

## 5 Maßnahmenplanung

Um die Radschnellverbindung West-Ost Biberach an der Riß zu realisieren, ist eine Anpassung des Ist-Zustands an den Soll-Zustand durchzuführen. Hierfür müssen Maßnahmen umgesetzt werden, die auf den Qualitätsstandards und Musterlösungen des Radnetz Bad-Württemberg aufbauen. Hier ist insbesondere der Standard für Radschnellverbindungen zu beachten. Basierend auf diesen Musterlösungen wurden für den gesamten Streckenabschnitt Maßnahmen erarbeitet, mit Hilfe deren Umsetzung der Radschnellverbindungsstandard erreicht werden kann.

Hauptziel der entwickelten Maßnahmevorschläge ist es, eine durchgehende Route mit hoher Qualität herzustellen sowie diese im Stadt- und Straßenraum sichtbar zu machen. Als wichtiges Element zur Stärkung des Rad- und Fußverkehrs wurde, auch aufgrund der zunehmenden Anzahl an Pedelecs (Fahrräder mit Elektromotor), darauf geachtet, innerstädtisch fahrbahnseitige Führungen herzustellen. Dadurch soll erreicht werden, Gefahren und Konflikte sowohl mit dem Fuß- als auch mit dem Kfz-Verkehr zu vermeiden. Soweit möglich, soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert werden, damit der Radverkehr nicht aus einem subjektiven Unsicherheitsgefühl in die Seitenräume verdrängt wird. Das Vorgehen bei der Entwicklung von Maßnahmevorschlägen für Biberach an der Riß wird in diesem Kapitel erläutert.

In Abbildung 5-1 ist beispielhaft eine innerstädtische fahrbahnseitige Führung des Radverkehrs durch Fahrradpiktogramme inklusive Markierung der Dooring-Zone dargestellt.



Abbildung 5-1: Innerstädtische fahrbahnseitige Führung des Radverkehrs durch Fahrradpiktogramme inkl. Dooring-Zone (eigene Darstellung (VAR+, 2022))

## 5.1 Vorgehen bei der Maßnahmenplanung

Entlang der Route der Radschnellverbindung West-Ost Biberach an der Riß wurden abschnittsweise Vorschläge erarbeitet, um eine sicherere, zügige und attraktive Fahrt mit dem Fahrrad zu ermöglichen. Dabei wurde insbesondere auf fünf Schwerpunkte eingegangen.

Auf insgesamt 27 Maßnahmendatenblättern ist eine erste fachtechnische Einschätzung zur Umsetzung, verbunden mit einer überschlägigen Kostenschätzung sowie optional einem Alternativvorschlag dargestellt. Um diese Maßnahmenvorschläge umzusetzen, ist in der Regel eine weitere, detaillierte Betrachtung notwendig.

Als Voraussetzung für die Maßnahmenplanung wurden die linienhafte Route zunächst in Streckenabschnitte gleicher Qualität sowie relevante Knotenpunkte unterteilt. Auf diese Weise können gleichförmige Abschnitte als Strecke mit einem Maßnahmenvorschlag versehen werden (d. h. weitgehend homogene Führungsform, Breite, Oberflächenqualität etc.). Grundsätzlich werden für die Planung die folgenden drei Führungsformen abgewogen (siehe ):

- I. Mischverkehr
- II. Teilseparation
- III. Separation

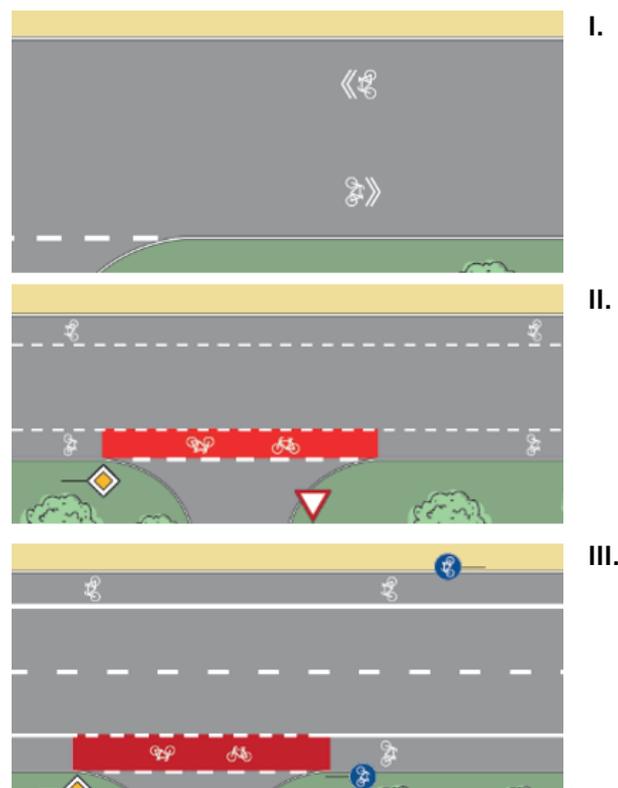


Abbildung 5-2: Unterschiedliche Führungsformen des Radverkehrs (eigene Darstellung (VAR+, 2022))

Soweit sinnvoll und möglich wurden wahlfreie Führungsformen für unterschiedliche Nutzergruppen mit einem Angebot im Seitenraum und markierten Fahrradpiktogramme geschaffen, wenn keine erforderliche Separation hergestellt werden kann. Es wurden dann z. B. Gehweg mit Zusatz Rad frei und eine Piktogrammreihe auf der Fahrbahn kombiniert.

Ausgehend von der Segmentierung wurden die einzelnen Streckenabschnitte anhand ihrer verkehrstechnischen Parameter begutachtet und Radverkehrsanlagen bzw. Musterlösungen vorgeschlagen, die den verschiedenen Regelwerken entsprechen.

Die Planung erfolgte maßgeblich auf Grundlage folgender in Deutschland allgemein anerkannter Regelwerke:

- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) (vgl. FGSV, 2010)
- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) (vgl. FGSV, 2020a)
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV zur StVO) (vgl. FGSV, 2020b)
- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) (vgl. FGSV, 2008)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) (vgl. FGSV, 2006)

Zur Ausgestaltung der Maßnahmen wurde sich an den Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg orientiert (vgl. VM BW, 2017). Darüber hinaus wurden auch die weitergehenden landesspezifischen Regelungen zum RadNETZ und zu Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg beachtet und angewendet:

- Radstrategie Baden-Württemberg (vgl. VMI BW, 2016c)
- Qualitätsstandards für das RadNETZ Baden-Württemberg (vgl. VMI BW, 2016a)
- Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg (vgl. VM BW, 2018a)
- Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg (vgl. VM BW, 2018b)

Aufgrund der teils ausstehenden Weiterentwicklung der Regelwerke wurden gegebenenfalls zusätzliche Maßnahmen nach dem derzeitigen Stand der Technik aufgenommen. Diese Maßnahmen sind teilweise „noch“ nicht in den Regelwerken der StVO / VwV-StVO oder ERA zu finden. Es handelt sich dabei um Sonderlösungen, deren Einsatz bereits in verschiedenen Kommunen erprobt wurde und die voraussichtlich zum Großteil in den anstehenden Neuauflagen der genannten Regelwerke (insbesondere der Neuauflage der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) ihren Niederschlag finden werden.

