



BESCHLUSSVORLAGE

VORL.NR. 153/16

Federführung:
FB Stadtplanung und Vermessung
FB Tiefbau und Grünflächen

Sachbearbeitung:
Dr. Nestmann, Eckhard
Ressler, Gerhard
Frühwirth, Oskar
Hubberten, Christoph
Datum:
29.06.2016

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart
Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt	20.07.2016	ÖFFENTLICH
Gemeinderat	27.07.2016	ÖFFENTLICH

Betreff: Radroutenkonzept 2016 - Entwurfsbeschluss Marbacher Straße (Radroute 2)
Bezug SEK: Masterplan 8 - Nachhaltige Mobilität

Bezug:

- Beirat Verkehr am 16.06.2016
- Antrag CDU vom 07.06.2016 (Vorl. Nr.199/16)
- Antrag CDU vom 25.11.2015 (Vorl. Nr. 557/15)
- GRat 25.11.2015
- BTU 12.11.2015
- Vorlage Nr. 446/15 vom 28.10.2015
- 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:

- Anl. 1 – Einzelaspekte des Entwurfs
- Anl. 2 – Plandarstellung Details (Präsentationsformat)
- Anl. 3 – Pläne (werden jeder Fraktion je 1x in Papierform zugestellt)

Beschlussvorschlag:

Entwurfsbeschluss:

Die überarbeitete Planung zur durchgehenden Führung des Radverkehrs über Rad- und Schutzstreifen längs der Marbacher Straße als Hauptradroute wird als Entwurf gemäß den Plänen 1 bis 4 beschlossen.

Sachverhalt/Begründung:

1. Anträge und Prüfpunkte

Das 2014 vom Gemeinderat verabschiedete Radroutenkonzept 2025 sieht in der Marbacher Straße eine Hauptroute des Radverkehrs vor. Die Rahmenbedingungen und die Pläne der Planungsgruppe Kölz zur Umgestaltung wurden in den Grundzügen in der Vorlage Nr. 446/15 beschrieben und im BTU (12.11.2015) und Gemeinderat (25.11.2015) vorgestellt und diskutiert. Der Gemeinderat hat den Entwurfsbeschluss in dieser Sitzung zurückgestellt, um ihn nach Überarbeitung offener Punkte und Bedenken erneut zur Abstimmung zu stellen. Zwischenzeitlich gingen mit Anträgen der CDU-Fraktion (Vorlagen 557/15 und 199/16) konkretisierte Vorschläge ein. Im Folgenden werden daher die angesprochenen Punkte und die sich daraus ergebenden Empfehlungen und wesentlichen Planänderungen aufgelistet und im Anhang (Anlage 1) näher erläutert.

Tabelle: Übersicht und Begründung vorgesehener Einzelaspekte der empfohlenen Planung

Bezug lfd. Nr.*	Geprüfter Vorschlag bzw. Antrag	Ergebnis und Empfehlung	
Antrag der CDU-Fraktion Vorl. Nr. 557/15 - Vorschläge vom 25.11.2015			
I.1	Getrennte Führung von Rad- und Busverkehr	✓	Radwege werden hinter die Busspur und hinter die Haltestellen verlegt: Die Erhöhung der Baukosten kann aufgrund überwiegender Vorteile für Bus- und Radverkehr empfohlen werden, auch wenn geringe Nachteile entstehen (Sicht auf Radverkehr, querende Busfahrgäste).
I.2	Lieferverkehr im Straßenraum	✓ o	Für die Autohäuser wurden passende Lösungen gefunden (Ausbau Wendehammer, Halten vor Beginn der Busspur). Im Bereich der Schutzstreifen können Versorgungsfahrzeuge/Zustelldienste halten, gesonderte Stellflächen sind nicht möglich.
I.3	Aufstellflächen im Bereich überbreiter Abbiegespuren	o	Neben den großzügigen Radschutzstreifen von 1,85 m (Regelmaß 1,50 m) weisen die überbreiten Fahrstreifen mindestens 4,65 m auf (Regelmaße 4,10 - 4,75 m für Vorbeifahrt Pkw). Lkw müssen wie nach StVO vorgesehen den Schutzstreifen mit benutzen. Im Bereich der Tankstellen und wichtigen Einmündungen werden die Schutz- und Radstreifen flächig rot markiert.
I.4	Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer	✓	Die bestehenden 5 Querungsmöglichkeiten werden durch eine Fußgänger- und Radfahrer-Signalanlage sowie die Nachrüstung der Anlage am Hungerberg ergänzt.
II.1	Einseitiger Zweirichtungsradweg auf der Südseite der Marbacher Straße	x	Kann aufgrund erheblicher Funktions- und Sicherheitsmängel auf der Gefällestrecke nicht empfohlen werden. Widerspricht im Grundsatz der StVO, diese Führungsart innerstädtisch zu vermeiden.
II.2	Verbesserung der	o	Insgesamt ergeben sich keine

