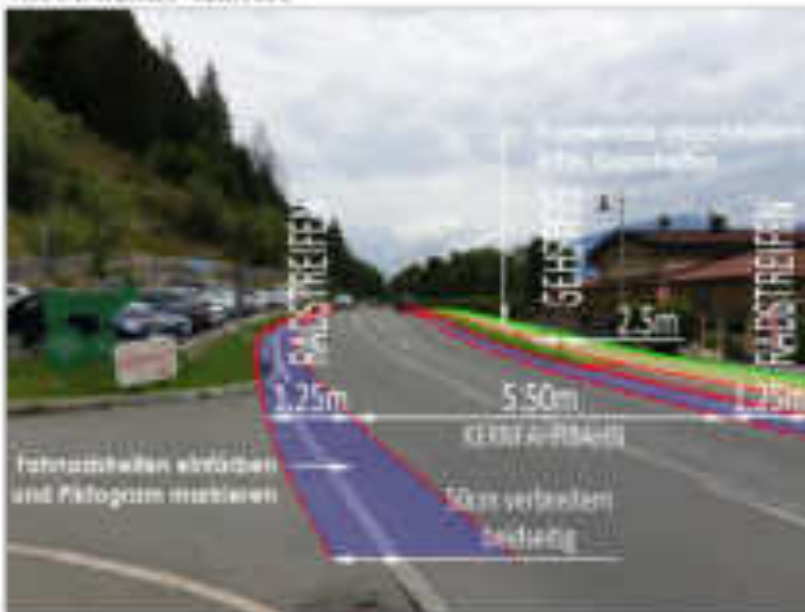
Von Bdstr.km 11,27 bis km 11,40 im Bereich des bestehenden Linksabbiegers muss für die Führung des Mehrzweckstreifens eine beidseitige Verbreiterung der B172 Walchseestraße erfolgen. Dazu wird die bestehende Promenade etwas verschmälert und der Grünstreifen wiederhergestellt. Im übrigen Straßenabschnitt wird kein Umbau des Straßenraumes außerhalb der Fahrbahn erforderlich.

Durch die Herstellung der Radverkehrsanlage wird keine Fremdgrundbeanspruchung erforderlich.

Foto 6.1: Walschurn - Abschnitt 5

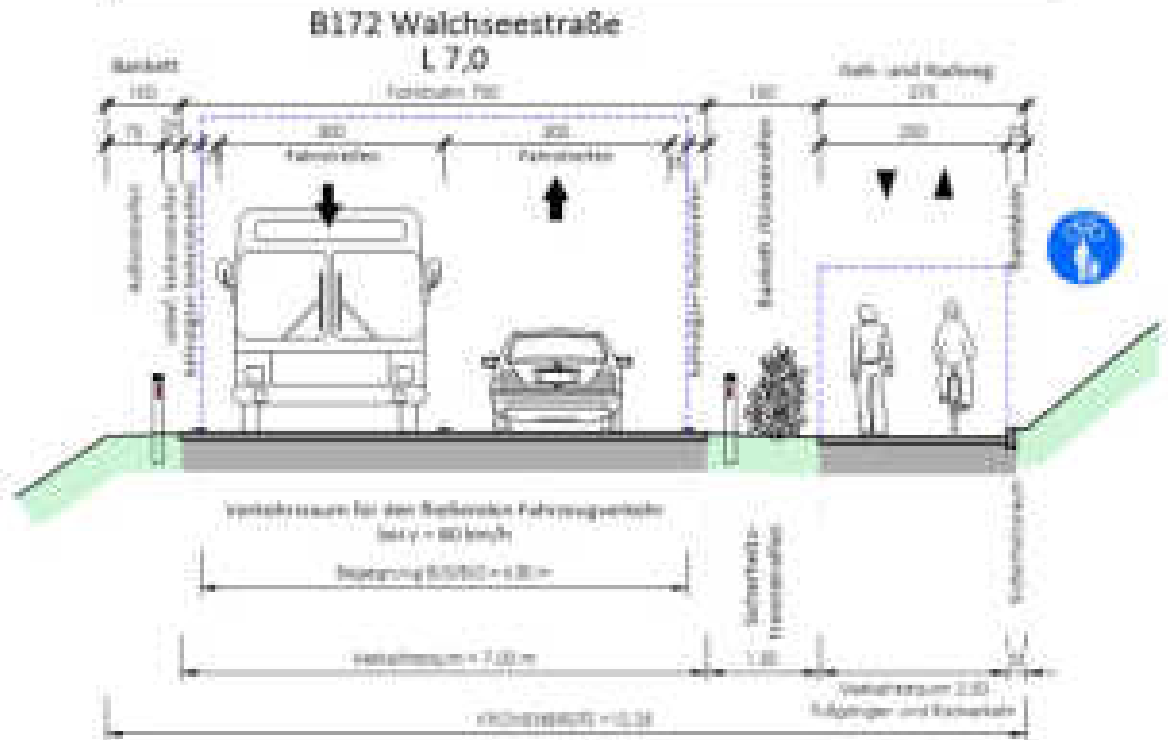


Foto 6.2: Walschurn - Abschnitt 6

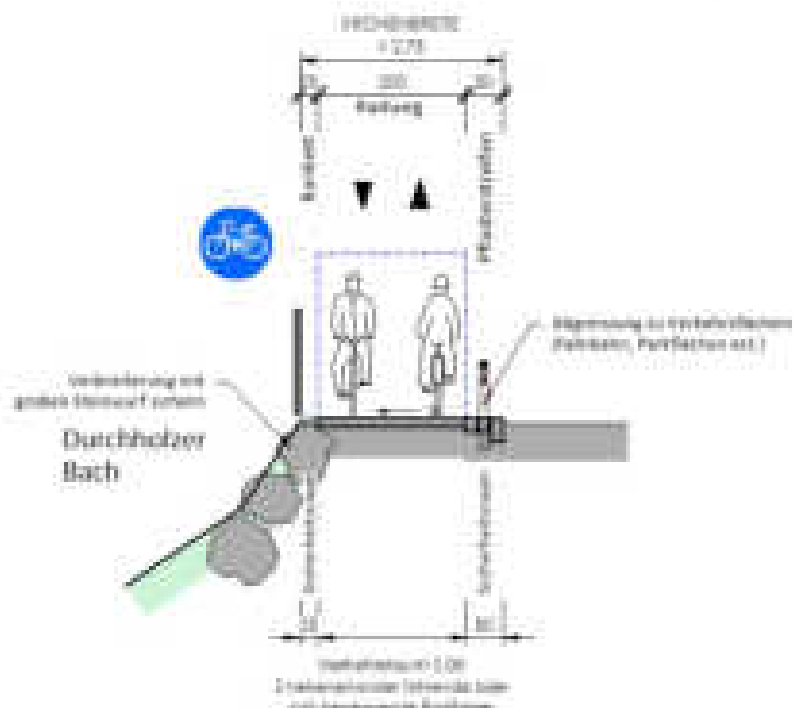


6.3. Ausbauquerschnitte

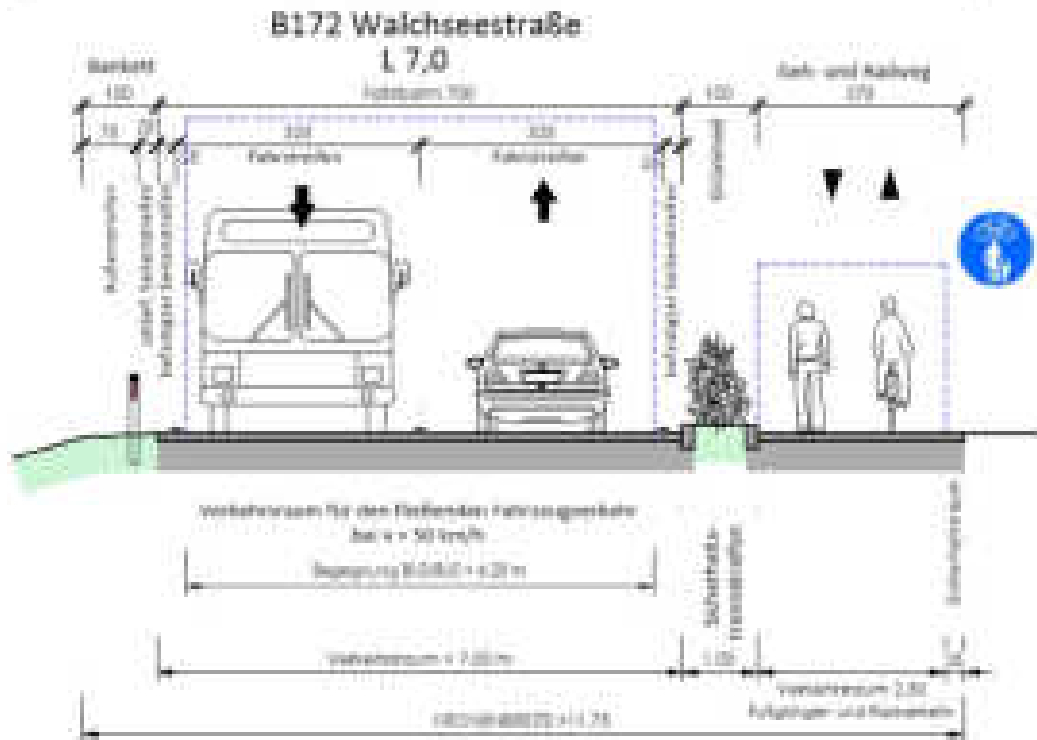
QUERSCHNITT (II) - Abschnitt 1+3 M 1: 100
 "Radverkehrsführung entlang übergeordneten Straßen außerhalb Ortsgebiet"
 straßenbegleitender gemischter Geh- und Radweg



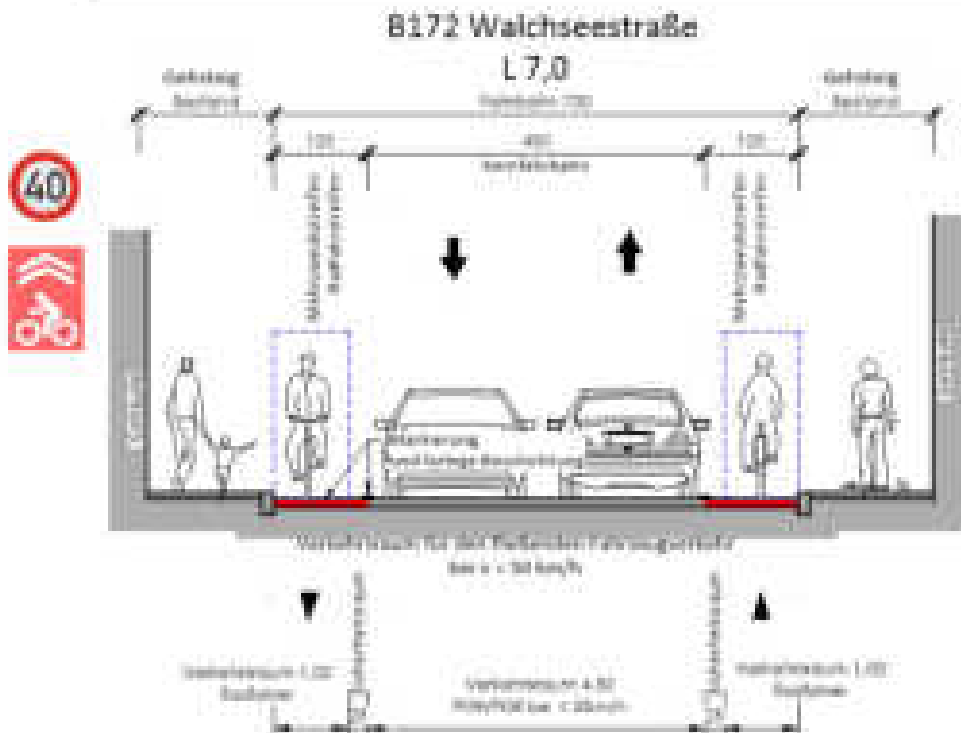
QUERSCHNITT (II) - Abschnitt 2 M 1: 100
 "Radverkehrsführung auf Radwege"
 selbständig geführter Radweg



