

MITTEILUNGSVORLAGE

Federführung:

FB Nachhaltige Mobilität

VORL.NR. 185/20

Sachbearbeitung:

Behnsen, Sascha

Datum:

25.05.2020

Beratungsfolge Sitzungsdatum Sitzungsart

Ausschuss für Mobilität. Technik und Umwelt 09.07.2020 ÖFFENTLICH

Betreff: Radschnellweg RS 8 Ludwigsburg - Remseck a. N. - Waiblingen

Bezug SEK: MP 08 Mobilität / SZ 01 / OZ 04

Bezug:

Anlagen: Anlage 1: Erläuterungsbericht zur Machbarkeitsstudie

Anlage 2: Trassenvarianten mit Verortung der Maßnahmenkatasterblätter

Anlage 3: Baulastgrenzen

Anlage 4: Aufteilung der Planungskosten

Mitteilung:

Mit der folgenden Vorlage möchte die Verwaltung über das interkommunale und kreisübergreifende Projekt **RS8 - Radschnellweg Ludwigsburg – Remseck a. N. – Waiblingen** berichten und dem Gremium die Machbarkeitsstudie und weitere Anlagen des Förderantrags des Landkreises Rems-Murr zur Kenntnis geben.

Vorgeschichte

Um auch auf regionalen Distanzen das Radfahren attraktiv zu machen, werden europaweit sog. Radschnellwege gebaut und erfahren eine große Beliebtheit.

Das Land Baden-Württemberg hat diesen Trend aufgegriffen und fördert seit mehreren Jahren die Erstellung von Machbarkeitsstudien mit hohen Fördersätzen. Wie die Verwaltung bereits mündlich berichtete, gab es schon seit 2014 Überlegungen zwischen Ludwigsburg und Waiblingen einen solchen Radschnellweg anzulegen.

Bedingt durch die Corona-Krise erhält das Thema nochmals an Bedeutung, da das Fahrradfahren noch am ehesten als eine pandemiesichere Mobilitätsform gelten kann.

Gemeinsame Zusammenarbeit über Gebietskörperschaften hinweg

In einer seit 2016 interkommunal zusammenfindenden Arbeitsgruppe fanden sich Vertretende der Fachabteilungen der Landkreise Ludwigsburg und Rems-Murr-Kreis, der Städte Ludwigsburg, Remseck a. N. und Waiblingen zusammen, um Planungsüberlegungen über die Zuständigkeitsgrenzen hinweg gemeinsam abzustimmen. Diese Termine wurden einmal jährlich durch die Stadt Ludwigsburg organisiert und moderiert. Seit 2017 nehmen auch die Kommunen Bietigheim-Bissingen und Kornwestheim regelmäßig teil. Ausländische Fachgutachter aus den Niederlanden und Belgien von den Büros Royal HaskoningDHV und Artgineering begleiten regelmäßig die

Sitzungen. Sie arbeiteten an bzw. zeichneten verantwortlich für den international und auch in Deutschland vielbeachteten Radschnellweg zwischen Arnheim und Nimwegen. Deren Impulse schafften ein gemeinsames Verständnis und Bild davon, was Radschnellwege sind, wie man diese landschaftlich integriert und den Prozess für diese neue Art Infrastruktur aufbaut.

Noch vor Beauftragung der Machbarkeitsstudie konnten so über Gebietskörperschaftsgrenzen hinweg abgestimmte Konzeptideen entstehen, die eine Chance auf Realisierung haben. Im Vergleich zu anderen Machbarkeitsstudien im Land zeigte sich, dass diese Vorgehensweise sehr effizient und rasch zu ergebnisorientierten Lösungen führte. Es strukturierte den weiteren Planungsprozess bereits vor und half das gemeinsame Ziel im Auge zu behalten.

Der Verband Region Stuttgart organisierte regelmäßige runde Tische. Sie sorgten für einen regelmäßigen und fruchtbaren Austausch mit der Region, den anderen Kreisen, dem Land und dem Regierungspräsidium bezüglich der laufenden und projektierten Radschnellwegeprojekte.

Von der Machbarkeitsstudie zur Förderzusage

2017 reichte der Rems-Murr-Kreis federführend für die Projektbeteiligten einen Förderantrag für eine Machbarkeitsstudie beim Land ein. Das Büro BIT-Ingenieure erhielt hierfür den Auftrag. Gemeinsam mit der Arbeitsgruppe wurden im Winter 2018 konkrete Trassenvarianten ausgearbeitet, befahren und im Rahmen der Studie zu klärende Details vor Ort besprochen.

Zahlreiche Überlegungen aus Radroutenplanungen und auch aus städtebaulichen Projekten für das Stadtgebiet Ludwigsburg flossen zusätzlich in die Machbarkeitsstudie ein. Sie wurde im Herbst 2019 abgeschlossen. Durch die Vernetzung zwischen in- und ausländischen Fachleuten entstand ein für beide Seiten fruchtbarer Wissenstransfer.