In Abbildung 5-3 sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sowie die Qualitätsstandards für das RadNETZ Baden-Württemberg dargestellt.

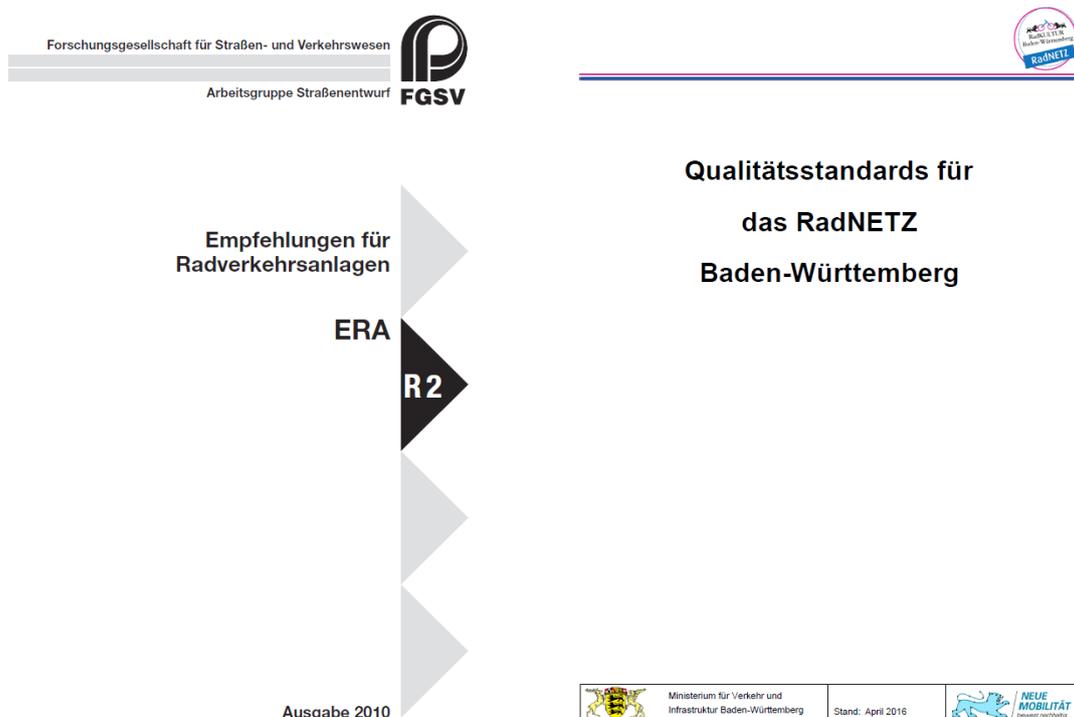


Abbildung 5-3: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und Qualitätsstandards für das RadNETZ Baden-Württemberg (vgl. FGSV, 2010; vgl. VMI BW, 2016a)



## 5.2 Schwerpunkte

Das Maßnahmenkataster enthält zwar Maßnahmen entlang der gesamten Strecke, doch wurden bereits in einem frühen Stadium des Projekts fünf prioritäre Punkte identifiziert, für die jeweils CAD-Pläne entwickelt wurden. Diese fünf Schwerpunkte sind:

1. Kreisverkehr Riedlinger Straße / Steigmühlstraße / Laurenbühlweg
2. Saulgauer Straße
3. Karl-Müller-Straße / Kolpingstraße / Königsbergallee
4. Königsbergallee / Memelstraße / Adenauerallee
5. a) Königsbergallee / Memminger Straße  
b) Memminger Straße / Heusteige / Theodor-Heuss-Straße

Die CAD-Pläne der fünf Schwerpunkte befinden sich als „Anhang 2 – CAD-Pläne und Ansichten Biberach an der Riß“ in den Anlagen zur Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung West-Ost Biberach an der Riß und werden in den folgenden Unterkapiteln beschrieben.

### 5.2.1 Schwerpunkt 1 (SP1)

Schwerpunkt 1 umfasst den Kreisverkehr an der Riedlinger Straße und die Steigmühlstraße. Es gibt bestehende Radwege, die in die Planung einbezogen werden können. Der von Norden kommende Radverkehr hat die Möglichkeit, den vorhandenen Radweg zu nutzen und die K 7555 über die vorhandene Hilfsinsel zu queren. Alternativ können geübte Radfahrer den Kreisverkehr im Mischverkehr nutzen und über eine neue Zufahrt, die durch die bestehende Böschung geschaffen werden soll, erreichen. Die Planung sieht hier Verbesserungen entlang der Riedlinger Straße 89 - 93 in Form von neuen Markierungen, Sicherheitstrennstreifen und Neuordnung der Vorfahrtsverhältnisse an Knotenpunkten vor. Am östlichen Ende im Bereich der Hausnummer 89 muss die Straße auf 4,0 Meter verbreitert werden.

Die Kreuzung Riedlinger Straße / Steigmühlstraße wird derzeit parallel von ES Tiefbauplanung geplant. Diese Änderungen haben direkte Auswirkungen auf den Radverkehr, der auf der Riedlinger Straße nach Osten weiterfahren möchte. Diese Pläne wurden VAR+ zur Verfügung gestellt und bestehen aus:

1. Kreisverkehrsplanung, Stand März 2023
2. Einmündungsplanung, Stand Dezember 2023

Beide Optionen erfordern einen erheblichen Umbau des Knotenpunkts, und die Planungen dafür sind unterschiedlich weit fortgeschritten. Beide Optionen beinhalten eine Radverkehrsinfrastruktur. Die Pläne von VAR+ zeigen daher zwei Varianten, die beide Planungen berücksichtigen (siehe Anhang 2 – CAD-Pläne und Ansichten Biberach an der Riß).

Für den Radverkehr, der auf der Riedlinger Straße in Richtung Osten fährt, wurden ein neuer geschützter Bereich sowie rote Markierungen eingeplant, um die Sichtbarkeit des auf die Fahrbahn ein-fahrenden Radverkehrs zu erhöhen. Dies ist in beiden Optionen enthalten. Eine weitere Änderung wurde an der Kreisverkehrsvariante vorgenommen, die dem Radverkehr einen direkten Zugang von der Kreisfahrbahn ermöglicht. Dies wirkt sich auf den Radverkehr von Süden nach Westen (Steigmühlstraße bis Riedlinger Straße) aus.