QUERSCHNITT (III) - Abschnitt 4 M 1:100
 "Radverkehrsführung entlang übergeordneten Straßen innerhalb Ortsgebiet"
 straßenbegleitender gemischter Geh- und Radweg



QUERSCHNITT (IV) - Abschnitt 5+6 M 1:100
 "Radverkehrsführung auf übergeordneten Straßen innerhalb Ortsgebiet"
 Radfahrstreifen - Mehrweckstreifen



6.4. Baukosten

Die Herstellungskosten für die Errichtung der Radverkehrsanlage incl. der erforderlichen Umbaumaßnahmen am bestehenden Straßenraum betragen geschätzt netto:

Abschnitt 1	rd. 250m	ca. €	130.000
Abschnitt 2	rd. 525m	ca. €	310.000
Abschnitt 3	rd. 2.140m	ca. €	260.000
Abschnitt 4	rd. 630m	ca. €	420.000
Abschnitt 5	rd. 580m	ca. €	40.000
Abschnitt 6	rd. 295m	ca. €	85.000
Summe netto	rd. 4.420m	ca. €	1.245.000

6.5. Grundbeanspruchung – berührte Grundparzellen

Nachfolgende Grundparzellen in der KG Walchsee (83019) werden im Verlauf der Radverkehrsanlage berührt. (Die Daten wurden am 12.08.2020 beim BEV- Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen - 1020 Wien abgefragt)

Abschnitt 1

Grundstück	EZ	Besitzer
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Abschnitt 2

Grundstück	EZ	Besitzer
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

		Heim Franziska (2001-05-20) 6344 Amberg 12, Walchsee/Österreich
1245	90052	Hager Maria (1950-07-19) 6336 Kufsteiner Straße 38, Langkampfen/Österreich

Abschnitt 4

Grundstück	EZ	Besitzer
█	█	████████████████████ ████████████████████
█	█	██ ██
█	█	█
█	█	████████████████████ ████████████████████
█	█	████████████████████ ████████████████████ ████████████████████
█	█	██ ██
█	█	██ ██
█	█	████████████████████ ████████████████████
█	█	█
█	█	█
█	█	████████████████████ ████████████████████

Abschnitt 4 var.

Grundstück	EZ	Besitzer
█	█	████████████████████ ████████████████████
█	█	████████████████████ ██
█	█	█
█	█	█
█	█	█
█	█	██ ██
█	█	████████████████████ ████████████████████
█	█	██ ██
█	█	█
█	█	█
█	█	█
█	█	████████████████████ ████████████████████
█	█	██ ██

█	█	████████████████████
█	█	██ ██
█	█	█

Bei einem Begegnungsfall mit größeren Kfz kann der Mehrzweckstreifen mitbenutzt werden (sh. Pkt. 7.3 Ausbauquerschnitt (I)).

Durch die Radverkehrsführung über Mehrzweckstreifen wird dem Radverkehr mehr Aufmerksamkeit gewährt und durch die optische Verschmälerung der Fahrbahn eine reduzierte Fahrgeschwindigkeit der Kfz (Verkehrsberuhigung) erzielt. Eine generelle Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 40km/h auf diesem Straßenabschnitt der B172 Walchseestraße ist aufgrund der schmalen Kernfahrbahn jedoch Voraussetzung.

Bei Bdstr.km 11,1 wird der Radverkehr bei dem bestehenden Fußgängerübergang über eine neu herzustellende Radfahrüberfahrt an den im weiteren Verlauf geplanten gemischten Geh- und Radweg angeschlossen. Um die Führung bzw. den Anschluss der Mehrzweckstreifen zu ermöglichen, ist eine beidseitige Verbreiterung der B172 Walchseestraße erforderlich. Hierbei wird der bestehende angrenzende Parkplatz etwas verschmälert und mit einem Grünstreifen neu abgegrenzt. Für die Herstellung dieser Radverkehrsanlage werden am südlichen Rand der B172 Fremdgrundbeanspruchungen erforderlich.



7.2.2. Abschnitt 2

Auf diesem Streckenabschnitt wird der Radverkehr über einen neu herzustellenden straßenbegleitenden gemischten Geh- und Radweg am südlichen Rand der B172 Walchseestraße geführt.

Hierfür werden die bestehenden Grünstreifen im Straßenraum entfernt, die vorhandenen Gehsteigflächen verbreitert und ein Geh/Radweg mit einer Breite von 3,25m hergestellt. Zur besseren optischen Führung wird der Geh/Radweg mit Randsteinreihen und mit Pflasterstreifen abgegrenzt, zusätzlich werden Leitplöcke gesetzt und Grundstückszufahrten durch einen farbigen Belag und Fahrradpiktogramme signalisiert (sh. Pkt. 7.3 Ausbauquerschnitt (II)).

Die Fahrgeschwindigkeit der Radfahrer sollte bei dieser Anlagenart an angebauten Straßen auf 10km/h beschränkt und durch VKZ angezeigt werden.

Zudem sind bei Grundstückszufahrten gegebenenfalls zusätzliche Maßnahmen für die Sicht PKW/Radfahrer zu setzen (z.B. Verkehrsspiegel).

In den Straßenabschnitten von Bdstr.km 10,96 bis km 11,10 und Bdstr.km 10,34 bis km 10,50 wird die Fahrbahn der B172 Walchseestraße Richtung Norden verschwenkt und abgerückt und vorhandene Stützmauern neu errichtet.

Im restlichen Straßenabschnitt ist am nördlichen Rand der B172 kein Umbau erforderlich.

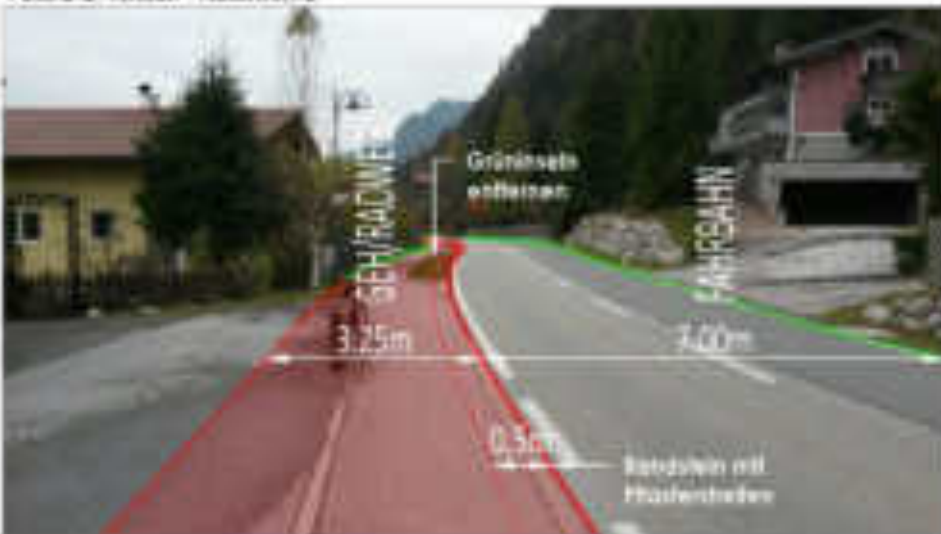
Die bestehende Straßenentwässerungsanlage mit Einlaufschächten ist anzupassen.

Die Verbreiterungs- bzw. Ausbaumaßnahmen und die dadurch erforderliche Fremdgrundbeanspruchung erfolgen auf dieser Wegstrecke beidseits der B 172 Walchseestraße.

Foto 2-3: Kössen - Abschnitt 2



Foto 2-2: Kössen - Abschnitt 2





7.2.3. Abschnitte 3 bis 6

Auf diesen Streckenabschnitten wird der Radverkehr über einen straßenbegleitenden gemischten Geh- und Radweg am südlichen Rand der B172 Walchseestraße geführt.

Im Verlauf des bereits vorhandenen Geh/Radweges (Abschnitt 3) wird im Abschnitt 4 die B172 bei Bdstr.km 9,80 bis 10,00 etwas nach Norden abgerückt und der Grabendurchlass verlängert, Südseitig werden die Gehsteigflächen verbreitert und ein 1,5m breiter Grünstreifen mit Geh/Radweg mit einer Breite von 2,75m hergestellt.

Das Brückenobjekt über den Weißenbach bei Bdstr.km 9,80 wird für die Führung eines 3,50m breiten Geh- und Radweges verbreitert.

In den Streckenabschnitten 5 und 6 wird am südlichen Rand der B172 Walchseestraße eine neue Radwegtrasse geführt. Dazu wird eine Fahrbahnregelbreite der B172 von 7,00m (gem. Querschnittstyp L7,0 Leitfaden Land Tirol) ausgeführt und am südlichen Rand ein 1,5m breiter Grünstreifen und ein gemischter Geh- und Radweg mit einer Breite von 2,75m hergestellt. 2,50m entfallen auf die mit Asphalt befestigte Geh- und Fahrfläche und 25cm auf das angrenzende Bankett. Die erforderlichen Schüttungen und Hangeinschnitte werden mit Steinschichtungen standfest gesichert (sh. Pkt.7.3 Ausbauquerschnitt (III)).

Bei der bestehenden Brücke über den Weißenbach bei Bdstr.km 7,60 der B172 wird eine neue Geh/Radwegbrücke angebaut. Bei Bdstr.km 7,23 wird der bestehende Durchlass für die Führung des neuen Geh/Radweges verlängert.

Der nordseitige Rand der B172 Walchseestraße bleibt über den gesamten Abschnitt unverändert.

Die Verbreiterung des Straßenraumes und die dadurch erforderliche Fremdgrundbeanspruchung erfolgt auf dieser Wegstrecke ausschließlich am südlichen Rand der B 172.

Foto 3-1: Kössen - Abschnitt 3



Foto 4-1: Kössen - Abschnitt 4



Foto 5-1: Kössen - Abschnitt 5



Foto 5-2: Kössen - Abschnitt 5



Foto 5-3: Kössen - Abschnitt 5



Foto 6-1: Kössen - Abschnitt 5

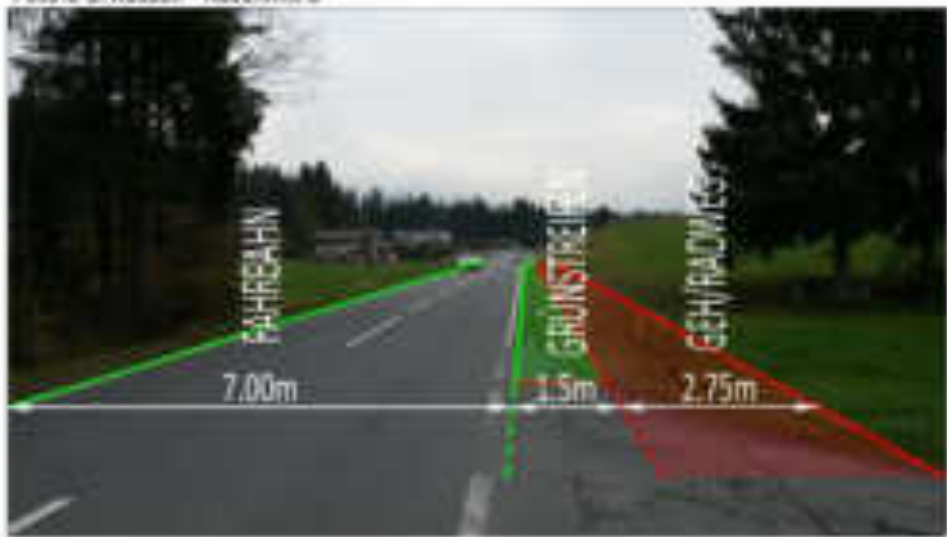


Foto 6-2: Kössen - Abschnitt 6



Foto 6-3: Kössen - Abschnitt 6



Foto 6-4: Kössen - Abschnitt 6



Foto 6-5: Kössen - Abschnitt 6



7.2.4. Abschnitte 7 und 8

Auf diesen Streckenabschnitten wird der Radverkehr über einen neu herzustellenden straßenbegleitenden gemischten Geh- und Radweg am südlichen und am nördlichen Rand der B172 Walchseestraße geführt.

