

**Stadt Vaihingen an der Enz
Landkreis Ludwigsburg
Gemarkungen Enzweihingen und Vaihingen**

**Umwandlung der WEG-Trasse in einen Radweg
Dritter Bauabschnitt: Verlängerung nach
Enzweihingen**



Anlagen

Plantitel	Anlage
Übersichtskarte M 1 : 25.000	10.2
Lageplan M 1 : 500	10.3
Regelquerschnitt M 1 : 50	10.4
Kostenberechnung Rückbau	10.5
Kostenberechnung Verkehrsanlagen	10.6
Detailplan Querung B10 M 1 : 100	10.7

Inhalt

1 Darstellung des Vorhabens	3
1.1 Planerische Beschreibung	3
1.2 Straßenbauliche Beschreibung	3
2 Begründung des Vorhabens	4
2.1 Vorgeschichte der Planung	4
2.2 Umweltverträglichkeitsprüfung / naturschutzfachlicher Planungsauftrag	5
2.3 Verkehrliche Bedeutung des Vorhabens	5
3 Varianten	7
4 Gewählte Linie	8
4.1 Haupttrasse	8
4.2 Anbindung Wohngebiet Steine / aus Richtung Strudelbachtal	9
5 Angaben zur Kostenberechnung	10

1 Darstellung des Vorhabens

1.1 Planerische Beschreibung

Die Stadt Vaihingen an der Enz hat im Jahr 2020 nach langer Planungs- und Genehmigungsphase mit der Umwandlung der ehemaligen Nebenbahn der Württembergischen Eisenbahngesellschaft zwischen dem Stadtteil Kleinglattbach und Enzweihingen in einen Fahrradweg begonnen. Die Eröffnung der Bahnlinie

war 1904, die Gesamtstreckenlänge beträgt 7,3 Kilometer mit Spurweite „Normalspur“. Im Jahr 2002 wurde der Betrieb aus wirtschaftlichen Gründen komplett eingestellt, nachdem zuvor bereits die Personenbeförderung aufgegeben wurde.

Inzwischen ist das Entwidmungsverfahren abgeschlossen und der erste (zentrale) 3,7 Kilometer lange Abschnitt der Trasse zwischen dem Bahnhof der Deutschen Bahn AG und der Vaihinger Kehlstraße baulich in einen Radweg umgewandelt (Bauabschnitt 1). Ein zweiter Bauabschnitt zwischen dem Fernbahnhof in Vaihingen und dem ehemaligen Bahnhof „Vaihingen an der Enz Nord“ am östlichen Ortsrand von Kleinglattbach sowie der Verlängerung nach Süden über die Vaihinger Kehlstraße hinaus bis zum Enztalradweg im Gewann „Kornberg“ hat eine Förderzusage und das Ausschreibungsverfahren für die Rückbauleistung läuft bereits. Die bauliche Umsetzung des zweiten Bauabschnitts ist im Jahr 2025 vorgesehen. Die nun vorliegende Planung des Bauabschnitts drei (BA 3) betrifft die Verlängerung der Radwegtrasse vom Abschluss „Kornberg“ über die Enzbrücke nach Süden bis zum (vorläufigen) Ausbauende im Enzweihinger Ortskern an der Vaihinger Straße. Die ersten beiden Bauabschnitte und die aktuell geplante Verlängerung nach Enzweihingen sind in der Übersichtskarte Anlage 10.2 dargestellt.

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Aufgrund der übergeordneten Netzfunktion des Bahnradweges im Radwegenetz (vgl. Radroutenkonzept Planungsgruppe Kölz, März 2015) als Rückgrat bzw. Haupttradroute soll wie im ersten Bauabschnitt weitestgehend eine befestigte Breite von 3,0 Metern umgesetzt werden. Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen¹ wurde dieser Dimensionierung ein einseitiger Zweirichtungsradweg zugrunde gelegt für den ein Regellaß der Breite von 3,0 Metern inklusive der ggf. aufgebrachten Randmarkierung gilt. Damit ist auch der Begegnungsfall von Radfahrern mit Anhänger gefahrlos möglich. Wie im ersten Abschnitt ist die Herstellung in zweilagiger Asphaltbauweise mit Asphalttragschicht und Asphaltdeckschicht geplant und eine durchgehende Beleuchtung mit Mastleuchten vorgesehen.