In Abbildung 5-4 ist eine Übersicht des Schwerpunktes 1 Riedlinger Straße / Steigmühlstraße in Biberach dargestellt.



Abbildung 5-4: Schwerpunkt 1 Riedlinger Straße / Steigmühlstraße  
(eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende)

Abbildung 5-5 ist die CAD-Planung des Kreisverkehrs am Schwerpunkt 1 Riedlinger Straße / Steigmühlstraße in Biberach zu entnehmen. Die CAD-Planung befindet sich zudem als „Anhang 2.1 – RSV-Abschnitt 1: Kreisverkehr“ in den Anlagen zur Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung West-Ost Biberach an der Riß.

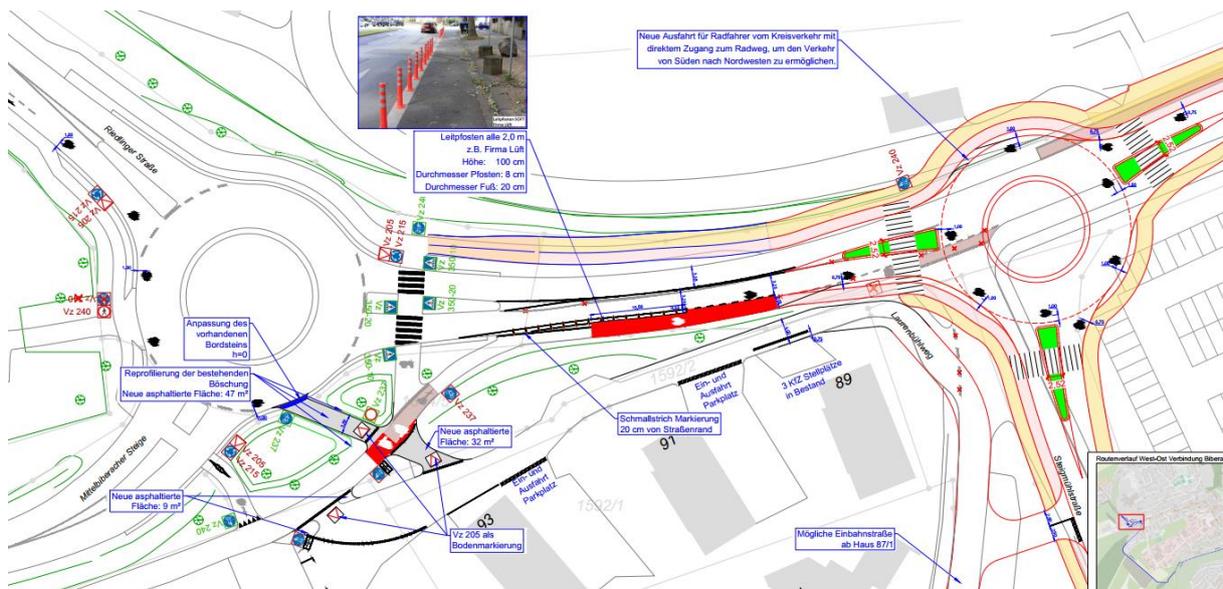


Abbildung 5-5: Schwerpunkt 1 Riedlinger Straße / Steigmühlstraße (CAD-Planung, Kreisverkehr)  
(eigene Darstellung (VAR+, 2023))

## 5.2.2 Schwerpunkt 2 (SP2)

Schwerpunkt 2 zielt darauf ab, einen Zugang von der westlichen Seite Biberachs über die Saulgauer Straße zu einem geplanten gemeinsamen Geh- und Radweg zu schaffen, der zur Karl-Müller-Straße führt.

Nach den vorliegenden Vermessungsdaten besteht in diesem Bereich ein Höhenunterschied von ca. 5 Metern, der überwunden werden muss. Hierfür wurden zwei Lösungen vorgeschlagen. Bei der ersten werden eine Verkehrsinsel und eine neu zu errichtende Rampe eingesetzt, bei der zweiten ist eine Brücke über die Saulgauer Straße erforderlich.

In Abbildung 5-6 ist eine Übersicht des Schwerpunktes 2 Saulgauer Straße in Biberach dargestellt.



Abbildung 5-6: Schwerpunkt 2 Saulgauer Straße  
(eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende)

**Variante 1: Ohne Brücke**

Diese Variante bietet eine kostengünstigere Lösung, führt aber auch zu Konflikten zwischen Rad- und Kfz-Verkehr. Bei dieser Variante wird eine neue Verkehrsinsel gebaut, um dem Radverkehr das Überqueren der Straße zu erleichtern und gleichzeitig eine verkehrsberuhigende Wirkung zu erzielen.

Um den neuen gemeinsamen Geh- und Radweg zu erreichen, wird ein neuer Weg benötigt. Aufgrund der Höhenunterschiede in diesem Abschnitt wird dieser Weg eine Steigung von ca. neun Prozent auf 73 Metern aufweisen. Dies liegt außerhalb der in den ERA vorgeschlagenen Grenzen (siehe Tabelle 6).

Der bestehende Wirtschaftsweg wurde ebenfalls verbreitert, um einen getrennten Geh- und Radweg einzurichten. Um den Qualitätsstandards für eine Radschnellverbindung zu entsprechen, ist ein vier Meter breiter Radweg sowie ein zwei Meter breiter Fußweg erforderlich.

Tabelle 6 sind die maximalen Längen der Steigungstrecken bei Rampen nach den ERA zu entnehmen.

Tabelle 6: Maximale Länge der Steigungstrecken bei Rampen nach ERA (vgl. FGSV, 2010)

| Steigung [%] | max. Länge der Steigungstrecke [m] |
|--------------|------------------------------------|
| 10           | 20                                 |
| 6            | 65                                 |
| 5            | 120                                |
| 4            | 250                                |
| 3            | > 250                              |

Abbildung 5-7 ist die CAD-Planung der Variante 1 am Schwerpunkt 2 Saulgauer Straße in Biberach zu entnehmen. Die CAD-Planung befindet sich zudem als „Anhang 2.3 – RSV-Abschnitt 2: Variante 1 Bestehender Weg“ in den Anlagen zur Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung West-Ost Biberach an der Riß.