Hierfür werden bestehende Grünstreifen im Straßenraum verschmälert oder entfernt, bestehende Gehsteigflächen verbreitert und durch eine Abrückung der B172 Walchseestraße eine neue Geh/Radwegtrasse errichtet.

Im Abschnitt 7 wird die B172 Walchseestraße von Bdstr.km 6,35 bis km 6,6 Richtung Norden abgerückt und am südlichen Rand eine neue Wegtrasse mit einem 1,0m breiten Grünstreifen und einem 2,75m breiten gemischten Geh- und Radweg hergestellt (sh. Pkt.7.3 Ausbauquerschnitt (IV)).

Im Abschnitt 8 werden am südlichen Rand der B172 die Grünstreifen zur Fahrbahn entfernt oder verschmälert und bei einer Ausführung mit Trenninsel (mind.1,0m breit) ein Geh/Radweg mit einer Breite von 2,75m und bei einer Ausführung ohne Trenninsel mit einer Breite von 3,25m hergestellt.

Bei der Führung ohne Trenninsel zur Fahrbahn wird zur besseren optischen Führung der Geh/Radweg mit breiten Randsteinreihen und mit Pflasterstreifen abgegrenzt und zusätzlich Leitpflöcke gesetzt (sh. Pkt. 7.3 Ausbauquerschnitt (II)).

Bei Grundstückszufahrten wird die Geh- und Radwegfläche durch einen farbigen Belag und Fahrradpiktogramme signalisiert.

Die Fahrgeschwindigkeit der Radfahrer sollte bei dieser Anlagenart an angebauten Straßen auf 10 km/h beschränkt und durch VKZ angezeigt werden.

Zudem sind bei Grundstückszufahrten gegebenenfalls zusätzliche Maßnahmen für die Sicht PKW/Radfahrer zu setzen (z.B. Verkehrsspiegel).

Bei Bdstr.km 5,94 wird der bestehende Fußgängerübergang mit einer Fahrradüberfahrt ergänzt und eine Radverkehrsverbindung über die B172 Walchseestraße geschaffen.

Aufgrund des vorhandenen Straßenraumes werden durch die Errichtung der Radverkehrsanlage auf dieser Wegstrecke nur geringe Fremdgrundbeanspruchungen erforderlich.

Foto 7-1: Kössen - Abschnitt 7

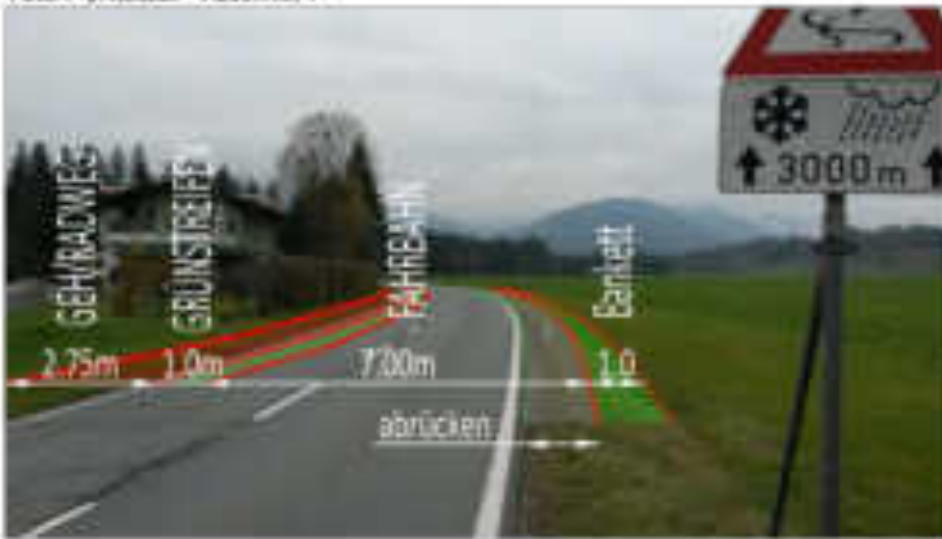


Foto 8-1: Kössen - Abschnitt 8



Foto 8-2: Kössen - Abschnitt 8





7.2.5. Abschnitte 9 und 10

Auf diesen Streckenabschnitten wird der Radverkehr auf bestehenden Fußwegen geführt. Diese werden saniert und zu gemischten Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,0m ausgebildet (sh. Pkt. 7.3 Ausbauquerschnitt (V)).

An der Erlaustraße wird die Querung des Fußgänger- und Radverkehrs durch eine Anrampung der Fahrbahn (Schwelle) und zusätzliche Bodenmarkierungen sowie VKZ signalisiert.

Als Radverkehrsverbindung wird über den Kohlenbach eine neue Geh/Radwegbrücke errichtet.

Da die neue Radverkehrsanlage auf bestehenden Wegtrassen verläuft, ist mit keinen zusätzlichen Fremdgrundbeanspruchungen zu rechnen.





7.2.6. Abschnitte 11 bis 13

Auf diesen Streckenabschnitten wird der Radverkehr über einen selbständig geführten Radweg kombiniert mit einem Gehweg im Nahbereich der B172 Walchseestraße entlang des Ufers der Kössener Ache geführt.

Hierfür werden die bestehenden Erhaltungs- bzw. Uferbegleitwege auf eine Breite von 4,50m ausgebaut und ein Radwegstreifen mit 2-Richtungsverkehr mit einer Breite von 2,00m und ein angrenzender Gehweg mit einer Breite von 2,00m hergestellt. Die Abgrenzung erfolgt mit einem Pflasterstreifen. Die Geh- und Fahrflächen werden mit einem bituminösen Belag befestigt, wobei der Radweg farbig ausgeführt wird (sh. Pkt.7.3 Ausbauquerschnitt (VI)).

Im Abschnitt 12 unterfährt der Radweg die Brücke der B176 Kössener Straße. Die bestehenden Wegrampen werden vor und nach den Brückenwiderlagermauern auf 3,00m verbreitert und als Geh/Radweg hergestellt.

Da die neue Radverkehrsanlage auf bestehenden Wegtrassen verläuft ist mit keinen bis nur geringfügigen zusätzlichen Fremdgrundbeanspruchungen zu rechnen.

Foto 11-1: Kössen - Abschnitt 11

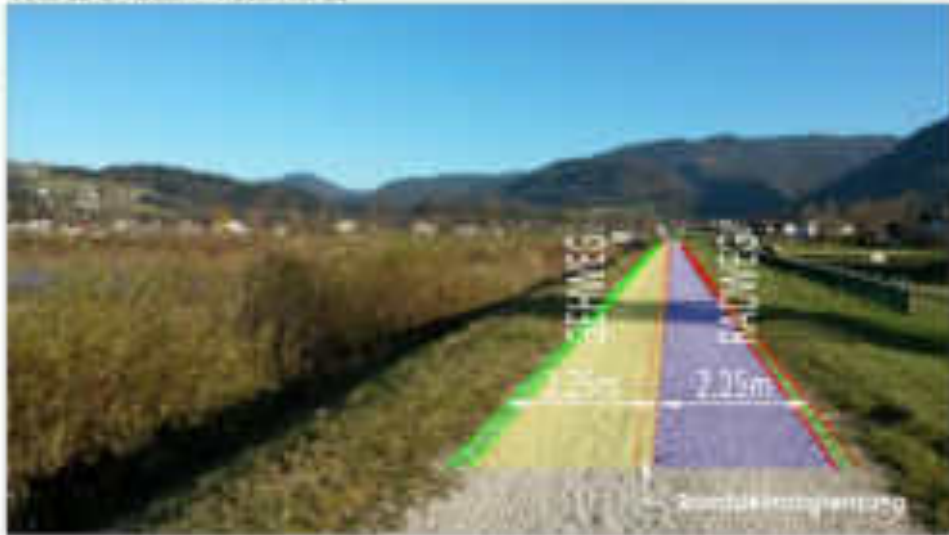


Foto 11-2: Kössen - Abschnitt 11



Foto 11-3: Kössen - Abschnitt 11





7.2.7. Abschnitte 14 und 15

Auf diesen Streckenabschnitten wird der Radverkehr über einen neu herzustellenden straßenbegleitenden gemischten Geh- und Radweg am nördlichen Rand der B172 Walchseestraße geführt.

Hierfür wird die B172 Walchseestraße auf den Querschnittstyp L7,0 (gem. Leitfaden Querschnitte für Landesstraßen in Tirol) rückgebaut.

Im Abschnitt 14 wird der bestehende Linksabbieger mit Verkehrsinseln dem Rückbau auf L7,0 angepasst und der bestehende Gehsteig in einen gemischten Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,25m ausgebaut. Zusätzlich wird auch eine geringfügige Verbreiterung in den Uferbereich der Kössener Ache erforderlich.

Die Radverkehrsquerung auf der Hüttfeldstraße wird mit einer Fahrradüberfahrt farbig markiert und mit gelbem Blinklicht und VKZ signalisiert.

Für den Radverkehr aus Süden kommend wird auf den Linksabbiegestreifen eine Querungshilfe für Fußgänger Radfahrer hergestellt und ein Anschluss an die Radverkehrsanlage geschaffen.

Im Abschnitt 15 wird die Fahrbahnbreite der B172 Walchseestraße auf 7,0m rückgebaut und am nördlichen Rand eine neue Wegtrasse mit einem 1,0m breiten Grünstreifen und einem 2,75m breiten gemischten Geh- und Radweg hergestellt. Die erforderlichen Schüttungen zum angrenzenden Ufergehölzstreifen der Kössener Ache werden mit Stützbauwerken (Bsp. Steinschichtungen) standfest hergestellt (sh. Pkt.7.3 Ausbaquerschnitt (IV)).

Die bestehende Brücke über die Kössener Ache wird bei Bdstr.km 3,24 der B172 Walchseestraße am nördlichen Rand verbreitert. Die Fahrbahn der B172 wird auf das erforderliche Maß rückgebaut und der Randbalken verbreitert, sodass die Führung eines 2,75m breiten Geh/Radweges mit einer Betonleitwand als Abgrenzung zur Fahrbahn möglich ist.

Die Verbreiterung des Straßenraumes durch die Herstellung der Radverkehrsanlage und somit auch die zusätzliche Grundbeanspruchung erfolgt auf dieser Wegstrecke ausschließlich am nördlichen Rand der B172 Walchseestraße.

Foto 14-1: Kössen - Abschnitt 14



Foto 15-1: Kössen - Abschnitt 15



7.2.8. Abschnitt 16

Auf diesem Streckenabschnitt wird der Radverkehr über einen neu herzustellenden straßenbegleitenden gemischten Geh- und Radweg am nördlichen Rand der B172 Walchseestraße geführt.

Der neue Geh/Radweg mit einer Breite von 3,25m wird unter Ausnutzung des bestehenden Straßenraumes entlang der nördlichen Grundgrenze geführt. Die Fahrbahn der B172 Walchseestraße wird in Richtung Süden abgerückt und mit einer Breite von 6,50m neu geführt.

Die Abgrenzung des Geh/Radweges zur Fahrbahn wird zur besseren optischen Führung mit Randsteinreihen und mit Pflasterstreifen hergestellt. Zusätzlich werden Leitpflöcke gesetzt und bei Grundstückszufahrten die Geh- und Radwegfläche durch einen farbigen Belag und Fahrradpiktogramme signalisiert (sh. Pkt. 7.3 Ausbauquerschnitt (VII)).

Die Verbreiterung des Straßenraumes durch die Errichtung der Radverkehrsanlage erfolgt auf dieser Wegstrecke überwiegend am südlichen Rand der B172, was eine Fremdgrundbeanspruchung und Anpassung der angrenzenden Gewerbeflächen erforderlich macht.

Foto (16-1) Kössen - Abschnitt 18



7.2.9. Abschnitte 17 und 18

Auf diesen Streckenabschnitten wird der Radverkehr über einen straßenbegleitenden Radweg am nördlichen Rand der B172 Walchseestraße geführt.

