



BESCHLUSSVORLAGE

VORL.NR. 244/14

Federführung:

FB Stadtplanung und Vermessung

Sachbearbeitung:

Dr. Nestmann, Eckard
Brugger, Steffen

Datum:

01.07.2014

Beratungsfolge

Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt
Gemeinderat

Sitzungsdatum

17.07.2014
29.07.2014

Sitzungsart

ÖFFENTLICH
ÖFFENTLICH

Betreff: Radroutenkonzept 2025

Bezug SEK: Masterplan 8 - Mobilität

Bezug:

- Vorl.Nr. 013/13, TOP 7
- GR 06.11.2013, TOP 6 (ö): Radroutenkonzept Ludwigsburg 2025 (mündlicher Bericht von Prof. Kölz)
- Beirat Verkehr am 20.02.2014
- Informationsveranstaltung zum Radroutenkonzept am 28.03.2014
- Workshop zum Radroutenkonzept am 05.04. 2014

Anlagen:

1. Bestand Haupt-Radrouten
2. Ableitung des Haupt-Radroutennetzes
3. Haupt-Radrouten
4. Ergebnis des Bürgerworkshops
5. Ausbauprioritäten
6. Lückenschlüsse
7. Testentwürfe Route 3A
 - 7.1 Testentwurf 3A.2
 - 7.2 Testentwurf 3A.3
8. Testentwurf Route 2.1

Beschlussvorschlag:

1. Grundsatzbeschluss Radroutenkonzept 2025

Als Basis der zukünftigen infrastrukturellen Förderung des Radverkehrs wird das „Radroutenkonzept 2025“ der Planungsgruppe Kölz im Grundsatz für weitergehende Untersuchungen und Planungen mit dem Ziel beschlossen, Ressourcen vor allem auf die wesentlichen Routen und lange bestehenden Netzlücken zu konzentrieren. Bei der schrittweisen Umsetzung des Konzeptes bestimmen die Anforderungen des Schulradverkehrs die Priorität von Maßnahmen entscheidend mit.

2. Planung und Abstimmung von zwei Teilrouten für eine Realisierung bis Ende 2015

- a) Route Martin-Luther-Straße - Kurfürstenstraße - August-Bebel-Straße (Route 3A zwischen Schwieberdinger Straße und Frankfurter Straße).
- b) Route Marbacher Straße (Route 2 zwischen Neckarbrücke und Schloßstraße).

Sachverhalt/Begründung:

Ausgangslage

Vor dem Hintergrund zunehmender Lärm-, Stickoxid- und Feinstaubbelastung einerseits und der erreichten Belastungsgrenzen des Individualverkehrs (Staus) und des ÖPNV in den Pendlerspitzenzeiten gewinnt ein steigender Anteil nicht-motorisierten Verkehrs immer mehr an Bedeutung. Dieses Ziel ist im Masterplan Nachhaltige Mobilität (MP 08) verankert. Der Radverkehr spielt dabei gerade auch mit Blick auf die breite Entwicklung elektrounterstützter Räder eine zunehmend wichtige Rolle, da er zahlreiche weitere Ziele der Masterpläne unterstützt, zum Beispiel:

- CO₂ und andere Klimagase reduzieren
- Sozial verträgliche und Ressourcen schonende Mobilität fördern
- Bewegungsmangel und Übergewicht vorbeugen
- Sanften Tourismus fördern
- Freude am Radfahren fördern
- Sicherheit im Straßenraum erhöhen

Unabdingbare Voraussetzung für einen steigenden Radverkehrsanteil ist ein lückenloses Radroutennetz. Bereits im Jahr 2003 wurde ein Radzielnetz 2010 vom Gemeinderat verabschiedet. Das Hauptziel, dass alle Stadtteile untereinander und mit der Innenstadt leistungsfähig, sicher und komfortabel verbunden sein sollen, hat dabei heute noch Bestand. Obwohl auf der Basis dieses Wunschnetzes zahlreiche Lücken erfolgreich geschlossen wurden, sind einige neuralgische Punkte mit hohem Konfliktpotential offen geblieben. Dies erforderte im Zusammenhang mit weiteren neuen Ansprüchen eine Überarbeitung der bisherigen Konzeption. Zu den **zukünftigen Ansprüchen** gehören beispielsweise:

- Geänderte Entwurfsrichtlinien (ERA 2010) und die Fortschreibung der Straßenverkehrsordnung (2013) bedingen eine Überarbeitung bisheriger Planungen.
- Für die Führung an Signalanlagen und Kreisverkehren gibt es neuere Erkenntnisse aus Unfallstudien.
- Mit einer umfangreichen Erhebung zum Rad-Schülerverkehr liegen erstmals flächendeckende Daten zur Bedeutung von Wegen und Konfliktstellen vor.
- Das Netz muss an Änderungen in der Stadtstruktur (z. B. neue Wohngebiete und Entwicklungsbereiche) angepasst werden. Dabei sind insbesondere auch aufgrund erheblich gestiegener Nachfrage im Radverkehr bestehende Angebote mit zu überprüfen (z. B. die hoch belastete Friedrich-Ebert-Straße).
- Das Rad gewinnt als Imageträger und Wirtschaftsfaktor zunehmend an Bedeutung.
- Elektrofahrräder erhöhen die Entwurfsansprüche (Tempo, Radien) und ermöglichen auch älteren Personen eine längere aktive Nutzung des Fahrrades. Regionale Radschnellwege können helfen, dieses Potential noch besser auszuschöpfen und auch längere Wege vom Kfz auf das Rad zu verlagern.

Bei der Umsetzung dieser Ziele wird die Stadt LB im Rahmen des Förderprogramms der Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit finanziell unterstützt. Der Auftrag für dieses Klimaschutzteilkonzept wurde an die Planungsgruppe Kölz vergeben.

Ausarbeitung des Hauptradroutennetzes

In der Analysephase des Bestandnetzes (Anlage 1) wurden folgende **radverkehrsrelevante Nutzungsstrukturen** (Anlage 2) überlagert:

- **Wohnen:** Einwohnerschwerpunkte (Kernstadt + Stadtteile)
- **Arbeiten:** Standorte beschäftigungsintensiver Betriebe im Stadtgebiet
- **Infrastruktur:** Standorte der Infrastruktureinrichtungen

Daraus wurde ein **Hauptradroutennetz mit 10 Routen** (Anlage 3) abgeleitet, das aus Sicht der Stadtverwaltung folgenden prinzipiellen Anforderungen entsprechen soll:

- Beschränkung der Hauptrouten auf wenige, jedoch in der Sammelfunktion wichtige, durchgängige Streckenlinien.
- Klare und begreifbare Einzelrouten mit hohem Identitäts- und Erlebnisfaktor.
- Eindeutig definierbarer Handlungsrahmen für die Erstellung eines kurz-/mittel- und längerfristigen Investitionsvolumens zur kontinuierlichen Umsetzung des gewählten Hauptroutennetzes.

Bürgerbeteiligung

Das Radroutenkonzept wurde am 28. März 2014 der Bevölkerung erstmalig vorgestellt. Bei einem öffentlichem Bürgerworkshop am 5. April brachten 22 Teilnehmer ihre Vorschläge zur Netzergänzung/-modifikation ein (Anlage 4) und machten Vorschläge, das Netz in 3 verschiedene Umsetzungsprioritäten (Anlage 5) zu gliedern. Vor allem Hauptradrouten mit hohem Schulverkehr wurde die höchste Priorität zugeordnet. Eine weitere Vorstellung und Diskussion des Konzepts erfolgte beim Radaktionstag am 10. Mai und bei zwei Radrundfahrten der Stadtverwaltung mit interessierten Bürgern. Darüber hinaus kann das Radroutenkonzept über die Ludwigsburger Webseite eingesehen werden.

