



BESCHLUSSVORLAGE

Federführung:
FB Stadtplanung und Vermessung

VORL.NR. 446/15

Sachbearbeitung:
Dr. Nestmann, Eckhard
Datum:
28.10.2015

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart
Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt	12.11.2015	ÖFFENTLICH
Gemeinderat	25.11.2015	ÖFFENTLICH

Betreff: Radroutenkonzept 2025
Entwurfsbeschluss Marbacher Straße (Radroute 2)
Bezug SEK: Masterplan 8 - Mobilität

Bezug:

- BTU 23.04.2015, mündlicher Bericht Prof. Kölz
- Vorl.Nr. 244/14, Grundsatzbeschluss Radroutenkonzept 2025, Planungsauftrag Routen 2 und 3A
- Workshop zum Radroutenkonzept am 05.04.2014
- Informationsveranstaltung zum Radroutenkonzept am 28.03.2014
- Beirat Verkehr am 20.02.2014
- GRat 06.11.2013: Radroutenkonzept Ludwigsburg 2025, mündlicher Bericht Prof. Kölz

Anlagen: Übersichtsplan „Radwegplanung“
Planung Hauptradroute 2 – Abschnitt Marbacher Straße
Teil 1-6, Oktober 2015

Beschlussvorschlag:

Entwurfsbeschluss:

Die Planung der Planungsgruppe Kölz Ludwigsburg zur durchgehenden Führung des Radverkehrs über Rad- und Schutzstreifen im Verlauf der Marbacher Straße gemäß den beigefügten Plänen Teil 1 bis 6 wird als Entwurf beschlossen.

Sachverhalt/Begründung:

Die Bedeutung der Marbacher Straße für das Radroutennetz 2025

Der Gemeinderat hat am 29.07.2014 das **Radroutenkonzept 2025** verabschiedet, das eine Konzentration der Radverkehrsausgaben auf 10 Hauptrouten vorsieht. Als eine von zwei (Teil-) Hauptrouten des Radverkehrs, die mit erster Priorität angegangen werden sollen, wurden im BTU am 23.04.2015 die **Vorentwürfe der Planungsgruppe Kölz zur Marbacher Straße** vorgestellt.

Die **hohe Priorität** verdankt die **Marbacher Straße** einmal ihrer **Bedeutung im Schülerverkehr**: in der Radschulwegbefragung von 2013 haben mehr als 50 Schüler die Marbacher Straße oberhalb

der Gregor-Mendel-Straße als ihren Schulweg angegeben. Damit ist ihre Bedeutung mit der Bottwartalstraße vergleichbar. Zum anderen handelt es sich bei der Marbacher Straße um die **erste Anbindung für den Radverkehr von Neckarweihingen** (und in der Folge von Poppenweiler) **an die Stadtmitte mit gleichmäßiger Steigung**.

Der oberste Bereich der Marbacher Straße zwischen B 27 und Bottwartalstraße wurde bereits vor drei Jahren ausgebaut und hat zu einer wesentlichen Erhöhung des Radverkehrs geführt.

Heutiger Charakter der Marbacher Straße (L 1125)

Die Marbacher Straße wurde 1977 von einer zwei- zu einer vierspurigen Straße umgebaut, und weist ursprünglich keine Abbiegespuren auf. Im Abschnitt IV „Freie Strecke“ (siehe Übersichtsplan) zwischen Reichertshalde und Hungerberg wurde sie aufgeweitet, um eine spätere Einmündung der Gämsenbergstraße zu ermöglichen.

In **drei Abschnitten** fand bereits eine **Rücknahme der Fahrbahn auf eine Fahrspur je Richtung** statt. Die Abschnitte sind im Übersichtsplan dargestellt.

im Abschnitt II „Busspur“:

Hier wurde eine Busspur eingerichtet, die dem Bus teilweise eine Vorbeifahrt am Rückstau der Signalanlage Bottwartalstraße ermöglicht.

im Abschnitt V „Hungerberg“:

Hier wurde bergab eine Linksabbiegespur für den einzigen signalisierten Knoten („Aldi-Knoten“) eingeführt.

im Abschnitt VI „Gämsenberg“:

Eine 200 m lange und schwach genutzte Rechtsabbiegespur führt in die Gämsenbergstraße.