	Leistungsfähigkeiten von Knotenpunkten		Verschlechterungen. Leistungssteigerungen sind bei gleichzeitiger Sicherung eines Grundangebotes für den Radverkehr kaum möglich und führen ferner in der Abwicklung bei nachfolgenden Knoten zu Problemen.
Antrag der CDU-Fraktion Vorl. Nr. 199/16 - Vorschläge vom 07.06.2016			
III. 1	Zweirichtungsradweg auf der Südseite der Neckarbrücke		Prüfung durch Ingenieurbüro ergab: Technisch aufgrund des Brückenzustandes nicht ohne Neubau denkbar.
III. 2	Radroute bergauf über die Reichertshalde		Nicht zu empfehlen, da erheblicher Komfortverlust (11 % Steigung auf 180 m !) und fehlendes Grundangebot in der Marbacher Straße ab der Reichertshalde stadteinwärts (Gehwegfreigabe nach StVO nicht mehr zulässig).
III. 3	Radroute bergab über die Marbacher Straße an der Gämsenbergstraße über Busspur		Entspricht weitgehend den bisherigen Planungen.
Weitere Optimierungen aufgrund von Simulationsrechnungen des Verkehrsablaufes			
IV. 1	Verlegen des Verflechtungsbereichs bei Einmündung Hungerberg nach Norden		Größerer Abstand zur Lichtsignalanlage erhöht Flüssigkeit des Verkehrs bei der Einfädelung
IV. 2	Frühzeitige Fahrtrichtungstrennung auf der Neckarbrücke		Trennung der Rechtsabbieger in Richtung Uferstraße vom Geradeausverkehr verbessert Abfluss und anschließende Verflechtung

* Die Antragstexte und nähere Erläuterungen sind unter den genannten Nummern Anlage 1 zu entnehmen.

Erläuterung:

	Änderungen zur Realisierung empfohlen
	Bisherige Planung wird beibehalten
	Änderungen werden nicht empfohlen

Unabhängig von der Radroutenplanung werden derzeit Optimierungen des Anschlusses der Gämsenbergstraße (z. B. Vorfahrtänderungen) sowie Verbesserungen für den Kfz-Verkehr zwischen der B 27 und der Bottwartalstraße geprüft.

2. Wesentliche Ergebnisse

Abweichend vom ursprünglichen Ansatz, mit möglichst geringem Aufwand die Radroute Nr. 2 umzusetzen, sind durch den höheren Mitteleinsatz weitere Optimierungen möglich und nach Prüfung durch einen Sicherheitsauditor zu empfehlen.

Nicht zu empfehlen sind einseitige Zweirichtungsradwege aus straßenverkehrsrechtlichen Gründen und im Bereich der Neckarbrücke vor allem aus bautechnischen Gründen, da ein Neubau (Ersatz der Bestandsbrücke durch eine breitere neue Brücke oder gesonderte Radwegbrücke) erforderlich ist und im weiteren Verlauf die Unterführung aufgrund ihrer Gestaltung nur eine Notlösung darstellt, die der Funktion einer Radhauptachse nicht gerecht wird. Durch die vorgesehene Koordinierung stellt die vorgeschlagene signalgeregelte Radfahrerfurt eine sichere Lösung dar, die durch vorgeschaltete Gelbblinker zusätzlich sicherer gestaltet werden kann.

Abzuraten ist ferner von der Führung über die Reichertshalde, die mit einem erheblichen Komfortverlust verbunden ist, da Radverkehr empfindlich auf Steigungen reagiert. Als Alternative für Pedelec-Nutzer wäre sie vorstellbar, jedoch nicht in der Funktion als Hauptachse im Alltagsverkehr, da sie dazu auch im weiteren Verlauf bevorrechtigt sein sollte. Hinzu kommt, dass ohne Radverkehrsanlagen prinzipiell die Aufgabe der Busspur droht (vgl. Anlage 1 Seite 6 - Bussonderfahrstreifen).

Simulationen des Verkehrsflusses durch das Büro Thomas und Partner (Möglingen) ergaben in der Summe für den Streckenabschnitt vom Beginn der Neckarbrücke bis zum Passieren des Knotenpunkts Marbacher Straße/Heilbronner Straße stadteinwärts in der morgendlichen Spitzenstunde spürbare Reisezeitminderungen, die mit Verkürzung der Busspur um wenige Pkw-Längen deutlicher ausfallen würden. Es zeigte sich jedoch ebenfalls, dass die Knotenpunkte insgesamt für die Kapazitäten verantwortlich sind, nicht der Streckenverlauf. So dürfte die Reisezeit insgesamt unter Einbezug des Südknotens zwischen Bestand und Planung vergleichbar sein, weil der Südknoten Neckarweihingen und die Knotenpunktfolge Bottwartalstraße und Schlossstraße in ihrer Leistungsfähigkeit nicht verändert werden. Weitere Optimierungen bleiben Prüfungen nach Installation der neuen Verkehrstechnik vorbehalten.