Hierfür wird im Abschnitt 17 angrenzend an den nördlichen Fahrbahnrand der B172 Walchseestraße ein 1,5m breiter Grünstreifen und ein Radweg mit einer Breite von 2,25m hergestellt. Die gewählte Radwegbreite ermöglicht die ungehinderte Begegnung und das Überholen von Radfahrern (sh. Pkt.7.3 Ausbauquerschnitt (VIII)).

Foto (17-1) Kössen - Abschnitt 17



Im Abschnitt 18 wird aufgrund der bestehenden Engstelle der Radweg auf einer kurzen Wegstrecke an die B172 Walchseestraße (Bdstr.km 2,49) herangeführt. In diesem Bereich ist die Radwegführung mit Maßnahmen zu signalisieren und vom Kfz-Verkehr zu schützen (farbiger Belag des Radweges, Hinweistafeln, Abgrenzung der Fahrbahn mit markanter Randsteinführung oder Leitschiene etc.)



Im weiteren Verlauf wird der Radweg entlang der bestehenden Uferböschung des Loferbaches mit einem 1,0m breiten Grünstreifen (Bankett) oder einem Pflasterstreifen mit Leitpflöcke oder bei Gefahrenstellen mit Leitschienen zur Fahrbahn hergestellt und die B172 Walchseestraße Richtung Süden abgerückt bzw. verbreitert (sh. Pkt.7.3 Ausbauquerschnitt (IX)).

Hierfür werden auf Teilstrecken der B172 bachseitig umfangreiche Uferverbauungen mit auskragenden Betontragwerken und/oder bergseitig große Hangsicherungen in Form von Stützmauern erforderlich.



Die Verbreiterung des Straßenraumes durch die Herstellung der Radverkehrsanlage und somit auch die zusätzliche Grundbeanspruchung erfolgt auf dieser Wegstrecke ausschließlich am südlichen Rand der B172 Walchseestraße.

7.2.10. Abschnitt 19

Auf diesem Streckenabschnitt wird der Radverkehr über einen neu herzustellenden straßenbegleitenden gemischten Geh- und Radweg am nördlichen Rand der B172 Walchseestraße geführt.

Der neue Geh/Radweg mit einer Breite von 3,25m wird unter Ausnutzung des bestehenden Straßenraumes entlang der nördlichen Grundgrenze geführt, die Fahrbahn der B172 Walchseestraße in Richtung Süden abgerückt und mit einer Breite von 6,50m neu geführt.

Die Abgrenzung des Geh/Radweges zur Fahrbahn wird zur besseren optischen Führung mit Randsteinreihen und mit Pflasterstreifen hergestellt und die Geh- und Radwegfläche mit einem farbigen Belag und Fahrradpiktogrammen versehen (sh. Pkt. 7.3 Ausbauquerschnitt (VI)).

Die beiden bestehenden Bushaldebuchten beidseits der B172 werden für den Ausbau angepasst.



Die Verbreiterung des Straßenraumes durch die Herstellung der Radverkehrsanlage und somit auch die zusätzliche Grundbeanspruchung erfolgt auf dieser Wegstrecke ausschließlich am südlichen Rand der B172 Walchseestraße.

7.2.11. Abschnitt 20

Auf diesem Streckenabschnitt wird der Radverkehr über einen straßenbegleitenden Radweg am nördlichen Rand der B172 Walchseestraße geführt.

Der Radweg wird mit einer Breite von 2,25m hergestellt und zur Fahrbahn der B172 Walchseestraße mit einem 1,0m breiten Grünstreifen (Bankett) oder einem Pflasterstreifen mit Leitpflöcken oder bei Gefahrenstellen mit Leitschienen abgegrenzt.

Die gewählte Radwegbreite ermöglicht die ungehinderte Begegnung und das Überholen von Radfahrern (sh. Pkt.7.3 Ausbaquerschnitt (IX)).

Im Nahbereich von steilen Uferböschungen werden Geländer als Absturzsicherung entlang des Radweges gesetzt.



Im Nahbereich des Loferbaches wird der neue Radweg an der bestehenden Uferböschung errichtet bzw. am bestehenden nördlichen Straßenrand der B172 Walchseestraße hergestellt und die Fahrbahn bergseitig verbreitert.

Hierbei werden auf Teilstrecken aufgrund der bestehenden Hanglage bergseitig umfangreiche Stützmaßnahmen erforderlich und/oder aufgrund örtlicher Gegebenheiten bachseitig umfangreiche Uferverbauungen mit auskragenden Betontragwerken herzustellen sein.



Foto 2D-3: Kitzbühel - Abschnitt 2D



Foto 2D-4: Kitzbühel - Abschnitt 2D

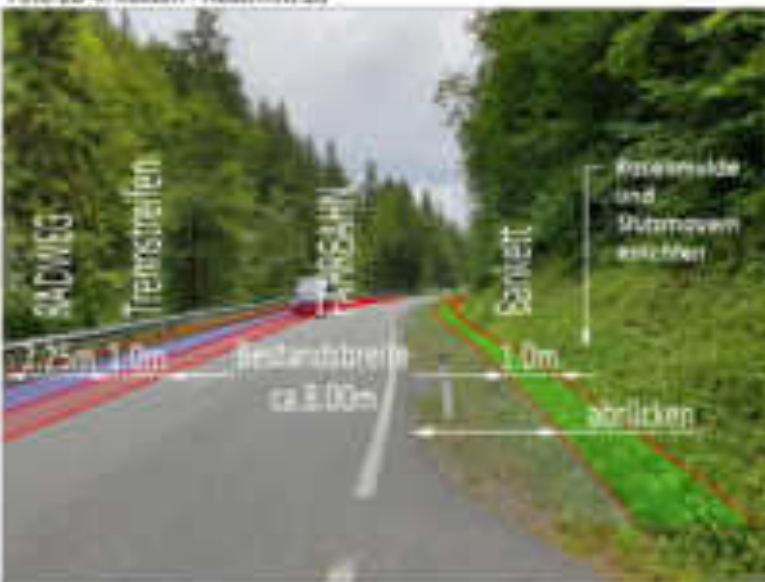


Foto 2D-5: Kitzbühel - Abschnitt 3D

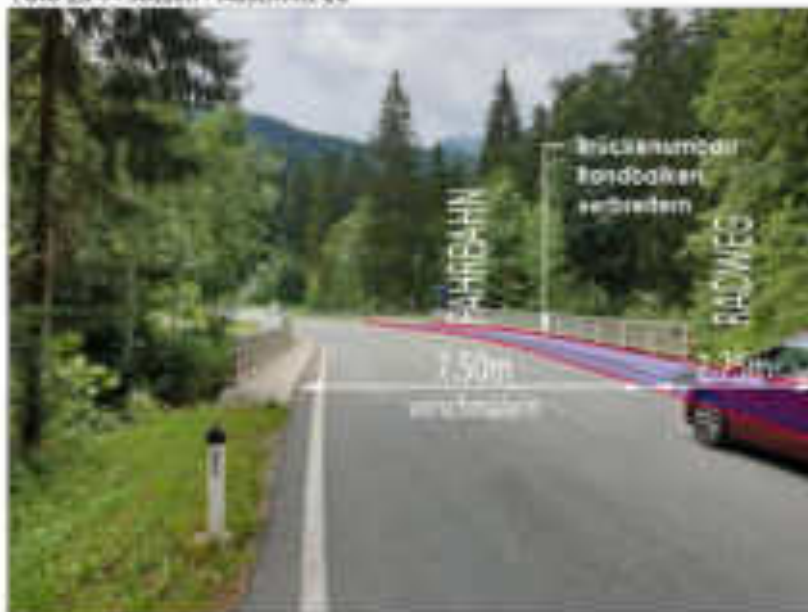


Foto 20-6: Kössen / Abschnitt 20



Bei Bdstr.km 0,44 wird die bestehende Brücke über den Loferbach auf der B172 Walchseestraße umgebaut. Die Fahrbahnbreite wird auf 7,50m hergestellt und der Randbalken auf 2,75m Breite neu ausgebildet, sodass eine Radverkehrsführung ermöglicht wird.

Foto 20-7: Kössen / Abschnitt 20



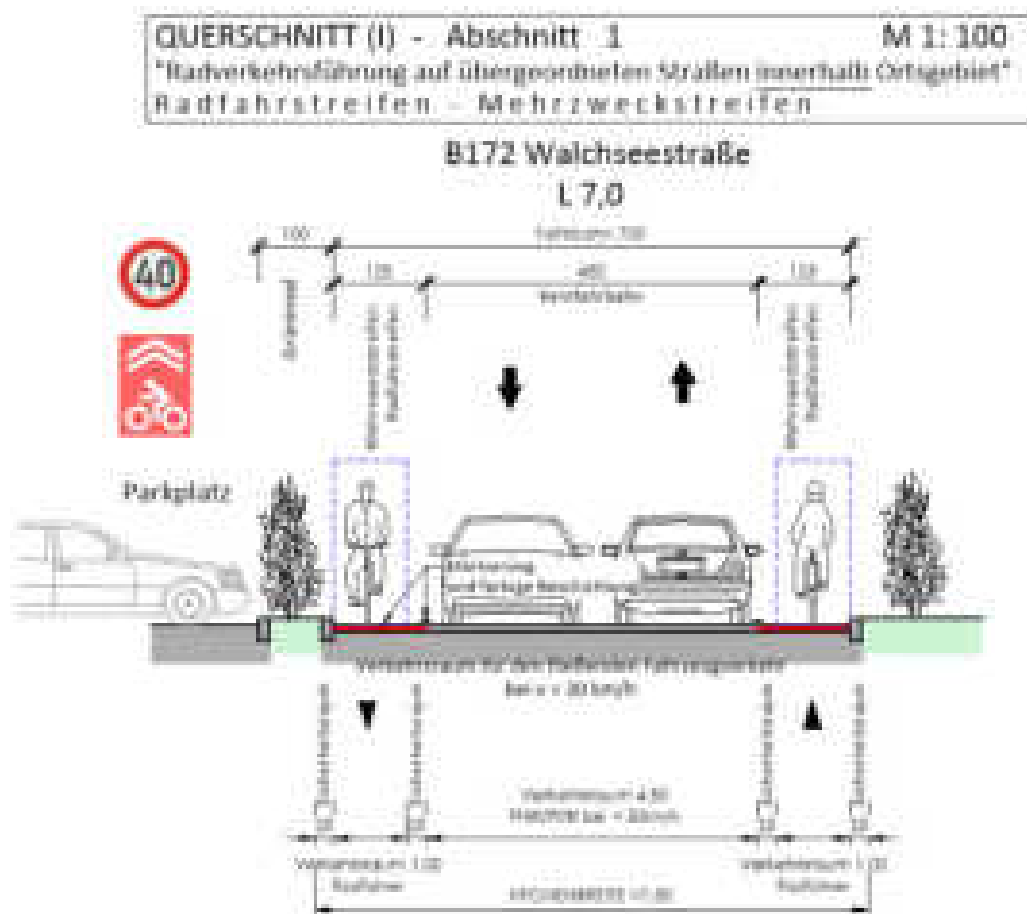
7.2.12. Abschnitt 21

Auf diesem Streckenabschnitt wird der Radverkehr über einen neu herzustellenden straßenbegleitenden gemischten Geh- und Radweg an der B172 Walchseestraße bis zur Staatsgrenze nach Deutschland (Gemeinde Reith im Winkl) geführt. Hierfür wird die B172 Walchseestraße Richtung Osten verbreitert, eine Querungshilfe mit Mittelinsel für Fußgänger und Radfahrer hergestellt, die beiden bestehenden Buchten der Bushaltestellen neu ausgebildet und am östlichen Rand der B172 ein 2,75m breiter Geh/Radweg mit 1,0m breitem Grünstreifen zur Fahrbahn hergestellt.