¹ Forschungsgesellschaft f. Str.- u. Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen f. Radverkehrsanlagen ERA, Ausg. 2010

Die Verlängerung nach Süden beginnt am bisherigen Ausbauende (Anschluss „Kornberg“) führt auf 700 Meter der Bahntrasse über die vorhandene Enzbrücke bis zur Vaihinger Straße unmittelbar vor dem ehemaligen Bahnhofsgelände im Stadtteil Enzweihingen.

Die Planung sieht die Beibehaltung der Ausbaustandards der ersten beiden Bauabschnitte mit 3,0 Meter Breite, Asphaltbefestigung sowie durchgehender Beleuchtung vor.

Der Ausbau endet im Süden mit der Anbindung an die Vaihinger Straße ohne das ehemalige Bahnhofsgelände einzubeziehen, da die zukünftige Nutzung und Umgestaltung in diesem Bereich noch nicht konkretisiert wurde.

2 Begründung des Vorhabens

2.1 Vorgeschichte der Planung

Am 20.11.2014 wurde im Gemeinderat Vaihingen die Untersuchung der Planungsgruppe Kölz GmbH zur Umwandlung der WEG-Trasse in einen Bahnradweg (D 282/14 und 282/1/14) vorgestellt. Der Gemeinderat hat daraufhin beschlossen, dieses Projekt als Maßnahme ins Radroutenkonzept aufzunehmen. Am 29.04.2015 wurde das Radroutenkonzept vom Gemeinderat beschlossen. Erst in der Sitzung am 30.09.2015 wurde vom Gemeinderat schließlich eine Teilstrecke von 3,1 Kilometer des ursprünglichen Konzepts als erster Bauabschnitt beschlossen. Der Rückbau dieses Abschnitts wurde im Herbst/Winter 2019 durchgeführt, der Radwegbau im Oktober 2020 abgeschlossen.

Nach einer im Winter 2020/2021 durchgeführten Machbarkeitsuntersuchung zur prinzipiellen Umsetzbarkeit weiterer Bauabschnitte (Verlängerung des Radwegs nach Enzweihingen und Kleinglattbach) haben die Gremien der Stadt anschließend die Verwaltung beauftragt, die Verlängerungen planerisch weiter zu verfolgen und Fördermöglichkeiten zu prüfen.

Der nun als BA3 betrachtete Abschnitt war zunächst in den Planungen zum zweiten Bauabschnitt beinhaltet. Aufgrund der terminlichen Unwägbarkeiten hinsichtlich der anhängenden Klage gegen die Ortsumfahrung Enzweihingen im Zuge der Bundesstraße 10 musste der im Ausbaubereich der B10 liegende Teil zunächst in Abstimmung mit dem Zuschussgeber RP Stuttgart zurückgestellt

werden. Inzwischen darf nun davon ausgegangen werden, dass es durch die nun erforderlichen Nachbesserungen im Planfeststellungsverfahren zu deutlichen zeitlichen Verzügen kommt und die Umsetzung des Abschnitts aufgrund der Dringlichkeit und der verkehrlichen Bedeutung nun vom Regierungspräsidium doch gefördert werden kann.

Der zunächst zurückgestellte Abschnitt zwischen der Anbindung an den Enztalradweg im Bereich „Kornberg“ und der Ortsmitte von Enzweihingen wurde daher im Sommer 2024 erneut in den Blick genommen und zur vorliegenden Entwurfsplanung weiterentwickelt. Abweichend von Überlegungen im Zuge der Variantenuntersuchung in der Vorentwurfsphase enthält die vorliegende Planung eine plangleiche Querung der Bundesstraße 10 für Radfahrer und Fußgänger anstelle des ursprünglich geplanten Stegs.

2.2 Umweltverträglichkeitsprüfung / naturschutzfachlicher Planungsauftrag

Der Förderantrag aus dem Jahr 2023 umfasste die gesamte Maßnahme, somit auf den nun betrachteten BA 3. Für die gesamte Maßnahme wurde je eine „UVP-Vorprüfung“ getrennt für die Erweiterungen nach Kleinglattbach und Enzweihingen durchgeführt. Es wurde festgestellt, dass eine formale Umweltprüfung nicht erforderlich ist (und somit auch kein förmliches Verfahren wie Planfeststellung oder B-Plan). In diesem Rahmen wurde auch eine „Natura 2000 Vorprüfung“ (wg. Querung des Enztals) durchgeführt und festgestellt, dass keine Betroffenheit vorliegt. Der jetzige BA 3 bleibt hinter der damals betrachteten Planung zurück (kein Steg über die B 10). Somit gelten die damals durchgeführten Untersuchungen weiterhin.