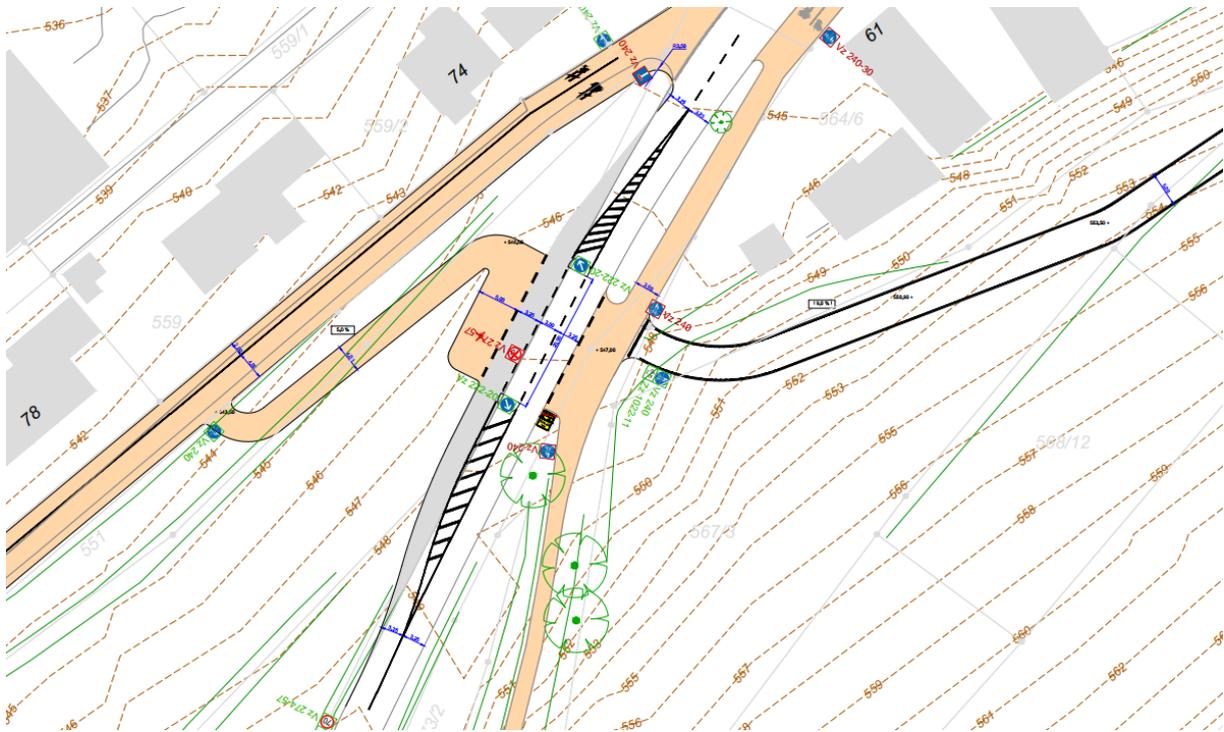


Abbildung 5-7: Schwerpunkt 2 Saulgauer Straße (CAD-Planung Variante 1)  
(eigene Darstellung (VAR+, 2023))

### Variante 2: Mit Brücke

Bei dieser Variante werden Elemente der Variante 1 verwendet, wobei eine Brücke hinzugefügt wird. Die Brücke dient dazu, mögliche Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr zu entschärfen und gleichzeitig eine direktere Route zu schaffen.

Für die Entwicklung dieser Variante wurde eine Brückendurchfahrtshöhe von 4,5 Metern zugrunde gelegt, wobei für den Straßenaufbau 0,5 Meter darüber hinaus angenommen wurden. Daraus ergibt sich nach den vorliegenden Vermessungsdaten ein zu überwindender Höhenunterschied von insgesamt 5,0 Metern. Der aktuelle Plan sieht eine Spiralbrücke mit einer Rampenlänge von 90 Metern vor. Daraus ergibt sich eine Steigung von 5,5 Prozent. Der Radius der Mittellinie beträgt 15 Meter. Die Längen und Steigungen müssen in einer detaillierten Planungsphase geklärt werden.

Darüber hinaus wurde der getrennte Geh- und Radweg parallel zur Saulgauer Straße verlegt, um einen direkteren Weg zur Brücke zu schaffen. Dazu gehört zudem ein 1,75 Meter langer Sicherheitstrennstreifen, der von den Qualitätsstandards gefordert wird.

Abbildung 5-8 ist die CAD-Planung der Variante 2 am Schwerpunkt 2 Saulgauer Straße in Biberach zu entnehmen. Die CAD-Planung befindet sich zudem als „Anhang 2.4 – RSV-Abschnitt 2: Variante 2 Brücke“ in den Anlagen zur Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung West-Ost Biberach an der Riß.