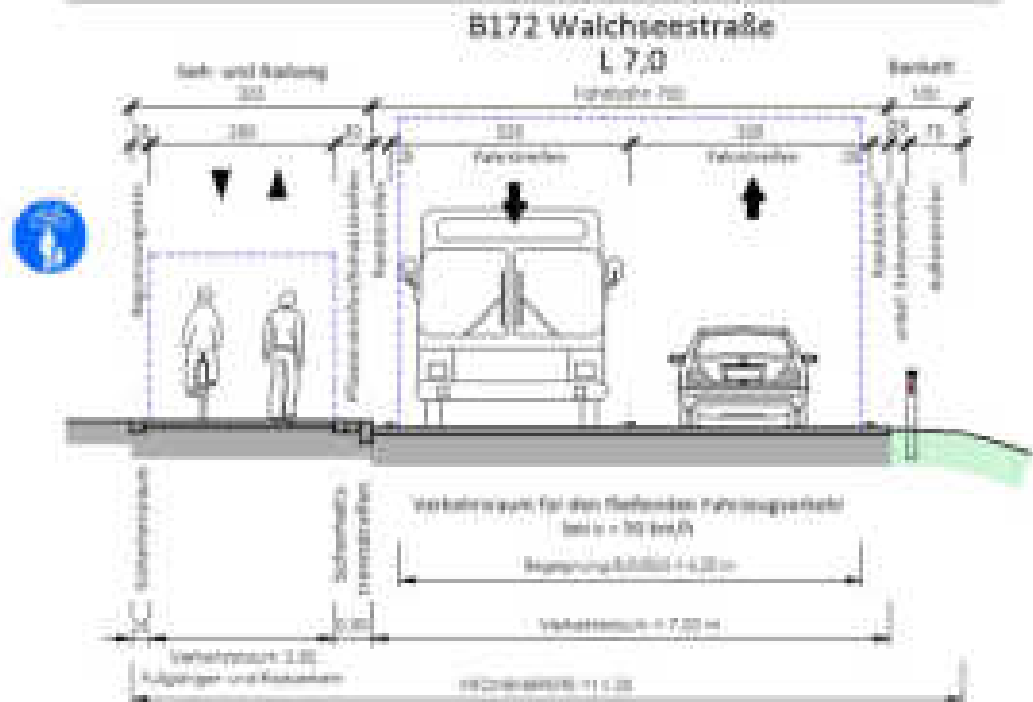
Die Verbreiterung des Straßenraumes durch die Herstellung der Radverkehrsanlage und somit auch die zusätzliche Grundbeanspruchung erfolgt auf dieser Wegstrecke ausschließlich am östlichen Rand der B172 Walchseestraße.



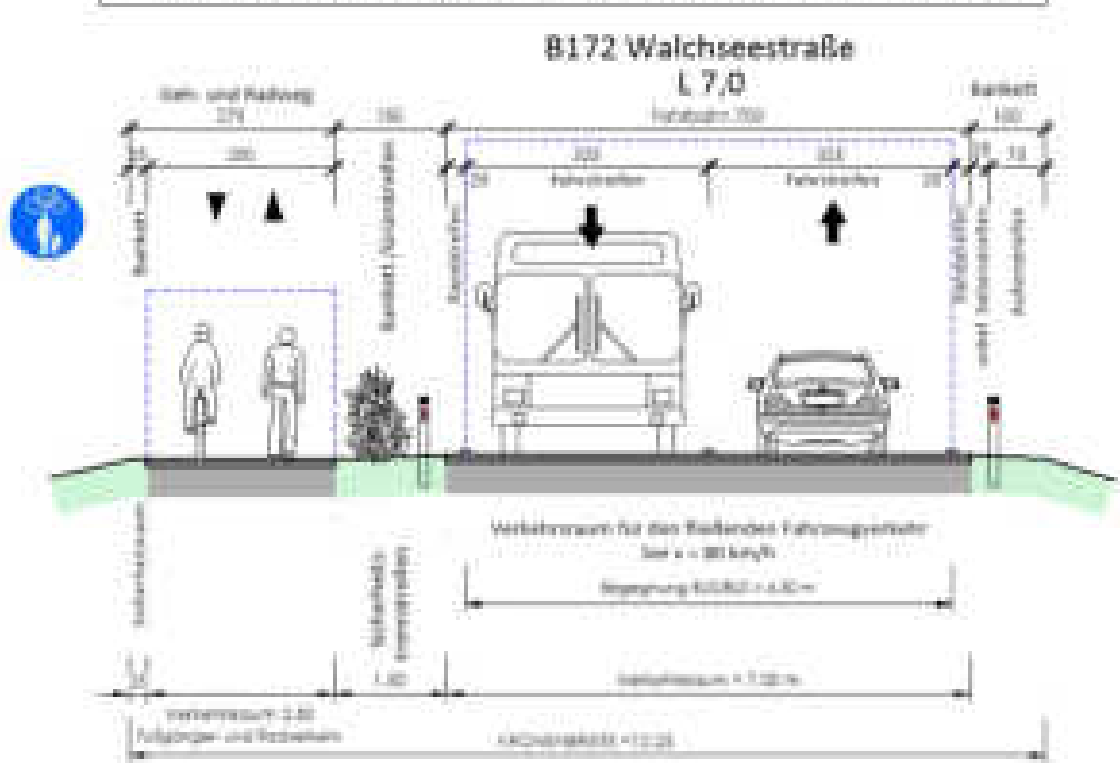
7.3. Ausbaquerschnitte



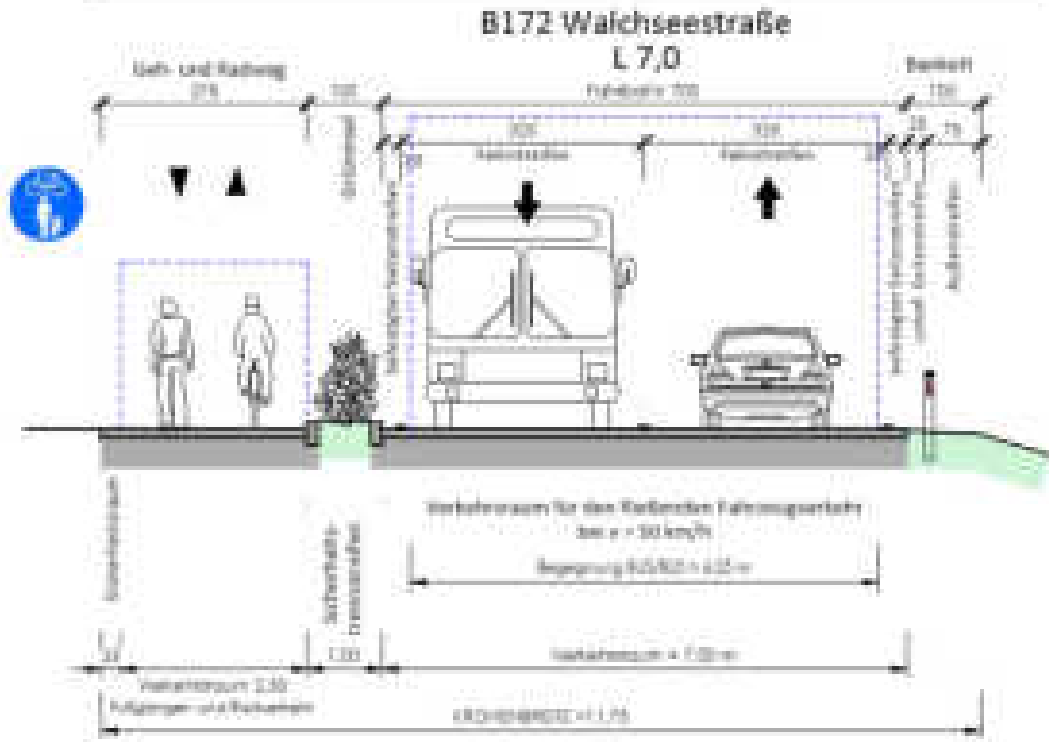
QUERSCHNITT (II) - Abschnitt 2 + 8 + 15 M 1: 100
 "Radverkehrsführung entlang übergeordneten Straßen innerhalb Ortsgebiet"
 straßenbegleitender gemischter Geh- und Radweg



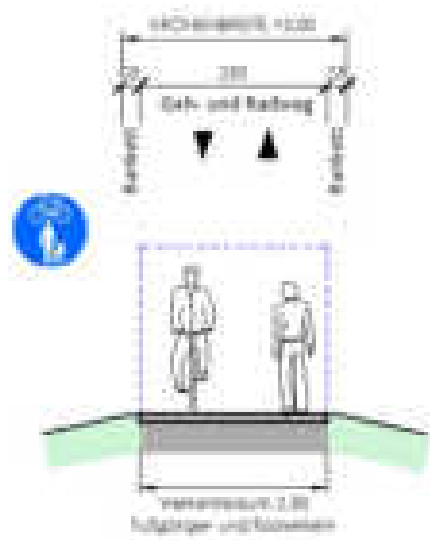
QUERSCHNITT (III) - Abschnitt 3 + 4 + 5 + 6 M 1: 100
 "Radverkehrsführung entlang übergeordneten Straßen außerhalb Ortsgebiet"
 straßenbegleitender gemischter Geh- und Radweg



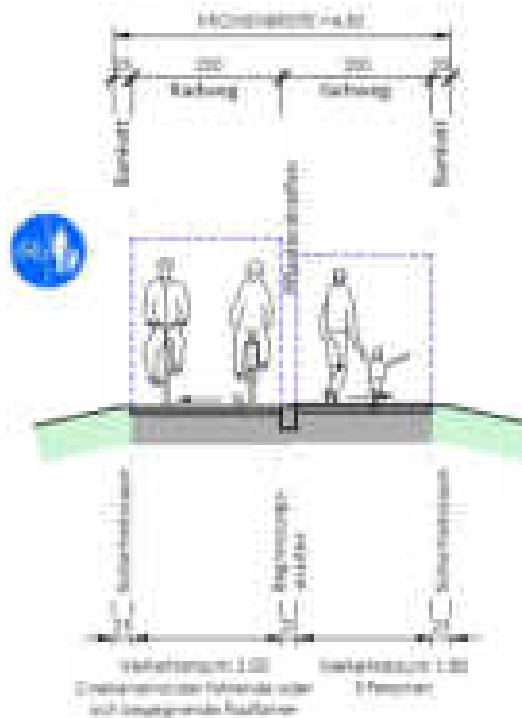
QUERSCHNITT (IV) - Abschnitt 7+8+15 M 1: 100
 "Radverkehrsführung entlang übergeordneter Straßen innerhalb Ortsgebiet"
 straßenbegleitender gemischter Geh- und Radweg



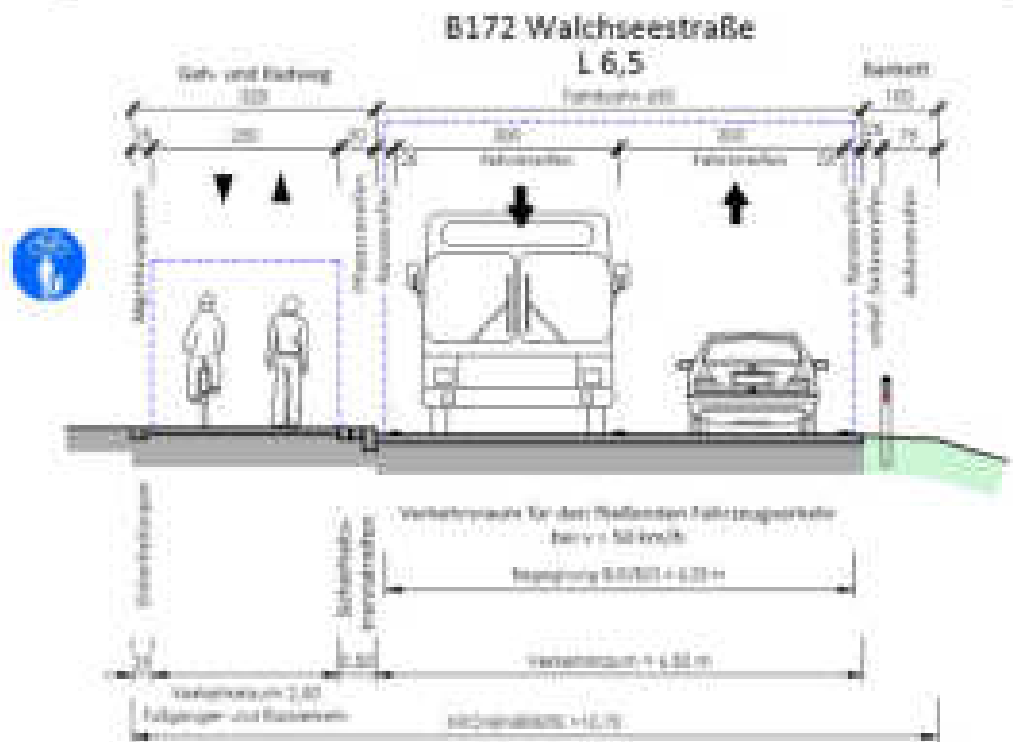
QUERSCHNITT (V) - Abschnitt 9 M 1: 100
 "Radverkehrsführung auf selbständig geführten Wege"
 gemischter Geh- und Radweg