2.3 Verkehrliche Bedeutung des Vorhabens

2.3.1 Ziele der Raumordnung

Der im ersten Bauabschnitt hergestellte Bahnradweg erfreut sich großen Zuspruchs und wird sowohl im Alltagsverkehr (insbes. Schülerverkehr) als auch im Freizeitverkehr gut angenommen. Insbesondere an Wochenenden ist zusätzlich eine nachhaltige Nutzung durch den lokalen Freizeitverkehr zu beobachten. Durch die geplante Verlängerung nach Enzweihingen können nicht nur zusätzliche Nutzer aus dem zukünftig direkt angebundenen Stadtteil Enzweihingen gewonnen werden, sondern darüber hinaus ermöglicht die

Anbindungen an überregionale Radwegverbindungen ins Strudelbachtal und nach Schwieberdingen / Korntal-Münchingen und Stuttgart eine deutliche Steigerung der Attraktivität für Berufspendler und den regionalen Freizeitverkehr per Fahrrad.

2.3.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

Die Verlängerung nach Enzweihingen erlaubt den direkten Anschluss des zweitgrößten Vaihinger Stadtteils mit rund 3.950 Einwohnern an die Kernstadt mit ihren weiterführenden Schulen und Sportstätten sowie der Einkaufsinfrastruktur. Auch für Radfahrer aus dem Strudelbachtal (Vaihingen-Riet sowie Eberdingen) bietet der verlängerte Bahnradweg zusammen mit der neuen, durch eine Lichtsignalanlage gesicherten Querungsstelle der B 10 eine komfortablere Verbindung nach Vaihingen als bisher entlang der Bundesstraße 10 (vgl. Kapitel 4.2). Zusätzlich ist vom geplanten Ende des Radwegausbaus an der Vaihinger Straße (unmittelbar vor dem Ende der Bahnlinien am Bahnhof Enzweihingen) ein gut befahrbarer Anschluss an den Enztalradweg Richtung Oberriexingen via Leifelder Weg und mit dem Ziel einer regionalen Anbindung in Richtung Unterriexingen (südlich der Enz) oder in Richtung Schwieberdingen und Stuttgart möglich.

Über die südliche Erweiterung nach Enzweihingen können vor allem Schülerverkehre mit dem Fahrrad aus Enzweihingen selbst, aber auch aus dem Strudelbachtal sicher zur Vaihinger Schlossbergschule, Ferdinand-SteinbeisRealschule und zum Friedrich-Abel-Gymnasium stattfinden. Auch als Anbindung des Fernbahnhofs in Vaihingen für Radfahrer macht die Verlängerung Sinn.

2.3.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Selbstverständlich stellt ein straßenunabhängig geführter Radweg im Zweirichtungsbetrieb per se eine Verbesserung der Sicherheitssituation der Radfahrer gegenüber der Nutzung der Fahrbahn auf kommunalen Straßen und Ortsverbindungsstraßen dar. Nachdem die größte Gefahr für die Radfahrer innerorts durch abbiegende Kraftfahrzeuge komplett entfällt und die Querungen der Fahrbahnen des motorisierten Verkehrs durch weitgehende

Vorfahrtregelungen zugunsten des Radverkehrs zusätzlich entschärft sind, ist von einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Nutzer des Bahnradwegs auszugehen.

2.3.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen

Die Verkehrsverlagerung vom motorisierten Verkehr auf Basis von Verbrennungsmotoren auf den Radverkehr reduziert prinzipiell negative Umweltwirkungen wie Schadstoffausstoß und Lärmemissionen. Dies spielt beim Schülerverkehr im Allgemeinen eine geringere Rolle, weil Schüler alternativ zum Fahrrad meist zu Fuß gehen oder den öffentlichen Personennahverkehr nutzen. Umso mehr ist das relevant, wenn durch hochwertige Radwegverbindungen der Modal-Split der Berufspendler positiv in Richtung Radverkehr beeinflusst werden kann. Hinsichtlich der mit dem 3. BA abgeschlossenen Gesamtmaßnahme von der Kleinglattbacher Industriestraße bis zur Vaihinger Straße in Enzweihingen sind nun alle wichtigen Cluster an Arbeitsplätzen (auch das Gewerbegebiet Perfekter Standort / Enzingen Süd) an das Radwegenetz angeschlossen.