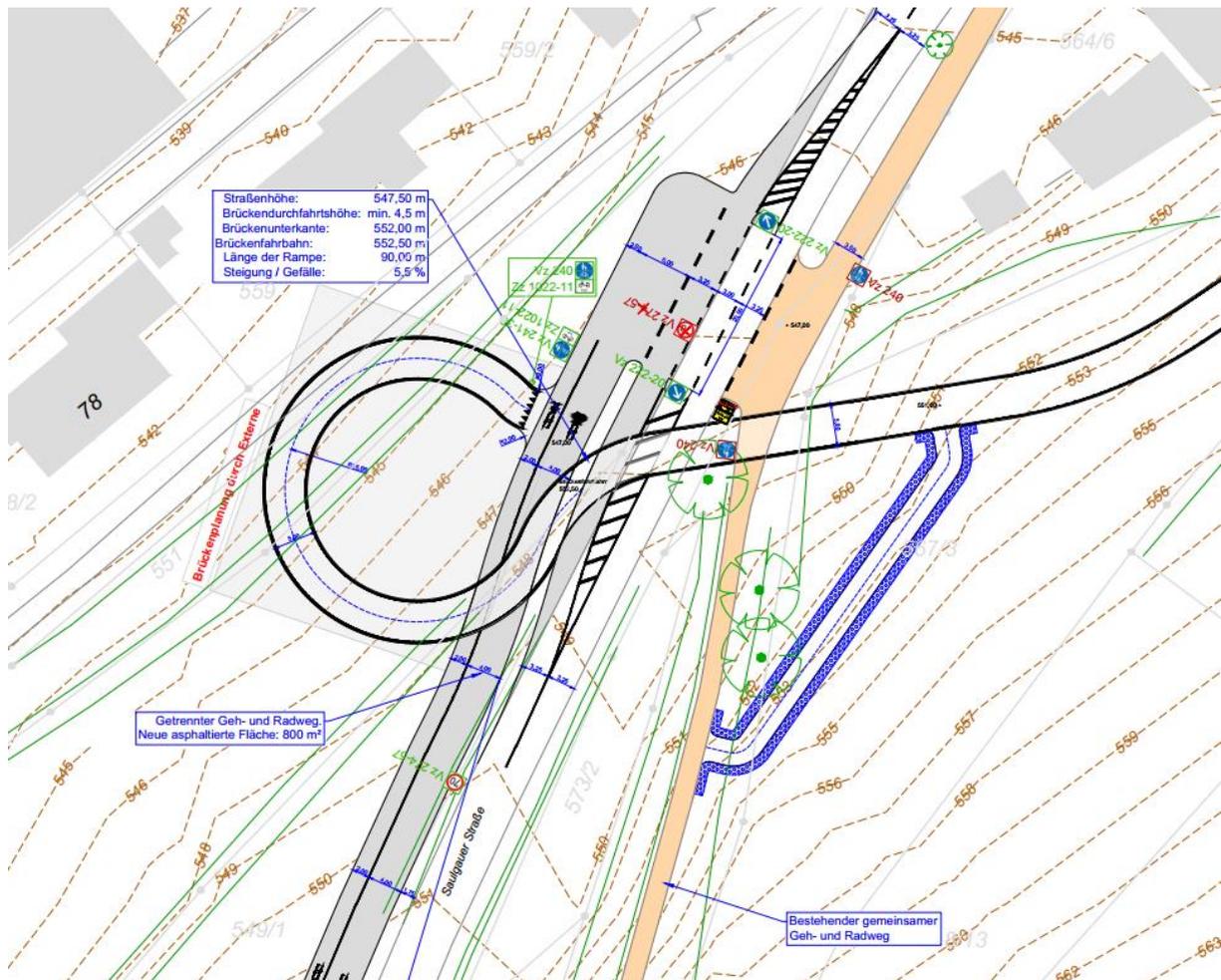


Abbildung 5-8: Schwerpunkt 2 Saulgauer Straße (CAD-Planung Variante 2)  
(eigene Darstellung (VAR+, 2023))

### 5.2.3 Schwerpunkt 3 (SP3)

Schwerpunkt 3 zielt darauf ab, Radfahrenden eine sichere Route in die und aus der Karl-Müller-Straße zu bieten und insbesondere eine Verbindung zu den vorgeschlagenen geschützten Radwegen auf der Königsbergallee herzustellen.

Dies wurde hauptsächlich durch die Umgestaltung der Fahrbahnmarkierungen erreicht, wobei einige kleinere Bauarbeiten an der Verkehrsinsel in der Kolpingstraße erforderlich sind. Der Umbau der Kreuzung in der Kolpingstraße erfordert einige zusätzliche Maßnahmen an der Lichtsignalanlage und die Verlegung der Haltlinie für den Kfz-Verkehr.

Das Ergebnis dieser Maßnahmen ist eine getrennte Infrastruktur für Radfahrer, die in die Königsbergallee ein- und ausfahren, mit verbesserter Sichtbarkeit für Radverkehr im Kreuzungsbereich. Die geschützten Radwege auf der Königsbergallee wurden durch den Wegfall eines Fahrstreifens in jeder Richtung erreicht.

Es handelt sich um eine relativ komplexe Kreuzung, für die es keine "perfekte" Lösung für Radverkehr gibt, ohne die Kreuzung komplett umzubauen. In einem früheren Gespräch mit Herrn Adler von der Stadt Biberach wurde die Möglichkeit eines Kreisverkehrs erwähnt, der jedoch in ferner Zukunft liegen würde. Es sollte daher versucht werden, kurz- bis mittelfristig die bestmögliche Lösung zu finden.

In Abbildung 5-9 ist eine Übersicht des Schwerpunktes 3 Karl-Müller-Straße / Kolpingstraße in Biberach dargestellt.



Abbildung 5-9: Schwerpunkt 3 Karl-Müller-Straße / Kolpingstraße  
(eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende)

Abbildung 5-10 ist die CAD-Planung des Schwerpunktes 3 Karl-Müller-Straße / Kolpingstraße in Biberach zu entnehmen. Die CAD-Planung befindet sich zudem als „Anhang 2.5 – RSV-Abschnitt 3“ in den Anlagen zur Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung West-Ost Biberach an der Riß.

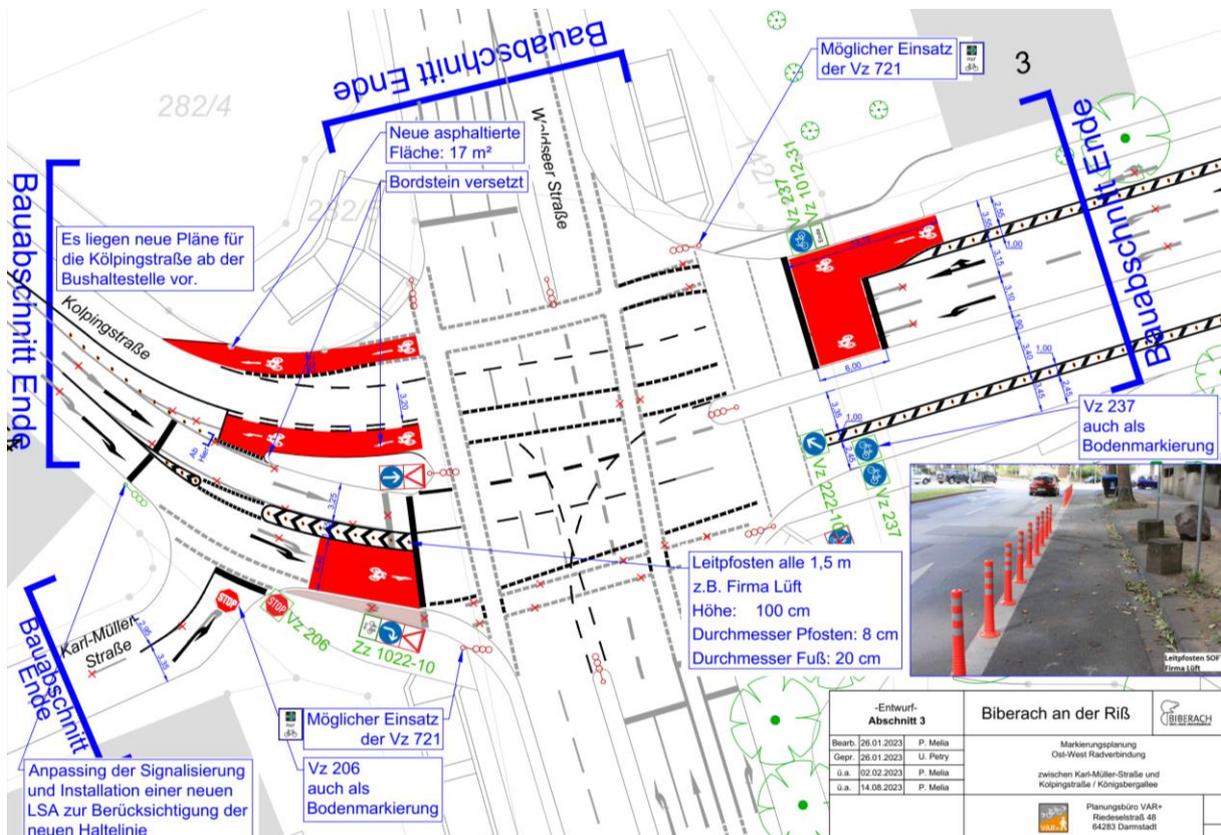


Abbildung 5-10: Schwerpunkt 3 Karl-Müller-Straße / Kolpingstraße (CAD-Planung)  
(eigene Darstellung (VAR+, 2023))

### 5.2.4 Schwerpunkt 4 (SP4)

Schwerpunkt 4 soll Radfahrenden die Möglichkeit bieten, in alle Richtungen zu fahren. Es ist ein wichtiges Drehkreuz und beinhaltet eine Reihe von Elementen. Dazu gehören Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung (Stettinweg) und die Einbeziehung der Verkehrsschule als Teil der Hauptroute.