QUERSCHNITT (VI) - Abschnitt 11 M 1:100
 selbständig geführter Radweg
 kombiniert mit Gehweg



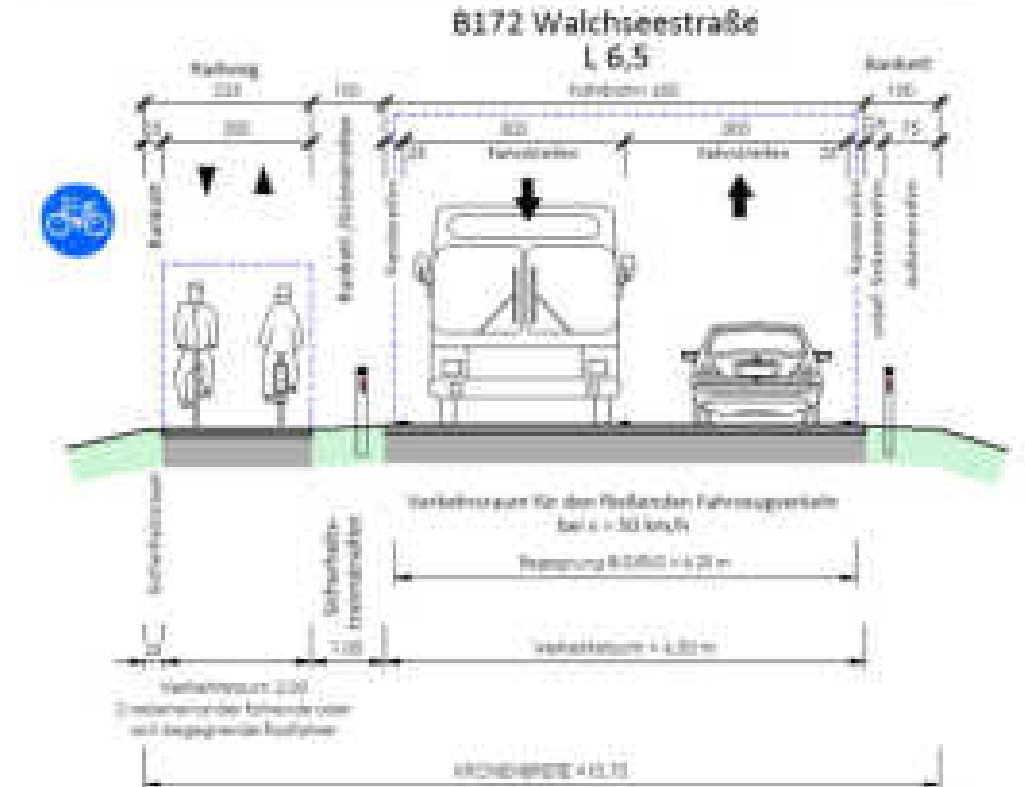
QUERSCHNITT (VII) - Abschnitt 16 + 19 M 1:100
 "Radverkehrsführung entlang übergeordneter Straßen innerhalb Ortsgebiet"
 straßenbegleitender gemischter Geh- und Radweg

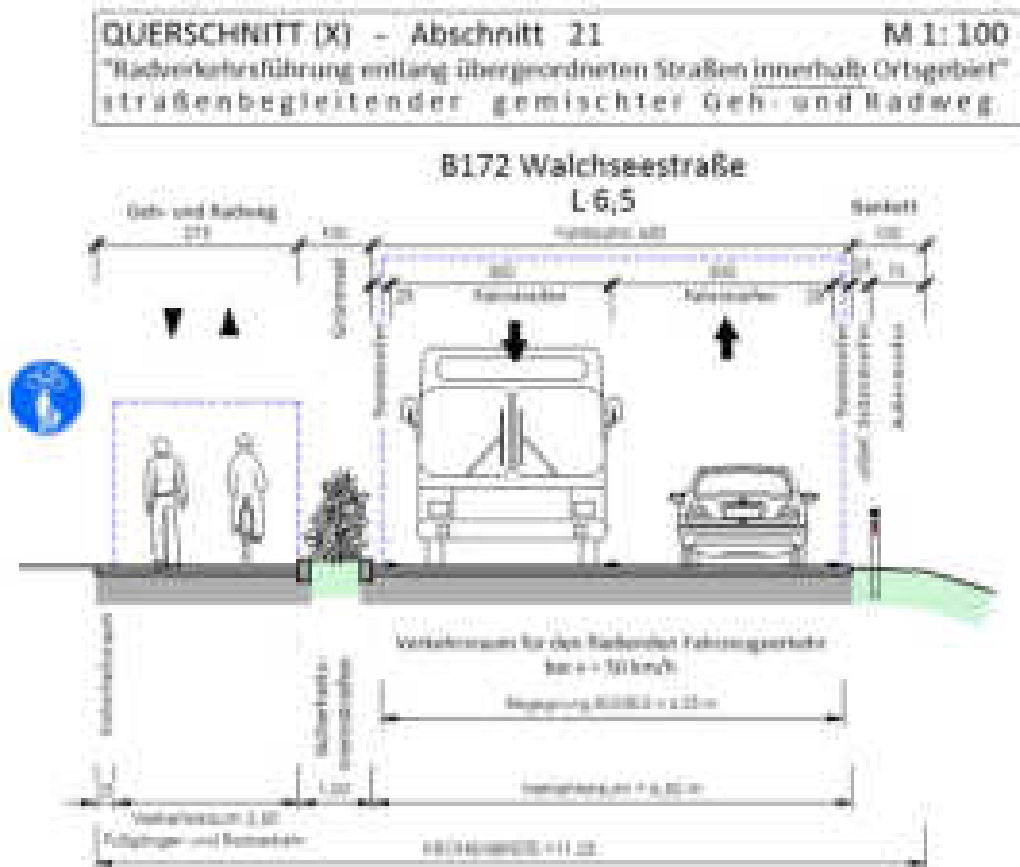


QUERSCHNITT (VIII) - Abschnitt 17 **M 1: 100**
 "Radverkehrsführung entlang übergeordneten Straßen außerhalb Ortsgebiet"
 straßenbegleitender Radweg



QUERSCHNITT (IX) - Abschnitt 18 + 20 **M 1: 100**
 "Radverkehrsführung entlang übergeordneten Straßen außerhalb Ortsgebiet"
 straßenbegleitender Radweg





7.4. Baukosten

Die Herstellungskosten für die Errichtung der Radverkehrsanlage incl. der erforderlichen Umbaumaßnahmen am bestehenden Straßenraum betragen geschätzt netto:

Abschnitt 1	rd. 55m	ca. €	30.000
Abschnitt 2	rd. 895m	ca. €	460.000
Abschnitt 3	rd. 240m	Bestand	
Abschnitt 4	rd. 200m	ca. €	260.000
Abschnitt 5	rd. 1.325m	ca. €	595.000
Abschnitt 6	rd. 1.850m	ca. €	1.070.000
Abschnitt 7	rd. 245m	ca. €	165.000
Abschnitt 8	rd. 705m	ca. €	200.000
Abschnitt 9	rd. 230m	ca. €	25.000
Abschnitt 10	rd. 25m	ca. €	320.000
Abschnitt 11	rd. 695m	ca. €	175.000
Abschnitt 12	rd. 135m	ca. €	35.000
Abschnitt 13	rd. 730m	ca. €	180.000
Abschnitt 14	rd. 140m	ca. €	185.000
Abschnitt 15	rd. 410m	ca. €	610.000
Abschnitt 16	rd. 320m	ca. €	155.000
Abschnitt 17	rd. 400m	ca. €	115.000
Summe netto	rd. 8.600m	ca. €	4.580.000

Für die Abschnitte 18 bis 21 mit einer Wegstrecke von rd. 2.475m wurde keine Baukostenschätzung durchgeführt, da seitens des Baubezirksamtes Kufstein

derzeit kein Bedarf einer Radverkehrsführung für den Alltagsverkehr gesehen wird und zudem die umfangreichen erforderlichen baulichen Maßnahmen für die Herstellung der Radverkehrsanlage aufgrund der „Schluchtstrecke“ keine seriösen Ansätze für eine Kostenschätzung im Rahmen der gegenständlichen Studie ermöglicht hätten.

7.5. Grundbeanspruchung – berührte Grundparzellen

Nachfolgende Grundparzellen in der KG Kössen (82109) werden im Verlauf der Radverkehrsanlage berührt. (Die Daten wurden am 12.08.2020 beim BEV- Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen - 1020 Wien abgefragt)

Abschnitt 1

Grundstück	EZ	Besitzer
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Abschnitt 3

Grundstück	EZ	Besitzer
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Abschnitt 4

Grundstück	EZ	Besitzer
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Abschnitt 5

Grundstück	EZ	Besitzer

Abschnitt 6

Grundstück	EZ	Besitzer

Abschnitt 7

Grundstück	EZ	Besitzer

		[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
		[REDACTED]

Abschnitt 8

Grundstück	EZ	Besitzer
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Abschnitt 9

Grundstück	EZ	Besitzer
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Abschnitt 10

Grundstück	EZ	Besitzer
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Abschnitt 11

Grundstück	EZ	Besitzer
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]

Abschnitt 12

Grundstück	EZ	Besitzer

Abschnitt 13

Grundstück	EZ	Besitzer

Abschnitt 14

Grundstück	EZ	Besitzer
4498/1	208	Republik Österreich - öffentliches Wassergut 6020 Landesbaudirektion, Herrengasse 1-3, Innsbruck/Österreich
4547	1673	Land Tirol (Landesstraßenverwaltung), Abt. Verkehr und Straße 6020 Herrengasse 1-3, Innsbruck/Österreich

Abschnitt 15

Grundstück	EZ	Besitzer

Abschnitt 16

Grundstück	EZ	Besitzer

8. ZUSAMMENSTELLUNG DER BAUKOSTEN

Planungsgebiet	Radverkehrsführung - Radverkehrsanlage				Streckenlänge Gesamt [km]	Brücken Neubau	Brücken Umbau	geschätzte Baukosten netto	€
	gemischte Geh-Radwege [km]	Radwege [km]	Mehrzweckstreifen Radfahrstreifen [km]	Fahrradstraßen Wirtschaftswege [km]					
GEMEINDE FLINTSBACH AM INN (D)	0,40			0,83	1,23			0,41	Mio
GEMEINDE OBERAUDORF (D)	0,07	0,13		1,71	1,91		1	0,70	Mio
GEMEINDE KIEFERSFELDEN (D)	1,14				1,14	2	1	0,73	Mio
GEMEINDE NIEDERNDORF (A)	3,34	0,15		0,82	4,31		3	2,82	Mio
GEMEINDE WALCHSEE (A)	3,02	0,53	0,88		4,42	2		1,25	Mio
GEMEINDE KÖSSEN (A)	6,72	1,83	0,06		8,60	2	2	4,58	Mio
SUMME	14,69	2,63	0,93	3,36	21,60	6	7	10,48	Mio

9. MÖGLICHKEITEN VON FÖRDERUNGEN

9.1. Deutschland

Die gegenständliche Studie wurde zur Prüfung der Förderfähigkeit an folgende Stellen übermittelt:

- Regierung Oberbayern, Sachgebiet 31.1 Straßen- und Brückenbau
Maximilianstraße 39, 80538 München
- Projektträger Jülich, Kommunalen Klimaschutz, investiver Klimaschutz (KKS2)
Forschungszentrum Jülich GmbH, Zimmerstraße 26-27, 10969 Berlin

9.1.1. Stellungnahme Regierung Oberbayern:

(siehe hierzu auch Anhang D „Förderanfrage Regierung von Oberbayern“)

Für die geplanten Radwegabschnitte in der Studie sind keine Förderungen aus den Mitteln der nachfolgenden Förderprogramme des Freistaates Bayern möglich.