Unabhängig vom Antriebskonzept des motorisierten Individualverkehrs spart der Radverkehr Verkehrsfläche und hilft damit Überlastungen / Staus auf den Straßen zu verhindern und reduziert den Parkraumbedarf am Ziel der Fahrt. Um relevante Umwelt-Effekte zu erzielen, gilt es also primär den Berufsverkehr zu adressieren, was durch die überregionale Anbindung infolge der geplanten Radwegverlängerung gegeben ist.

3 Varianten

Aufgrund der Tatsache, dass der Bahnradweg der vorhandenen Bahntrasse weitestgehend in Lage und Höhe folgen muss, um kostengünstig durch die Kommune umsetzbar zu sein, erschöpften sich die Varianten in der Auswahl des geeigneten Ausbaues in Enzweihingen sowie der im jeweiligen Abschnitt möglichen Ausbaubreite des Radwegs. Diese Aspekte sind in den Ausführungen im Kapitel 4 dieses Berichtes berücksichtigt.

4 Gewählte Linie

4.1 Haupttrasse

Der im Lageplan der Süderweiterung (Anlage 10.3) dargestellte Ausbau führt vom Bauende des zweiten Bauabschnitts im Bereich des Anschlusses an den

Enztalradweg im Gewann „Kornberg“ nach Süden. Nach Rund 200 Metern quert der Bahnradweg den Feldweg auf Flurstück 8042 unmittelbar vor dem Übergang auf die Brücke über die Enz. Im Zuge des Radwegbaus wird dieser Anschluss an die Bundesstraße aus Gründen der Verkehrssicherheit aufgegeben². Damit gibt es hier keinen querenden Verkehr für den Radverkehr mehr. An dieser Stelle befindet sich auch die Markungsgrenze zwischen Vaihingen und Enzweihingen. Die Querung der Enz erfolgt auf der vorhandenen Bahnbrücke nach Enzweihingen. Diese vorhandene Brücke ist in Lage und Höhe parallel zur Straßenbrücke, jedoch als separates Bauwerk ausgeführt. Im Moment wird davon ausgegangen, dass hier eine Weiterverwendung des Schotters bei gleichzeitiger Anbringung von höheren Geländern (analog zur Brücke über die Franckstraße im ersten Bauabschnitt in Vaihingen) möglich ist. Der bauliche Zustand der Brücke (Überbau und Widerlager) wird aktuell durch ein Fachbüro genauer analysiert. Im Bereich der Ortseinfahrt von Enzweihingen ist ein Anschluss aller südlich der Bundesstraße 10 gelegenen Wohngebiete und der Radfahrer aus dem Strudelbachtal über eine plangleiche Querung der Fahrbahn vorgesehen (vgl. Ausführungen in Kapitel 4.2). Die Haupttrasse verfolgt weiter die alte Bahnlinie in einem weiten Radius bis zum Ende des Ausbaus an der Vaihinger Straße (Detailplan Anlage 10.7). Von einer Inanspruchnahme von Flächen im ehemaligen Bahnhofsbereich wird in Abstimmung mit dem Auftraggeber Abstand genommen, da hier alle Optionen für eine zukünftige Nutzung offengehalten werden sollen und kein relevanter verkehrlicher Vorteil für den Radverkehr durch dieses kurze Stück der Führung parallel zur Erich-Blumstraße gesehen wird.

4.2 Anbindung Wohngebiet Steine / aus Richtung Strudelbachtal

Sowohl für die Fahrradfahrer aus dem Strudelbachtal (Riet/Eberdingen) als auch für die Schüler aus dem Enzweihinger Wohngebiet Steine besteht die Notwendigkeit die stark befahrene Schwieberdinger Straße / Bundesstraße 10 entweder im Ortskern oder unmittelbar nach der Enzbrücke zu überqueren, wenn sie die verlängerte Bahnradtrasse nutzen wollen.