Filmausschnitte der Verkehrssimulationen werden im Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt gezeigt und danach in das Internet eingestellt.

3. Kosten und Finanzierung

Die bisherige Radroutenplanung für die Marbacher Straße ergab ohne den Südknoten ca. 400 000 € an Bau- und Ingenieurkosten. Die Grobkostenschätzung für die überarbeitete Planung beläuft sich nunmehr auf ca. 980.000 € und gliedert sich wie folgt:

Umbau/Rückbau/Ausbau (einschließlich Wendehammer Hungerberg) davon: (Bushaltestellen und Wartehäuser) (bauliche Maßnahmen Südknoten mit Markierung, ohne LSA) (Verlegung Radweg in Seitenraum neben Busspur)	ca. 660.000 € (ca. 200.000 €) (ca. 125.000 €) (ca. 100.000 €)
Markierungsarbeiten (incl. Demarkierung, Rotflächen, Richtungspfeile)	ca. 90.000 €
Signaltechnische Maßnahmen	ca. 130.000 €
Ingenieurleistungen / Baunebenkosten	ca. 100.000 €
Summe (brutto)	ca. 980.000 €

Nicht enthalten sind Zusatzkosten für Verbesserungen des Verkehrsablaufs, die derzeit noch nicht abschließend geprüft und abzuschätzen sind (z. B. Änderungen im Bereiche Gämsenbergstraße).

Die Finanzierung erfolgt aus Mitteln für den Radwegebau sowie für den allgemeinen Straßenbau im Finanzhaushalt Haushaltsstellen des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen. Eine Projektskizze zur anteiligen Förderung der Kosten wurde in der ersten Runde des Bundeswettbewerbs Klimaschutz im Radverkehr beim Bundesumweltministerium im April eingereicht. Eine Entscheidung über die Bewilligung der Fördermittel ist nach Abschluss der zweiten Stufe des Antragsverfahrens im Herbst/Winter 2016 zu erwarten.

4. Fazit:

Die Integration von Radverkehrsanlagen wird zwar eine räumliche Umverteilung der Rückstaus innerhalb des betrachteten Streckenabschnitts bewirken, die Gesamtleistungsfähigkeit des hoch ausgelasteten Verkehrssystems bleibt jedoch gleich, zumindest wenn vorerst leistungssteigernde Verlagerungen vom Pkw auf den Radverkehr vernachlässigt werden.

Die Reduzierung auf zwei Fahrstreifen lassen eine Verstetigung des Verkehrsflusses erwarten (weniger Überholvorgänge mit überhöhten Geschwindigkeiten auch bei mittleren Verkehrsmengen im Tagesverlauf) und kommen so den Zielen der Lärmaktionsplanung entgegen. In Abschnitten mit Abbiegeverkehr werden überbreite Fahrstreifen Behinderungen minimieren.

Die Realisierung der Route wird längs der Marbacher Straße empfohlen. Die Reichertshalde ist nicht alltagstauglich, der Heilbadweg ist vor allem für den östlichen Teil Neckarweihingens zu umwegig bzw. ohne Ertüchtigung des bestehenden Fußgängerstegs für den Radverkehr mit erzwungenem dreiminütigen Radschieben unzumutbar für eine Hauptanbindung. Hier bestehen trotz ansprechender Wegführung im Grünen aufgrund der Breite, des Gefälles und der Nutzung (Fußgängergruppen, freilaufende Hunde, Sperrung in Wintermonaten usw.) bereits heute Konflikte.

Aus der Sicht der Gutachter und der Verwaltung gibt es keine Alternative zur Routenführung, wenn die Ziele des Radroutenkonzeptes verwirklicht werden sollen.

Die Simulation des Verkehrsablaufes belegt die ursprüngliche Einschätzung, dass in den Spitzenstunden nicht der verringerte Querschnitt, sondern die Knotenpunkte die begrenzenden Faktoren sind.

Die Radroutenplanung Marbacher Straße in ihrer geänderten Form wird deutlich teurer als der ursprüngliche Ansatz der Planungsgruppe Kölz, sie kommt aber nicht nur dem Radverkehr, sondern auch allen anderen Verkehrsarten und – nicht zuletzt – den Anwohnern zugute.

Unterschriften:

Martin Kurt

Ulrike Schmidtgen

Finanzielle Auswirkungen?		
☒ Ja	☐ Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt: 980.000,00 EUR
Ebene: Haushaltsplan		
Teilhaushalt 67		Produktgruppe 54 - 067
ErgHH:	Ertrags-	
FinHH:	Ein-	
Investitionsmaßnahmen		
Deckung	☒ Ja	Radwegebau 845.000,00 € Allg. Straßenbau 555.000,00 € 1.400.000,00 €
	☐ Nein	Deckung durch
Ebene: Kontierung (intern)		
Konsumtiv		Investiv

Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag
			78720672	754106700017
			78720672	754106700037

Verteiler:

D I, D II, D III, 60, 61, 32, 67



LUDWIGSBURG

NOTIZEN