Begründung:

- Gem. BayGVFG (bayrisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) sind selbstständige Geh- und Radwege nicht förderfähig.
- Die Regierung Oberbayern, Sachgebiet Straßen- und Brückenbau ordnete die geplanten Radwegtrassen den touristischen Radwegen und nicht den Radwegen mit vorwiegend Alltagsverkehr zu, und schließt somit eine Förderung nach dem BayFAG (bayrischen Finanzausgleichsgesetz) ebenfalls aus.
- Gem. RZStra (Richtlinien für Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger) können selbstständige Geh- und Radwege nur dann gefördert werden, wenn diese insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend erforderlich sind.

9.1.2. Stellungnahme Projektträger Jülich:

(siehe hierzu auch Anhang E „Förderanfrage Projektträger Jülich“)

Das von der Bundesrepublik Deutschland beschlossene Klimaschutzprogramm 2030 ermöglicht nach den Richtlinien zur Förderung von Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ eine Zuwendung vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) im Rahmen der Projektförderung für Kommunen.

Eine Förderung der geplanten Radverkehrsanlagen ist unter Einhaltung nachfolgender Bedingungen möglich:

- Die vorgesehenen Flächen und Grundstücke müssen sich im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum des Antragstellers befinden, oder über die vorgesehenen Flächen verfügen können (zum Beispiel in Form eines Gestattungsvertrags).
-> müsste von den Gemeinden noch erledigt werden.
- Die Radverkehrsanlagen müssen die Voraussetzung für eine Widmung im Sinne des jeweiligen Straßengesetzes als öffentlich genutzte Verkehrsfläche erfüllen.
-> müsste von den Gemeinden noch erledigt werden.
- Die Maßnahmen müssen eindeutig auf eine Steigerung des Radverkehrsanteils im Alltagsverkehr anzielen (keine Förderung von Radverkehrsinfrastruktur mit vorwiegender Tourismus- und Erholungsfunktion).
-> wird aus unserer Sicht in der Studie erfüllt.

- Die Maßnahmen müssen den Vorgaben der StVO entsprechen und sich an den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ der FGSV (ERA 2010) orientieren und zudem zu keiner Verschlechterung der Fußverkehrsqualität führen.
-> wurde in der Studie berücksichtigt.

Die Regel Förderquote beträgt derzeit 50 Prozent. Finanzschwache Antragsteller können eine um 20 Prozentpunkte erhöhte Förderquote beantragen.

Es werden gemeinsame oder getrennte Radwege – sowohl außerorts als auch innerorts – gefördert. Jedoch werden die Ausgaben die dem Fußverkehr zuzurechnen sind, nicht als zuwendungsfähig anerkannt. Die Aufteilung der zuwendungsfähigen Ausgaben für den Radverkehr erfolgt daher anteilig:

- bei getrennten Geh- und Radwegen innerorts und außerorts entsprechend dem realen Verhältnis von Geh- und Radweg
- bei gemeinsamen Geh- und Radwegen innerorts im Verhältnis 50/50
- bei gemeinsamen Geh- und Radwegen außerorts im Verhältnis 10/90

Auf der Internetseite (<https://www.ptj.de/projektfoerderung/nationale-klimaschutzinitiative/kommunalrichtlinie/nachhaltige-mobilitaet>) finden Sie unter „Verbesserung des Radverkehrs – Radverkehrsinfrastruktur“ weitere Informationen hierzu.

9.1.3. Antrags- und Förderverfahren

Projektanträge sind einzureichen bei:



Projektträger Jülich (PtJ)
Forschungszentrum Jülich GmbH
Geschäftsbereich Kommunaler Klimaschutz (KKS)
Zimmerstraße 26 – 27
10969 Berlin
Telefon: 0 30/2 01 99-5 77
Telefax: 0 30/2 01 99-31 07
E-Mail: ptj-ksi@fz-juelich.de

Informationen zum Antrags- und Förderverfahren sind unter <https://www.ptj.de/nki/krl/2000> eingestellt.

Alle Informationen zur Richtlinie, inklusive der Hinweise für Antragsteller, sind unter www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie zu finden.

9.2. Österreich

Die gegenständliche Studie wurde zur Prüfung der Förderfähigkeit an folgende Stelle übermittelt:

- 
Amt der Tiroler Landesregierung
Vorstand Abteilung Verkehr u. Straße
Herrengasse 3, 6020 Innsbruck


9.2.1. Stellungnahme Amt der Tiroler Landesregierung:

(siehe hierzu auch Anhang F „Förderanfrage Amt der Tiroler Landesregierung“)

Mit dieser Studie liegen nunmehr erste wichtige Grundlagen für eine Ertüchtigung der Radinfrastruktur im Projektbereich vor.

Die geplanten Maßnahmen in den Abschnitten von Niederndorf bis Kössen liegen im Rahmen der Förderrichtlinien und dem Tiroler Radkonzepts 2015-2020 und sind als Alltagsradwege (R) einzustufen.

Gem. der aktuellen Förderrichtlinie für überregionale und regionale Radwegprojekte in Tirol können für die geplanten Radverkehrsanlagen mit der Qualitätsstufe (R) – Alltagsradwege- unter Zugrundelegung der Finanzkraft des Förderungswerbers / Förderwerberin nach Maßgabe der verfügbaren Budgetmittel und der Bedeutung des Vorhabens folgende Förderprozentsätze von den Bruttokosten gewährt werden (Höchstsätze):

- 70 % für Planungen, Konzepte, Evaluationen, Verkehrssicherheitsüberprüfung, Beschilderungen
- 60% für Errichtung, Verbesserung und Instandhaltung von Radfahranlagen und Radrouten

Anmerkungen: für finanzschwache Gemeinden kann eine weitere Erhöhung der Prozentsätze um 10% erfolgen

kombinierte Geh- und Radwege sind nur bis zur anrechenbaren Breite eines entsprechenden Radweges innerhalb dieser Förderrichtlinie förderfähig.

9.2.2. Antrags- und Förderverfahren

Für Förderungsansuchen ist eine entsprechende Beschlussfassung der Gemeinden erforderlich und ein einreichfähiges Detailprojekte auszuarbeiten.

Nach Klärung wichtiger Detailfragen (z.B. Entwässerung, Brückenstatik, etc.) und Abklärungen mit den betroffenen Grundeigentümern kann unter Anlage einer Kostenschätzung das entsprechende formelle Förderansuchen beim

Amt der Tiroler Landesregierung
Abteilung Verkehr u. Straße
Herrengasse 3, 6020 Innsbruck
gestellt werden.

Die aktuellen Förderrichtlinien sind auf der Homepage (https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsdatenerfassung/downloads/Foerderrichtlinien_Radkonzept_2015_Version_2020.pdf) zu finden.

Zusammengestellt


WASSER&UMWELT

Innsbruck, 31.August 2020

Anhang A) Besprechungsnotiz vom 13.01.2020 im Landratsamt Rosenheim (D)

Projekt: „Grenzenlos Radfahren“ Radwegkonzept - Studie		Datum: Mo. 13.01.2020 um 11.00Uhr
		Ort: Landratsamt Rosenheim
Bewert: Projektvorstellung		
Anwesende: [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]	Telefon: [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]	Erstellt: [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]

Die Projektpläne sowie die Fotodokumentation der Studie wurden vorgelegt und in groben Zügen vorgestellt.

Die nachfolgenden Inhalte aus der vorgelegten Studie wurden von Hr. Volker Schneider aufgegriffen und vorab unverbindlich beurteilt.

1. Zu Gemeinde Hilsbach am Inn:

- Die Radverkehrsführung, welche auch der Wunschlinie der Gemeinde entspricht, wird grundsätzlich als sinnvoll erachtet.
- Da der Radverkehr überwiegend auf forst- und landw. Wege geführt wird, ist eine Förderung für den geplante Ausbau bzw. der Sanierungskosten noch fraglich.

2. Zu Gemeinde Oberaudorf:

- Die Radverkehrsführung im Anschluss zur Gemeinde Hilsbach wird grundsätzlich als sinnvoll erachtet, jedoch ist hierbei auch die Förderung für den geplante Ausbau bzw. der Sanierungskosten der bestehenden forst- und landw. Wege noch abzuklären.
- Die geplante Radverkehrsführung nach Österreich entlang der Tiroler Straße mit Anschluss und Verbindung der Inradwege und der erforderlichen Umbaumaßnahmen wird vorerst zur Kenntnis genommen. Die Kosten für den Umbau auf der Brücke über den Inn sollte jedoch von beiden Staaten (Österreich und Deutschland) einvernehmlich übernommen werden.

3. Zu Gemeinde Kieferfelden:

- Die Radverkehrsführung zum Ortszentrum mit Anbindung an den Inradweg wird grundsätzlich für sinnvoll erachtet.
- Die Führung des Radverkehrs auf der Marmorwerkstraße als Fahrradstraße ist grundsätzlich möglich, jedoch erscheint ihm die Herstellung des geplanten Gehsteiges nicht unbedingt erforderlich zu sein, da zudem dieser nicht förderungsfähig sein wird. → daher wird eine noch eine Variante mit Radfahrstreifen und schmäleren Gehwegstreifen überlegt.
- Es wurde angemerkt, dass sich die geplante Führung eines Geh/Radweges unter der Autobahnbrücke mit den Verbreiterungsmaßnahmen des bestehenden Weges an den Widerlagermauern hinsichtlich der Konstruktion und der Vorgaben der zuständigen Behörden etwas schwierig darstellen könnte, aber nicht unmöglich ist.

- Der Anschluss des Fußläufigen Weges der Siedlung Pendlingstraße durch Umbau als Geh/Radweges wurde als machbar und sinnvoll beurteilt.

Es wurde vereinbart, dass nach Vorlage der Besprechungsnotiz eine kurze bzw. grundsätzliche Stellungnahme zur Studie von Hr. Volker Schneider erstellt wird.

Anhang B) Besprechungsnotiz vom 13.01.2020 im Baubezirksamt Kufstein (A)

Projekt: „Grenzenlos Radfahren“ Radwegkonzept - Studie		Datum: Mo. 13.01.2020 um 13.30Uhr
		Ort: Baubezirksamt Kufstein
Bewert: Projektvorstellung		
Anwesende: [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]	Telefon: [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]	Erstellt: [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]

Die Projektpläne sowie die Fotodokumentation der Studie wurden vorgelegt und in groben Zügen vorgestellt. Die Projektunterlagen wurden übergeben.

Die nachfolgenden Inhalte aus der vorgelegten Studie wurden von Hr. DI Erwin Obermaier aufgegriffen und vorab unverbindlich beurteilt.

1. Allgemein:

Unter Zugrundelegung der aktuellen Verkehrsdaten und den Leitfaden „Querschnitte für Landesstraßen“ wurde in der Studie der Ansatz, die bestehenden Ausbauquerschnitte der B172 Walchseestraße zu reduzieren bzw. die Fahrbahnbreiten zu verringern, in die Planung aufgenommen, damit die Herstellung von begleitende Geh/Radwege möglich ist und auch der zusätzliche Grundbedarf so gering wie möglich gehalten werden kann.

- Diesen Ansatz des Rückbaus der B172 konnte Hr. DI Obermaier Erwin vorerst nicht zustimmen, da auch zudem gerade diesbezüglich ein neuer Leitfaden in Ausarbeitung ist.
- Ohne Rückbau der B172 ist die geplante Radverkehrsführung grundsätzlich noch möglich, jedoch sind mit zusätzlichen Grundeinößen und baulichen Maßnahmen zu rechnen.
- Den Radfahrer des Alltagsverkehrs entlang und im Nahbereich der Hauptverkehrsstraßen zu führen sieht er grundsätzlich als befördernd und sinnvoll an.