Im Zuge der Radroutenplanung wird die Marbacher Straße nunmehr **durchgehend durch Neumarkierung auf zwei Fahrspuren reduziert**, ausgenommen die Wartebereiche vor den Signalanlagen an der Bottwartalstraße und am „Aldi-Knoten“, wo die Aufstellspuren für die Leistungsfähigkeit maßgebend sind. Die Zusammenfassung des Richtungsverkehrs auf einer Spur wirkt **geschwindigkeitsdämpfend** und sorgt für einen **sichereren Verkehrsfluss**.

Charakterisierung der Abschnitte

Die Bedingungen für den Verkehr sind im Verlauf der Marbacher Straße abschnittsweise sehr unterschiedlich. Die Planungsgruppe Kölz hat für diese unterschiedlichen Situationen jeweils **eigene Querschnitte** entwickelt.

Abschnitt I „Bottwartalstraße“ (Plan Teil 6):

Im Aufstellbereich an der Signalanlage Bottwartalstraße bleiben bergauf beide Fahrspuren erhalten, da sie für die Leistungsfähigkeit maßgebend sind. Bergab wird der Verkehr von der B 27 bzw. der Bottwartalstraße her nur einspurig herangeführt, und deshalb künftig auch nur einspurig weitergeführt. Die gewonnene Querschnittsbreite wird für die beidseitige Anlage von Radfahrstreifen genutzt. Dabei muss der Fahrbahnteiler (Grüninsel) verlegt werden, wodurch hier Baukosten entstehen.

Abschnitt II „Busspur“ (Plan Teil 5):

Der Querschnitt wird bergab auf eine Fahrspur reduziert. Die gewonnene Breite wird für einen Radfahrstreifen bergab und für die Verbreiterung der Busspur bergauf, auf der auch die Radfahrer fahren genutzt. Die breitere Busspur ermöglicht dem Bus künftig ein Überholen der Radfahrer innerhalb der Spur.

Abschnitt III „Wohngebiet“ (Plan Teil 3 und 4):

Zwischen Gregor-Mendel-Straße und Holzbrücke führt die Marbacher Straße beidseitig durch Wohnbebauung, die von ihr auch erschlossen wird. Es tritt beiderseits Abbiegeverkehr auf, heute auf zwei Fahrspuren, künftig innerhalb einer überbreiten Spur, die ein Vorbeifahren noch zulässt. Es bleibt seitlich noch Raum für Schutzstreifen. Hier „nur“ einen Schutzstreifen anzubieten signalisiert dem Radfahrer, dass es vielfältige Ansprüche an den gesamten Straßenraum gibt, und er seine Fläche nicht allein für sich beanspruchen kann.

Abschnitt IV „Freie Strecke“ (Plan Teil 2 und 3):

Zwischen Wohngebiet Reichertshalde und dem Hungerberg wird die Fahrbahn beiderseits von zwei auf eine normalbreite durchgehende Fahrspur reduziert. Die gewonnene Fläche wird dem Radverkehr als großzügige Radfahrstreifen zur Verfügung gestellt.

Abschnitt V „Hungerberg“ (Plan Teil 1 und 2):

Die Fahrbahn bergauf wird von zwei auf eine Fahrspur reduziert. Die gewonnene Fahrbahnbreite wird auf zwei schmale Radfahrstreifen verteilt.

Abschnitt VI „Gämsenberg“ (Plan Teil 1 und 2):

Beibehaltung der durchgehenden Spuren. Die wegfallende, heute schwach genutzte Abbiegespur wird beiderseits auf zwei schmale Radfahrstreifen verteilt.

Die Radroute 2 setzt sich bis Neckarweihingen fort. Ihre Ausgestaltung wurde in der Planung der Planungsgruppe KÖlz nachrichtlich übernommen. Der Ausbau liegt aber hier in der Zuständigkeit des Landes.