Durch neue Fahrbahnmarkierungen und Beschilderungen werden die Sichtbarkeit des Radverkehrs und die Prioritäten der Route verbessert. Eine breitere Zufahrt von der Adenauerallee / Memelstraße auf die Königsbergallee verbessert die Zufahrt für den Verkehr aus Richtung Süden über die Brücke.

In Abbildung 5-11 ist eine Übersicht des Schwerpunktes 4 Königsbergallee / Memelstraße / Adenauerallee in Biberach dargestellt.

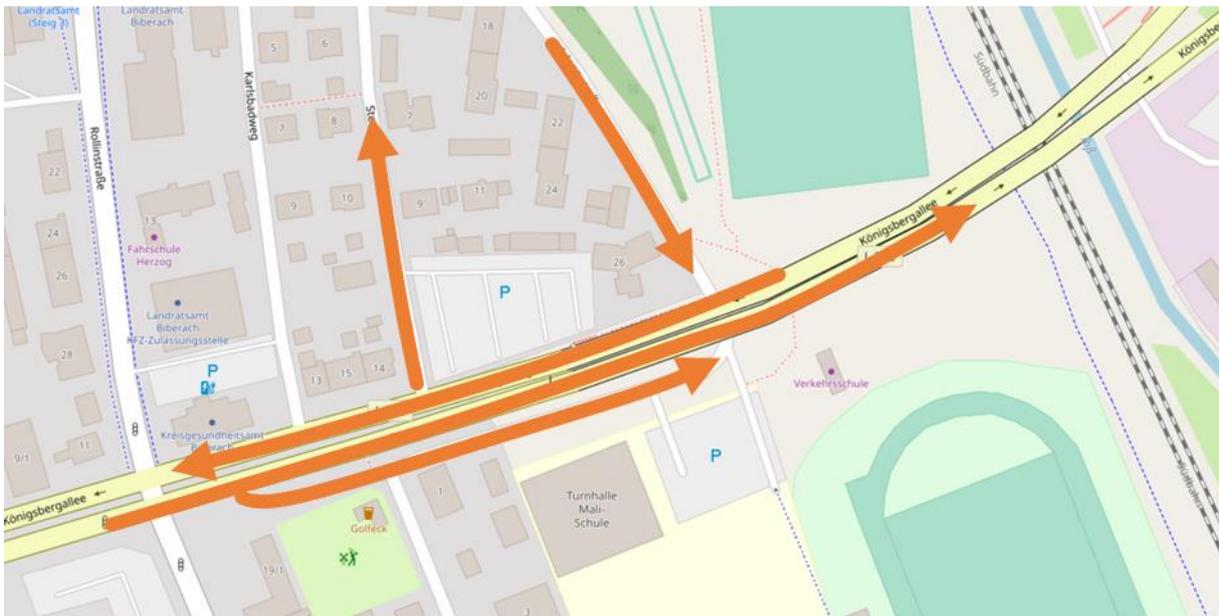


Abbildung 5-11: Schwerpunkt 4 Königsbergallee / Memelstraße / Adenauerallee (eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende)

Abbildung 5-12 ist die CAD-Planung des Schwerpunktes 4 Königsbergallee / Memelstraße / Adenauerallee in Biberach zu entnehmen. Die CAD-Planung befindet sich zudem als „Anhang 2.7 – RSV-Abschnitt 4“ in den Anlagen zur Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung West-Ost Biberach an der Riß.



Abbildung 5-12: Schwerpunkt 4 Königsbergallee / Memelstraße / Adenauerallee (CAD-Planung) (eigene Darstellung (VAR+, 2023))

In Abbildung 5-13 ist eine Übersicht des Drehkreuzes Königsbergallee am Schwerpunkt 4 in Biberach dargestellt.

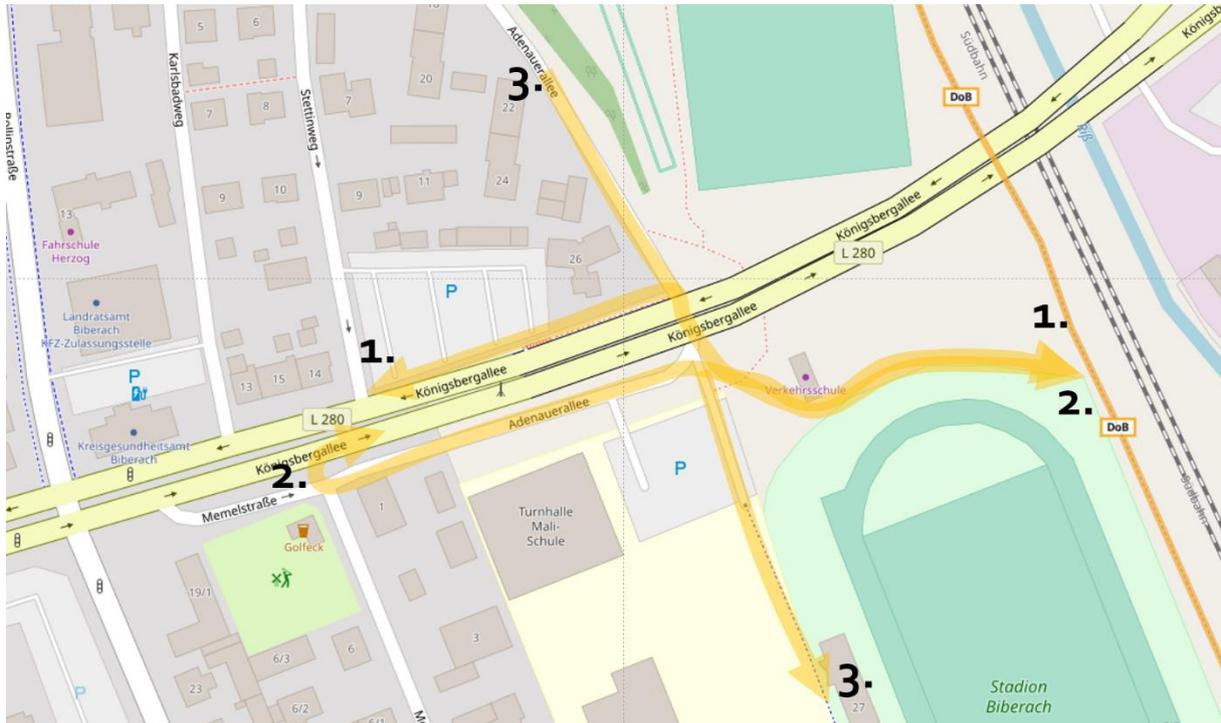


Abbildung 5-13: Schwerpunkt 4 Drehkreuz Königsbergallee  
(eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende)

### 5.2.5 Schwerpunkt 5 (SP5)

Der Schwerpunkt 5 wurde aufgrund seiner Größe in zwei Teile aufgeteilt.