² Vor-Abstimmung mit der Verkehrsbehörde im Oktober 2024



Abbildung 1

Ziel der Planung ist es, zwei gesicherte Querungsmöglichkeiten zu schaffen. Neben der Ergänzung einer gesicherten oberirdischen Querungsmöglichkeit (signalisierte Furt) im Rahmen der vorhandenen Lichtsignalanlage am Knoten B10 / Vaihinger Straße ist eine zusätzliche Lichtsignalanlage für Radfahrer und Fußgänger im Bereich des westlichen Endes der Vaihinger Straße (vgl. Abbildung 1) geplant. Diese zusätzliche Lichtsignalanlage (zwischen den existierenden Anlagen an der Anschlussstelle Vaihingen/Enz-Ost und der Anlage in der OD Enzweihingen) kann vom Baulastträger der Bundesstraße 10 nur dann akzeptiert werden, wenn keine zusätzliche Schwächung der Leistungsfähigkeit auftritt. Dafür ist eine Koordination der neuen Anlage mit den beiden bestehenden Anlage erforderlich. Ein entsprechendes verkehrstechnisches Gutachten eines Fachplaners für Lichtsignaltechnik ist in Arbeit.

Im Gegensatz zu dem im Vorentwurf favorisierten Steg, ist die jetzt verfolgte Lösung deutlich günstiger hinsichtlich der zu erwartenden Kosten. Neben den Baukosten für den Steg selbst und dessen sehr langen Rampenbauwerken (um die Maximalneigung von 6% einhalten zu können) kann zusätzlich auf den Grunderwerb für eben diese Rampenbauwerke verzichtet werden. Außerdem ist die plangleiche Querung insofern zukunftsfähig, weil infolge der im Verfahren

befindlichen Ortsumgehung der B10 eine deutliche Reduzierung der Verkehrsbelastung an dieser Stelle zu erwarten ist. Der östliche Wartebereich der zukünftigen Furt über die Bundesstraße 10 wird von den Radfahrern aus dem Gebiet Steine und aus dem Strudelbachtal über die Studentenstraße bzw. Brückenstraße bequem erreicht. Zusätzlich entsteht eine weitere Verknüpfung mit dem Enztalradweg, der an dieser Stelle aus dem Bereich „Brückenwasen“ / Sportgelände Enzweihingen auf die B10 trifft (Detailplan Anlage 10.7).

4.3 Überquerung der Enz über die ehemalige WEG- Bahnbrücke

Zur Realisierung des 3. BA ist die Querung der Enz über die ehemalige WEG-Bahnbrücke notwendig; Trasse mit Brücke sind im Eigentum der Stadt Vaihingen an der Enz. Das Büro Leonhardt, Andrä & Partner, das in den Vorjahren schon die gesetzlich geforderten Brückenprüfungen vorgenommen hat, wurde beauftragt, die statische Bestandssituation zu bewerten und Massnahmenvorschläge mit einer entsprechenden Kostenvorabschätzung in Varianten zu erarbeiten.

Bei der ehemaligen Bahnbrücke (Baujahr ca. 1951) handelt es sich um eine ehemalige Bahnbrücke, ausgeführt als vierfeldrige Tragbrücke in Spannbeton. Eine Bestandsstatik zu dem Objekt liegt nicht vor. Der Trog ist mit Schotter gefüllt bis auf Höhe des Gleisbetts einschließlich der Schwellen und Gleise.

Zuletzt erfolgt im Jahr 2021 eine Bauwerksbesichtigung, in dem die bekannten Schäden aus der letzten Hauptuntersuchung (2007) bestätigt wurden, teilweise mit einem fortschreitenden Charakter. Hinzuweisen ist auf das sog. Obmann Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (2021), in dem auf die Besonderheiten von Spannbetonbauwerken, welche mit dem Baur-Leonhardt Spannblochverfahren vorgespannt sind, und den zugehörigen Risiken ausdrücklich hingewiesen wurde. Diese Bauweise liegt diesem Brückenbauwerk zugrunde. Unabhängig davon sind zur zukünftigen Nutzung als Radweg eine Reihe von kostenintensiven Umbau- und Instandsetzungsmassnahmen erforderlich.

Zur thematischen Annäherung erfolgte eine Betrachtung in Varianten:

- Var. 1: Umbau- und Instandsetzung (ca. 0,99 Mio €)
- Var. 2: Ertüchtigung, Umbau und Instandsetzung (ca. 1,77 Mio €)
- Var. 3: Erneuerung des gesamten Überbaus (ca. 2,37 Mio €)

(alle Angaben in brutto ohne Baunebenkosten)

Zur Ermittlung der wirtschaftlichsten Variante müssen weitere Voruntersuchungen wie Spannstahluntersuchungen, Brückennachrechnung etc. durchgeführt werden.