Da eine **Brückensanierung** bevorsteht, besteht nunmehr die Gelegenheit, den **Brückenquerschnitt den künftigen Erfordernissen entsprechend aufzuteilen**. Durch geringfügige Verschmälerung und Verschiebung der Fahrbahn kann der bisher ungenutzte Schrammbord flussabwärts auf der Nordseite zu einem Ein-Richtungs-Radweg ausgebaut werden. Eine Zwei-Richtungs-Führung auf der Südseite, gemeinsam mit dem Fußgänger, wäre wegen der geringen Breite verkehrsrechtlich nicht möglich.

Zwischen der Neckarbrücke und dem Ortsrand von Neckarweihingen wird die Radverkehrsführung durch Radwege ergänzt.

Durch **Richtungsfahrbahnen für den Radverkehr** sollen die sogenannten „Geisterfahrer“ weitgehend vermieden werden. Die Seitenbereiche werden vom Radverkehr entlastet (z.T. auf der falschen Seite schnell bergab fahrend), die **Fußgänger erhalten ihre Flächen zurück**, und wo noch Spielraum gegeben ist, können **Baumquartiere geschädigter Straßenbäume vergrößert** werden.

Beteiligung und Abstimmung mit den Betroffenen

Die Radroutenplanung in der Marbacher Straße hat betriebliche Auswirkungen, die im Vorfeld mit den Betroffenen erörtert wurden. Zwei Autohäuser werden heute von der Straße aus mit Fahrzeugen beliefert, was in einem Fall weiterhin möglich ist, im anderen gibt es eine Ersatzlösung in einer Seitenstraße. Für die Tankstelle ergibt sich keine wesentliche Änderung der heutigen Situation. Die Ludwigsburger Verkehrslinien waren in die Planungsbesprechungen eingebunden und sind mit der Planung einverstanden.

Baulicher Aufwand und Kosten

Die Teilroute des Radverkehrs Marbacher Straße kann überwiegend durch **Demarkierung und Neumarkierung innerhalb des bestehenden Straßenraums** hergestellt werden. Die Markierungsarbeiten werden derzeit auf 90.000,-- Euro geschätzt. Hinzu kommen geschätzte

200.000,-- Euro für die Veränderung von Verkehrsinseln am Anfang (Bottwartalstraße) und am Ende (Neckarbrücke) und 40.000,-- Euro für die Neueinrichtung der Signalanlagen. Zusätzlich der Ingenieurleistungen belaufen sich die geschätzten **Gesamtkosten auf ca. 400.000,-- Euro brutto**, für eine hochwertige Radverkehrsverbindung von 1,8 km Länge.

Bei **positiver Beschlussfassung** kann **noch in diesem Jahr ein Förderantrag** gestellt werden und bei einer Förderzusage die Radroute **im Jahr 2016 realisiert** werden. Falls kein Beschluss zustande kommt, kann die Förderung erst im nächsten Jahr beantragt werden, was dazu führt, dass die Maßnahme voraussichtlich erst 2017 umgesetzt werden kann.

Fazit

Es gibt heute **keine alltagstaugliche Radverkehrsverbindung** zwischen **Neckarweihingen und der Innenstadt**.

Der heutige **vierstreifige Querschnitt der Marbacher Straße** ist für den **Kraftfahrzeugverkehr nicht erforderlich**. Er begünstigt überhöhte Geschwindigkeiten und erhöht die Gefahr bei Abbiegevorgängen.

Durch Beibehaltung der breiten Fahrbahn, aber veränderter Zuweisung an die Verkehrsarten, entsteht eine **Radroute von 1,8 km Länge**, im Wesentlichen durch Neumarkierung und mit **überschaubarem Kostenaufwand**. Die Planung der Planungsgruppe Kölz sieht eine **attraktive Führung des Radverkehrs**, überwiegend auf Radfahrstreifen, vor.

Unterschriften:

Martin Kurt

Finanzielle Auswirkungen?				
<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt:		386.000,-- EUR
Ebene: Haushaltsplan				
Teilhaushalt	67	Produktgruppe	5410-067	
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart				
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		<input checked="" type="checkbox"/> Ja 700.000,-- EUR		
		<input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch		
Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag
			78720672	754106700037

Verteiler:

D I, D II, D III, 20, 32, 61, 67