- Schwerpunkt 5-a: Königsbergallee / Memminger Straße
- Schwerpunkt 5-b: Memminger Straße / Heusteige

#### Schwerpunkt 5-a

Schwerpunkt 5-a konzentriert sich auf die Kreuzung zwischen Königsbergallee und Memminger Straße. Es sollte eine Lösung gefunden werden, wie Radverkehr von der Ostseite der Memminger Straße auf die Königsbergallee gelangen können. Die Memminger Straße ist an dieser Stelle eine vierspurige Straße mit einer Linksabbiegespur.

In Abbildung 5-14 ist eine Übersicht des Schwerpunktes 5-a Königsbergallee / Memminger Straße in Biberach dargestellt.



Abbildung 5-14: Schwerpunkt 5-a Königsbergallee / Memminger Straße  
(eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende)

Ursprüngliche Pläne sahen eine Fahrradschleuse vor, wie sie in den ERA beschrieben ist (siehe Abbildung 5-15).

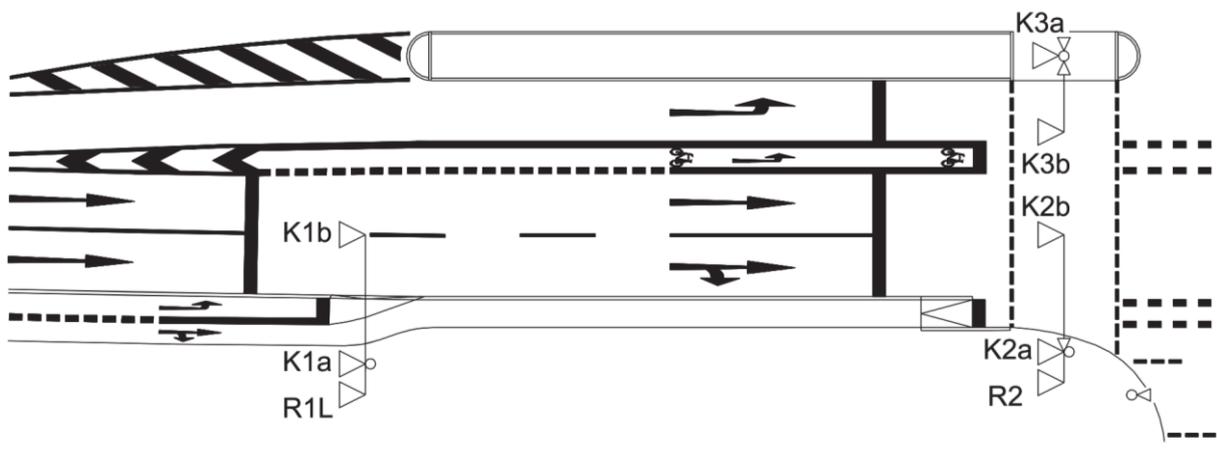


Abbildung 5-15: Fahrradschleuse nach Bild 49 der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (vgl. FGSV, 2010)

Diese Pläne wurden allerdings in Rücksprache mit der Stadt Biberach verworfen. Daher wurde eine zweite Variante entwickelt, die eine direkte Verbindung über die bestehende Insel vorsieht, die entsprechend angepasst bzw. verkürzt werden muss.

Für den von der Königsbergallee kommenden Verkehr über die bestehende Kreuzung sind neue rote Markierungen und Piktogramme vorgesehen.

Abbildung 5-16 ist die CAD-Planung des Schwerpunktes 5-a Königsbergallee / Memminger Straße in Biberach zu entnehmen. Die CAD-Planung befindet sich zudem als „Anhang 2.8 – RSV-Abschnitt 5“ in den Anlagen zur Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung West-Ost Biberach an der Riß.