4.4 Querung der B 10 innerorts

Mit der höchstrichterlichen Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses für die B°10 Umfahrung im Stadtteil Enzweihingen muss eine innerörtliche Querungsmöglichkeit über die B 10 entwickelt werden, da der Bahnradweg nordseitig ankommt und bisher keine Optionen bietet, die südlich der B 10 gelegenen Quartiere des historischen Ortskerns, der Wohngebiete aus den 1950er bis 1980er Jahren sowie das Schulareal zu erschließen.

Das Planungsbüro Schlothauer & Wauer hat im Auftrag der Stadt Vaihingen an der Enz eine Lösung erarbeitet, die eine Querung nahe der Enzbrücke und in zentraler Lage bei der sog. Kronenkreuzung ermöglicht. Die neu konzipierte signalisierte Querung soll dazu in eine signaltechnische Koordinierung der bestehenden Signalisierung für den KfZ- Verkehr (bisher bedarfsgesteuert als Schleifenlösung) eingebettet werden. Voraussetzung hierzu ist eine verkehrliche Zuflussoptimierung an den jeweiligen Ortseingängen B 10/ Stuttgarter Straße und B 10/ K 1685 Richtung Oberriexinger Straße. Die beiden aktuellen Verkehrszählungen sind dem Antrag als Anhang beigefügt.

5 Angaben zur Kostenberechnung

Die Kostenberechnung zum Entwurf umfasst sowohl die erforderlichen Rückbaukosten (Entfernung von Schienen und Schwellen) als auch die Baukosten des Radwegs und seiner Knotenpunkte. Zusätzlich sind Kosten für begleitende Umweltmaßnahmen, Grunderwerb und die Ertüchtigung der Enzbrücke in Enzweihingen von den entsprechenden Fachplanern zu berücksichtigen. Für die Querung der Schwieberdinger Straße / Bundesstraße 10 in Enzweihingen sind zusätzlich die Kosten für eine neue Lichtsignalanlage zu berücksichtigen (Fachplaner).

In der Kostenschätzung ist der 3,0 Meter breite Ausbau des Radwegs analog zum ersten und zweiten Bauabschnitten enthalten.

Die Kostenberechnung für den Rückbau in Höhe von rund 136.500 Euro brutto (Anlage 10.5) beinhaltet sämtliche Arbeiten zur Beseitigung der Bahneinrichtungen im Baufeld inklusive der Entsorgung der Eisenbahnschwellen

und der Schienen. Insbesondere im Bereich der Entsorgungskosten gibt es starke Preisschwankungen, je nach Auslastung der Entsorgungskapazitäten und Entwicklung des Ankaufspreises für Stahlschrott. Die vorliegende Schätzung basiert auf unserer Preiserhebung im August 2024.

In der Kostenberechnung für die Verkehrsanlagen (Anlage 10.6) sind die Baukosten zur Herstellung des Radweges und für die Querung der Bundesstraße 10 in Enzweihingen sowie die tiefbauseitigen Kosten der neuen Lichtsignalanlagen in Enzweihingen enthalten. Insgesamt wurden so für die Süderweiterung nach Enzweihingen (BA 3) rund 532.000 Euro brutto Tiefbaukosten für den Radweg ermittelt.

Die Kosten für die zusätzliche Lichtsignalanlage und die für die Koordinierung mit den bestehenden Nachbar-Lichtsignalanlagen erforderliche Anlagentechnik wurden von einem Fachplaner ermittelt und hier übernommen. Diese Kosten lassen ein Volumen von ca. Euro 247.520,-- erwarten.

Der Kostenansatz des Artenschutzes und der landschaftspflegerischen Begleitplanung wurde vom Planungsamt mit 110.000 Euro netto angegeben und ebenfalls ergänzt.

Tabelle 1: Zusammenfassung Baukostenberechnung BA 3

Enzweihingen

Rückbaukosten	136.500 €
Baukosten Radweg	532.000 €
Lichtsignalanlagen B 10	247.520 €
Sanierung Enzbrücke	999.600 € (Variante 1)
Naturschutz/Artenschutz	130.900 €
Summe Reine Baukosten	2.046.520 €

Es handelt sich bei allen genannten Beträgen um reine Baukosten in brutto ohne Nebenkosten.

Aufgestellt: Vaihingen an der Enz, 26.09.2024 Schwarzingenieure GmbH

gez. Stefan Hinderer gez. Dr.-Ing. Henrik Schwarz