Empfehlung

Das erarbeitete Konzept ist von der Stadtverwaltung weiter zu verfolgen. Bis 2025 soll das skizzierte Hauptradroutennetz schrittweise umgesetzt werden.

Die Stadtverwaltung befürwortet wie auch die Workshop-Teilnehmer, zunächst die Hauptrouten mit hohen Anteilen an besonders schutzbedürftigem Radschulverkehr zu priorisieren. Daher wird vorgeschlagen, die beiden nachfolgend näher erläuterten Routen noch in diesem Jahr zu planen und im nächsten Jahr umzusetzen:

Hauptroute 3A: Martin-Luther-Straße - Kurfürstenstraße – August-Bebel-Straße

Die Stadtverwaltung hält es für zwingend erforderlich, eine Nord-Süd-Verbindung für die Radfahrer zu beiden Seiten der Bahn anzubieten. Von besonderer Bedeutung ist der Abschnitt Martin-Luther-

Straße - Kurfürstenstraße als zu schließende Lücke für die Anbindung des Bildungszentrums West sowohl in Richtung Eglosheim als auch in Richtung Innenstadt. Für den Lückenschluss (Anlage 6) stellt der Gutachter beidseitig Radfahrstreifen zur Diskussion, deren Auswirkungen im Detail aufgezeigt und diskutiert werden müssen. Insbesondere ist auf die Stellplatzbilanz einzugehen (Anlage 7.1 und 7.2).

Hauptroute 2: Marbacher Straße zwischen Neckarbrücke und Schloßstraße

Entgegen der Zielsetzung, alle Stadtteile an die Innenstadt komfortabel und sicher anzubinden, fehlt dem Stadtteil Neckarweihingen eine steigungsärmere Anbindung als sie der Heilbadweg derzeit bietet. Über die Marbacher Straße kann diese Verknüpfung erfolgen (Anlage 6). Sie verbessert vor allem die Erschließung der östlichen Teile Neckarweihingens und kann zudem auch von weiterem Radverkehr aus dem Neckartal (z. B. Poppenweiler) genutzt werden. Die Häufung von Radverkehrsunfällen in der Marbacher Straße belegt die Notwendigkeit dieser Anbindung. Ein erster Testentwurf geht vom Verzicht auf einen Kfz-Fahrstreifen zugunsten der Anlage beidseitiger Radfahrstreifen aus (Anlage 8). Dies ist unter den Gesichtspunkten des Verkehrsflusses und der Busbeschleunigung im Detail zu prüfen. Die Maßnahme käme aufgrund heute vielfach überhöhter Geschwindigkeiten der Lärminderung zugute.

Schlussbemerkungen:

Aufgrund zu erwartender Nutzungskonflikte, kann bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen ein breiter Abstimmungsprozess in Form von Runden Tischen sinnvoll sein.

Die Stadtverwaltung verfolgt das Ziel, die **Hauptradrouten nach Dringlichkeit** umzusetzen. Stehen jedoch **Straßensanierungsmaßnahmen** entlang einer Hauptradroute an, sollen die Synergieeffekte genutzt und Routen **unabhängig von ihrer Priorität** realisiert werden. Kleinere Maßnahmen zur Erhöhungen der Verkehrssicherheit sind direkt umzusetzen.

Die Umsetzung des Radroutenkonzeptes innerhalb von 10 Jahren stellt ein ehrgeiziges Projekt dar, das eine **Erhöhung der Haushaltsmittel für den Radverkehrsetat nahelegt**. Die Stadtverwaltung wird dies in die kommenden Haushaltsberatungen einspeisen.

Unterschrift:

Martin Kurt

Finanzielle Auswirkungen?		
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt: EUR
Ebene: Haushaltsplan		
Teilhaushalt 67		Produktgruppe 5410-067

ErgHH: Ertrags- /Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart				
Investitionsmaßnahmen				
Deckung <input checked="" type="checkbox"/> Ja mit 300.000,- €				
<input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch				
Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag
			78720672	754106700037

Verteiler:

DI, DII, DIII, 20, 32, 48, 60, 67