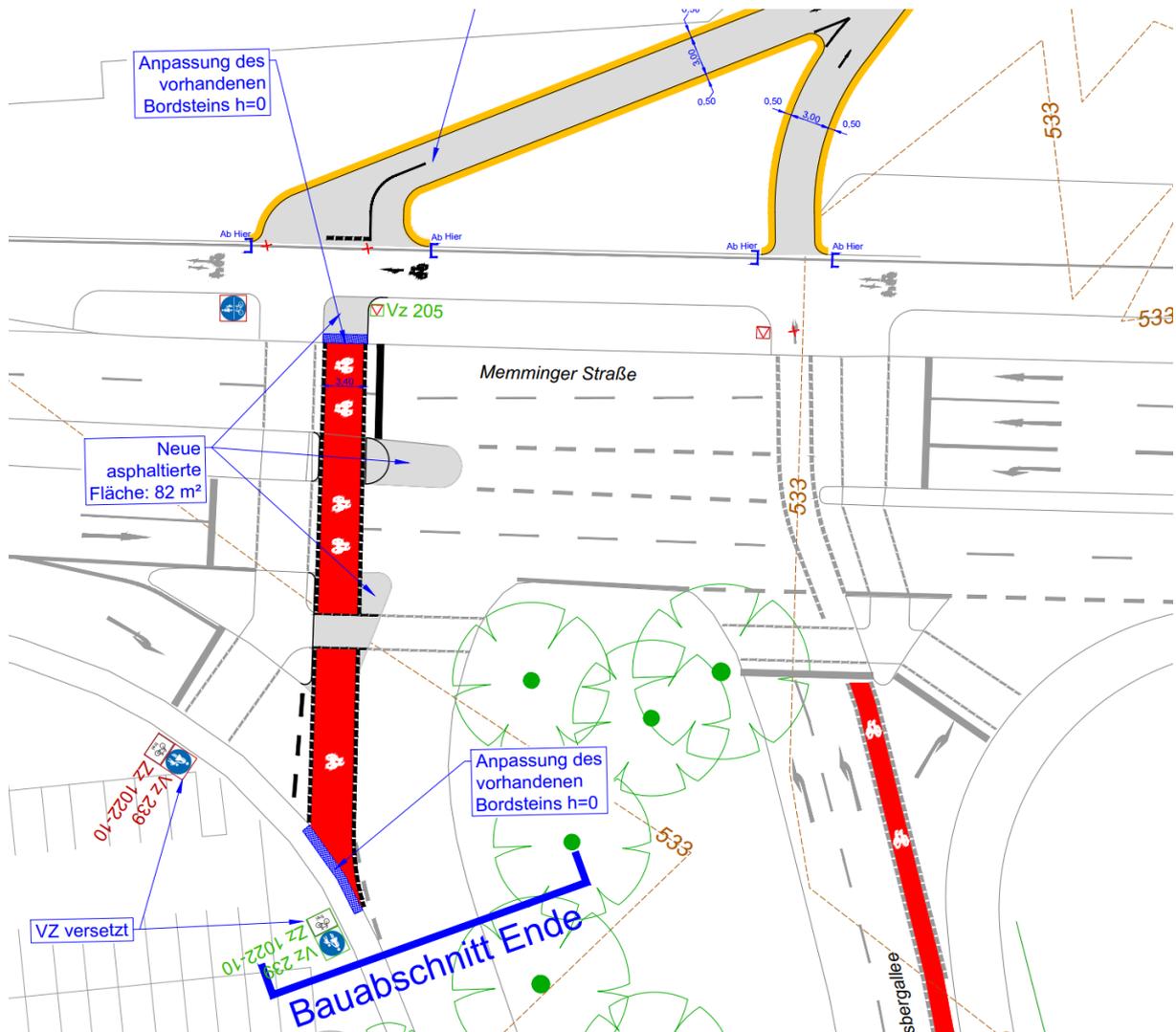


Abbildung 5-16: Schwerpunkt 5-a Königsberggalerie / Memminger Straße (CAD-Planung)  
(eigene Darstellung (VAR+, 2023))

### Schwerpunkt 5-b

Schwerpunkt 5-b konzentriert sich auf die Verbindung von der Memminger Straße zur Heusteige und weiter zur Theodor-Heuss-Straße.

Ursprüngliche Planungen sahen eine Trassenführung um das Schwimmbad herum vor, die jedoch nach Gesprächen mit dem Auftraggeber wieder verworfen wurde. Aufgrund des vorhandenen Gefälles der Heusteige (ca. zwölf Prozent) wurde überlegt, einen neuen Weg direkt von der Memminger Straße um den Norden der Heusteige 35 herum zu bauen. Dieser war mit einer Steigung von 5,5 Prozent mit Podesten geplant, wurde aber aufgrund der Auswirkungen, die der Bau dieses Weges auf geschützte Gebiete haben würde, letztendlich wieder verworfen.

Als Kompromiss wurde nun ein neuer 3,0 Meter breiter Weg von der Memminger Straße aus und um die Südseite des DLRG-Heims herum geplant. Dies hat den Vorteil, dass die Länge des erforderlichen Aufstiegs reduziert wird. Von dem DLRG-Heim bis zur Heusteige 32 werden neue zwölf Zentimeter Randmarkierungen sowie die Entfernung von Pollern vorgeschlagen.

In Abbildung 5-17 ist eine Übersicht des Schwerpunktes 5-b Memminger Straße / Heusteige in Biberach dargestellt.



Abbildung 5-17: Schwerpunkt 5-b Memminger Straße / Heusteige  
(eigene Darstellung (VAR+, 2023), Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende)

Abbildung 5-18 ist die CAD-Planung des Schwerpunktes 5-b Königsbergallee / Memminger Straße in Biberach zu entnehmen. Die CAD-Planung befindet sich zudem als „Anhang 2.8 – RSV-Abschnitt 5“ in den Anlagen zur Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung West-Ost Biberach an der Riß.

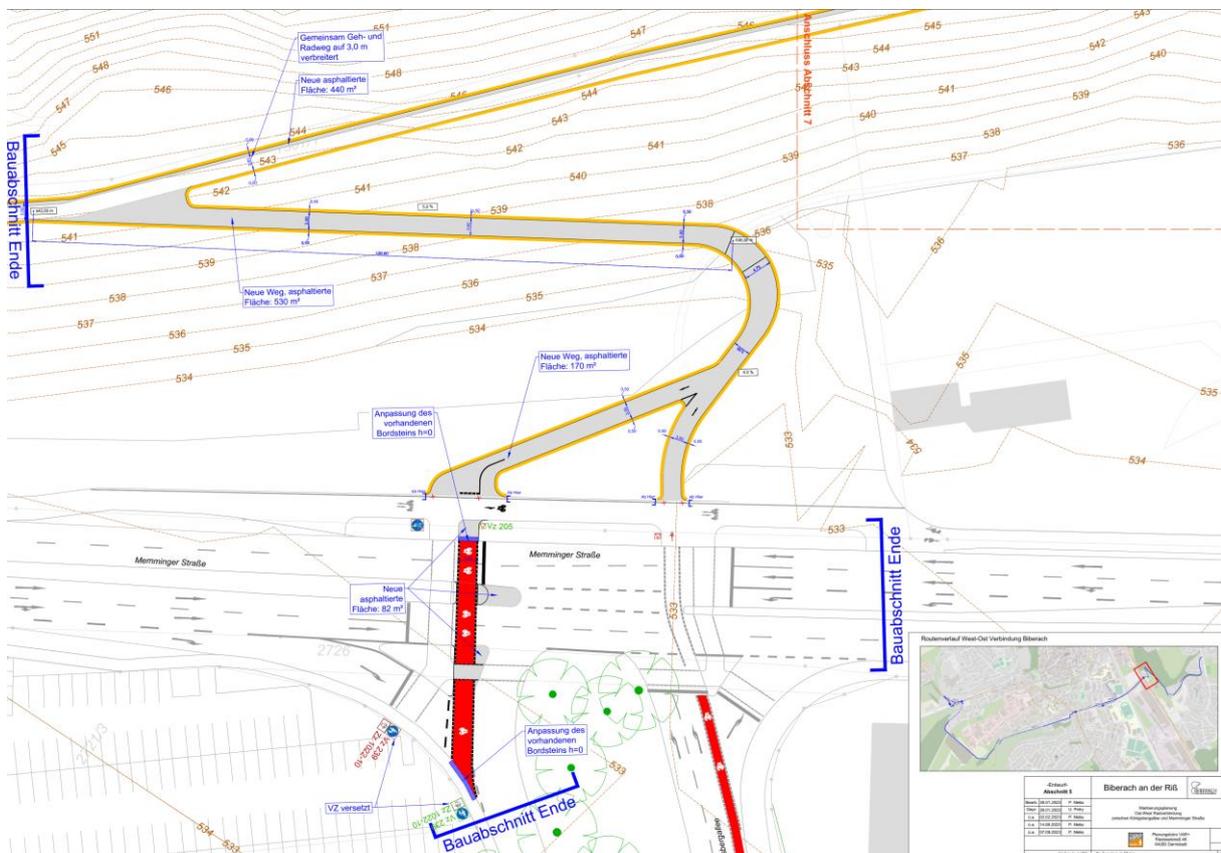


Abbildung 5-18: Schwerpunkt 5-b Memminger Straße / Heusteige (CAD-Planung)  
(eigene Darstellung (VAR+, 2023))