2. Zu Gemeinde Niederdorf:

- Anschluss und Radverkehrsführung nach Deutschland wird positiv bewertet.
- Variante zu Abschnitt 5 mit Querung der B172 und Führung des Radverkehrs auf Gemeindestraße sollte überlegt werden.
- Die geplante Radverkehrsführung im Abschnitt 6 mit Einbahn für den Kfz-Verkehr sieht er kritisch und nicht durchsetzbar. Eine Lösung mit evtl. geringerer Gehsteigbreite sollte überlegt werden.

3. Zu Gemeinde Walchsee:

- Die in der Studie geplante Radverkehrsführung durch das Ortszentrum auf kombinierten Geh/Radwegflächen (Abschnitt 5) wird ins besonders in der Hochsaison aufgrund der hohen Fußgängerfrequenz als kritisch betrachtet. -> Vorgabe wie Schrittgeschwindigkeit für Radfahrer und Kennlichmachung sollten vorgesehen werden.

- Den Straßenraum der B172 in diesen Abschnitt umzugestalten und durch die Entfernung von Grüninseln und Einbeziehung der bestehenden Vorplätze zu öffnen und damit zusätzlichen Platz für den Fußgänger und Radfahrer zu schaffen wird zur Kenntnis genommen, und könnte aufgrund der von Seiten der Gemeinde angestrebten Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h denkbar und möglich sein.
- Anmerkung; Als Variante könnte markierte Mehrzweckstreifen für den Radfahrverkehr auf der Fahrbahn der B172 untersucht werden.

Eine Alternative den Radverkehr nördlich oder südlich im Nahbereich der B172 im Abschnitt 5 zu führen wurde aufgrund der Bestandssituation nicht gefunden.

4. Zu Gemeinde Kössen:

- Die Führung der Radfahrer des Alltagsverkehrs nach Reith im Winkel ist nur entlang der B172 Walchseestraße sinnvoll, jedoch wird die Notwendigkeit vorerst in Frage gestellt. (Abschnitt 17 bis 21) Zudem ist aufgrund der beengten Verhältnisse durch den Loferbach und der bergseitigen geologisch sensiblen Hanglagen die Herstellung des geplanten Radweges nur mit erheblichen baulichen Maßnahmen möglich. (-> Abrückung der Bundesstraße bergseits mit Stützmauern) Durch den erforderlichen hohen finanziellen Aufwand wird eine Ausführung eher als unrealistisch angesehen.

Es wurde vereinbart, dass nach Vorlage der Besprechungsnotiz eine kurze bzw. grundsätzliche Stellungnahme zur Studie von [REDACTED] erstellt wird.



April 2019

Strasse	Längeneinheit	Kategorie			Länge/Anzahl			Länge/Anzahl			Kategorie			
		km	2017	2018	%	2017	2018	%	2017	2018	%	2017	2018	%
S 100	K 101	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
	K 102	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
	K 103	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
	K 104	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
S 101	K 101	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
	K 102	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
S 102	K 101	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
	K 102	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
S 103	K 101	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
	K 102	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
S 104	K 101	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
	K 102	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
S 105	K 101	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
	K 102	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
S 106	K 101	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
	K 102	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
S 107	K 101	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
	K 102	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
S 108	K 101	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
	K 102	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
S 109	K 101	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
	K 102	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
S 110	K 101	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
	K 102	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
S 111	K 101	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
	K 102	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
S 112	K 101	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
	K 102	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
S 113	K 101	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
	K 102	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
S 114	K 101	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
	K 102	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
S 115	K 101	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
	K 102	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
S 116	K 101	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
	K 102	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
S 117	K 101	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
	K 102	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
S 118	K 101	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
	K 102	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
S 119	K 101	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
	K 102	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
S 120	K 101	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100
	K 102	10	1000	1000	100	10	100	100	100	100	100	10	10	100

§ Änderung der Hauptgruppenzugehörigkeit
 % die Daten werden der Statistik des Landes Radweg für Bayern
 § 20 Radwegeartenverzeichnis
 § 21 Radwegeartenverzeichnis

Anhang C) Stellungnahme zum Vorprojekt vom Baubezirksamt Kufstein (A)

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Betreff: AW: "Grenzenlos Radfahren" - Radwegstudie

Sehr geehrter Herr Ing. Eccher!

Auch ich darf mich für das angenehme und interessante Gespräch bedanken.

Ergänzend zu ihrer Besprechungsnotiz erlaube ich mir noch folgende Punkte aus meiner Sicht zu ergänzen:

- Allgemein:

Die von ihnen ermittelten Verkehrsdaten auf der B172 sind korrekt und auch die Auswertung auf Basis des Leitfadens „Querschnitte für Landesstraßen“ (Stand 2.7.18) ist nachvollziehbar. Dennoch wird auf die auffallende Diskrepanz zwischen den Anwendungsgrenzen für Lkw+Busse/24 Std und dem JDTV hingewiesen. Insbesondere zwischen der Staatsgrenze in Niederndorf und Walchsee haben die Verkehrsdaten der letzten Jahre derart starke Zuwächse ergeben (Vignetten-Ausweichverkehr und Grenzkontrollen), dass sogar abschnittsweise Dossierampeln errichtet werden mussten. Bei einer Überlagerung von Dauerstau und Winterdienst ist für die Landesstraßenverwaltung nicht der Schwerverkehrsanteil für die Ermittlung der Mindestbreite maßgebend, sondern die Werte für den JDTV. Diese ergeben für die B 172 im Abschnitt Niederndorf bis Rettenschöss eine Mindestbreite von 7,5 Meter und im anschließenden Bereich bis Kössen eine Mindestbreite von 7,0 Meter. Aus den genannten Gründen kann auf der B 172 einer Verringerung der bestehenden Straßenbreiten nicht zugestimmt werden.

Wie von ihnen erwähnt, sind deshalb zusätzliche Grundeinlösen bei der Realisierung der Alltags-Radweg-Achsen einzuplanen.

- Walchsee:

Insbesondere der Abschnitt 2 (Ortsgebiet Durchholzen) wird kritisch gesehen, da im zugehörigen geplanten Ausbauquerschnitt die dargestellte Mindestbreite der B172 zu schmal gewählt ist und auch die Kriterien für die Mindestbreite eines Geh- und Radwegs nicht eingehalten werden.

- Kössen/ Abzweigung L 39 bis Staatsgrenze Reith i. Winkel:

In diesem Abschnitt wird das Engagement zur Errichtung eines Alltagsradwegs entlang der B172 insbesondere durch die Schluchtstrecke aufgrund des fehlenden Bedarfs als nicht notwendig erachtet.

[REDACTED]

[REDACTED]

Anhang D) Förderanfrage Regierung Oberbayern (D)

[REDACTED]

Sehr geehrter Herr Eccher,

zu Ihrer Anfrage bezüglich der Förderfähigkeit der Radwegstudie „Grenzenlos Radfahren“ nehmen wir wie folgt Stellung.

Selbstständige Geh- und Radwege sind nach dem BayGVFG nicht förderfähig. Da es sich hier teilweise um touristische Radwege handelt, ist eine Förderung nach dem BayFAG ebenfalls ausgeschlossen. Gem. Ziffer 2.1.4 RZStra können selbstständige Geh- und Radwege nur dann gefördert werden, wenn diese insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend erforderlich sind.

Wir empfehlen Ihnen eine Förderanfrage an die Jülich-Bundesförderung zu stellen.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Anhang E) Förderanfrage Projektträger Jülich (D)

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED] [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Sehr geehrter Herr Eccher,
vielen Dank für Ihre Anfrage. Bitte haben Sie Verständnis, das wir im Rahmen der Beratung keine intensive Prüfung der Projekte vornehmen können.
Wir möchten Ihnen jedoch hier die wichtigsten Bedingungen für eine mögliche Förderung nennen:

- Die vorgesehenen Flächen und Grundstücke müssen sich im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum des Antragstellers befinden. Trifft dies nicht zu, muss der Antragsteller über die vorgesehenen Flächen verfügen können (zum Beispiel in Form eines Gestattungsvertrags). Die Flächen müssen die Voraussetzung für eine Widmung im Sinne des jeweiligen Straßengesetzes als öffentlich genutzte Verkehrsfläche erfüllen.
- Die Maßnahme muss eindeutig auf eine Steigerung des Radverkehrsanteils im Alltagsverkehr anzielen (keine Förderung von Radverkehrsinfrastruktur mit vorwiegender Tourismus- und Erholungsfunktion).
- Die Maßnahme muss den Vorgaben der StVO entsprechen und sich an den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ der FGSV (ERA 2010) orientieren.
- Die Maßnahme darf nicht zur Verschlechterung der Fußverkehrsqualität führen.

Die Regel Förderquote beträgt derzeit 50 Prozent. Finanzschwache Antragsteller können eine um 20 Prozentpunkte erhöhte Förderquote beantragen. Es werden gemeinsame oder getrennte Radwege – sowohl außerorts als auch innerorts – gefördert. Jedoch werden die Ausgaben die dem Fußverkehr zuzurechnen sind, nicht als zuwendungsfähig anerkannt. Die Aufteilung der zuwendungsfähigen Ausgaben für den Radverkehr erfolgt daher anteilig:

- bei getrennten Geh- und Radwegen innerorts und außerorts entsprechend dem realen Verhältnis von Geh- und Radweg
- bei gemeinsamen Geh- und Radwegen innerorts im Verhältnis 50/50
- bei gemeinsamen Geh- und Radwegen außerorts im Verhältnis 90/10.

Bsp.: Es soll ein gemeinsamer Geh- und Radweg außerhalb einer Ortschaft errichtet werden. Der Antragsteller ist finanzschwach. Die zuwendungsfähigen Ausgaben betragen 500.000 Euro. Davon können also 90 Prozent berücksichtigt werden. Das macht 450.000 Euro. Bei einer Förderquote von 70 Prozent ergibt sich eine mögliche Zuwendungssumme von 315.000 Euro.

Wir möchten Sie auf unsere Internetseite verweisen (<https://www.ptj.de/projektfoerderung/nationaleklimaschutzinitiative/kommunalrichtlinie/nachhaltige-mobilitaet>). Dort finden

Sie unter „Verbesserung des Radverkehrs – Radverkehrsinfrastruktur“ weitere Informationen. Weiterhin finden Sie anbei die Kommunalrichtlinie sowie das investive Hinweisblatt. Sollten sich weitere Fragen ergeben, können Sie uns auch gerne telefonisch erreichen.

[Redacted content consisting of multiple lines of blacked-out text]

Anhang F) Förderanfrage Amt der Tiroler Landesregierung (A)

Von: MOLZER Christian <christian.molzer@tirol.gv.at>

Gesendet: Donnerstag, 16. Juli 2020 11:59

An: [REDACTED]

Cc: [REDACTED]

Betreff: AW: Radwegstudie Grenzenlos Radfahren

Priorität: Hoch

[REDACTED]

Eingangs darf ich mich recht herzlich für die Übermittlung der Unterlagen zur Radwegstudie 2020 Grenzenlos Radfahren bedanken. Mit dieser Studie liegen nunmehr erste wichtige Grundlagen für eine Ertüchtigung der Radinfrastruktur im Projektbereich vor. Ich darf Ihnen gerne mitteilen, dass sich die geplanten Maßnahmen in den Abschnitten von Niederndorf bis Kössen im Rahmen der Förderrichtlinien und dem Tiroler Radkonzept bewegen und als Alltagsradwege (R) einzustufen sind.

Die aktuellen Förderrichtlinien können Sie auf der Homepage https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsdatenerfassung/downloads/Foer-derrichtlinien_Radkonzept_2015_Version_2020.pdf finden.

Für die weitere Vorgangsweise darf ich folgenden Weg vorschlagen. Nach entsprechender Beschlussfassung durch ihre Auftraggeber sind in einem nächsten Planungsschritt entsprechende einreichfähige Detailprojekte auszuarbeiten. Diese Planungen können auch vom Land Tirol gefördert werden. Nach Klärung wichtiger Detailfragen (z.B. Entwässerung, Brückenstatik, etc.) und Abklärungen mit den betroffenen Grundeigentümern könnte unter Anlage einer Kostenschätzung das entsprechende formelle Förderansuchen gestellt werden.

Ich hoffe Ihnen damit die für Sie notwendigen Information gegeben zu haben und verbleibe mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]



[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]