Der Bund bekräftigte die Förderung von Radschnellwegen mit 75% für die Planungskosten als auch für die späteren Baukosten. Für 2019 bot das Land zusätzlich eine Förderung von 50% der verbleibenden Restsumme (also 12,5%), so dass insgesamt eine **Förderquote** von **87,5%** zu erwarten war.

Da hier das Windhundprinzip galt und die Landesförderung Ende 2019 auslief, wurde auf der Ebene der Verwaltungsspitzen zwischen den beteiligten Kommunen und Kreisen abgestimmt, dass der Rems-Murr-Kreis die Machbarkeitsstudie mit einem Förderantrag beim Land und Bund noch bis Ende des Jahres einreicht, was Anfang Dezember 2019 geschah.

Nach Prüfung des Antrags durch das Land wurde dieser an den Bund weitergeleitet. Anfang Juni 2020 wurde dem Landratsamt Rems-Murr mitgeteilt, dass das Projekt gefördert wird. Bund und Land haben nun im ersten Schritt die Förderung von 87,5% der Planungskosten freigegeben.

Seitens des Landes hat das Projekt den offiziellen Namen **Radschnellweg "RS 8"** erhalten. In allen Projektbelangen ist dies die offizielle Bezeichnung und zugleich Fördervoraussetzung. Dies gilt auch für sämtliche Kommunikation.

Was sind Radschnellwege?

Radschnellwege sind nicht nur für Pendlerverkehr gemacht und <u>keinesfalls</u> Radautobahnen. Es sind **qualitativ hochwertige Radachsen**, **für alle Alters- und Nutzergruppen** und mindestens **5 km** lang. In der Praxis sind die Nutzergruppen zeitlich versetzt präsent und gelangen nicht in Konflikt zueinander. Die innerörtliche Stärkung von guten Fußwegen ist festes Planungsziel, für eine klare Trennung von Rad- und Fußverkehr. Kfz sind normalerweise auf diesen Strecken nur als Ausnahme vorgesehen.

Die optische und räumliche Integration in den Stadtraum sowie in die vorhandene Landschaft sollen dafür sorgen, dass diese Wege von den Menschen positiv erlebt werden können. Sie können Zubringerfunktion für touristische Radwanderwege erfüllen und die Stadtzentren sowie den lokalen Handel attraktiv anbinden. In den Gemeinden sollen sie eine Bündelung für große Radverkehrsmengen ermöglichen und möglichst viele Stadtteile und wichtige Ziele, wie Schulen, Gewerbegebiete oder Freizeitmöglichkeiten anbinden und verknüpfen.

Radschnellwege sind so zu bauen, dass Landwirtschaft und Naturschutz dem Projekt nicht entgegenstehen. Idealweise profitieren alle davon. Auch wenn Gesundheit und Fitness wichtige Kriterien sind, steht auch Spaß und Erholung an den ersten Stellen. Ziel soll sein, diejenigen zum

Radfahren und zu Fuß gehen einzuladen, die es bisher nicht machen oder sich vor zu schnellen Radfahrenden fürchten.

Sicher zu Fuß zu gehen, nebeneinander mit der Familie oder Freunden Rad fahren, egal ob mit Pedelec, Lastenrad, Touringrad oder Dreirad erfordert Platz. Um dies zu erreichen, gelten folgende Mindestmaße: **3 m** bei **richtungsgetrennten Radwegen** pro Fahrtrichtung oder **4 m** für **Zweirichtungsradwege** + mindestens **2,5 m** für den **Fußverkehr** bei mehr als 100 Fußgehenden/Stunde. Als weitere Abstufung gibt es den reduzierten Landesstandard, sowie als Mindestvoraussetzung die Einhaltung der Entwurfsrichtlinie für Radverkehrsanlagen (ERA).

Fördervoraussetzung des Landes für Radschnellwege ist, dass mindestens 80% der Strecke dem Radschnellwegestandard und maximal 5% Mindestkriterien nach ERA entsprechen. Damit soll eine Mindestqualität gesichert und ein zu schnelles reduzieren der Qualitätsmerkmale vermieden werden. In geschlossenen Ortslagen mag dies kaum möglich erscheinen. Durch hochwertige Fahrradstraßen, auf denen möglichst keiner oder nur wenige Autos fahren, wird dies möglich. Dieses Prinzip kam zwischen Arnheim und Nimwegen auch in historischen Ortslagen erfolgreich zum Einsatz. Es war Vorbild für den Straßenentwurf der umzugestaltenden Alleenstraße.

Die durchschnittliche Verkehrsstärke des Radverkehrs außerhalb der Ortslagen an Werktagen DTVw entscheidet über die Straßenbaulast und die Förderung zugleich: Bei 2000 Radfahrenden/24h (Fördervoraussetzung) liegt die Straßenbaulast bei den Kreisen und Städten über 50.000 EW innerhalb der Ortsdurchfahrten. Ab 2500 Radfahrenden/24h trägt die Straßenbaulast das Land.

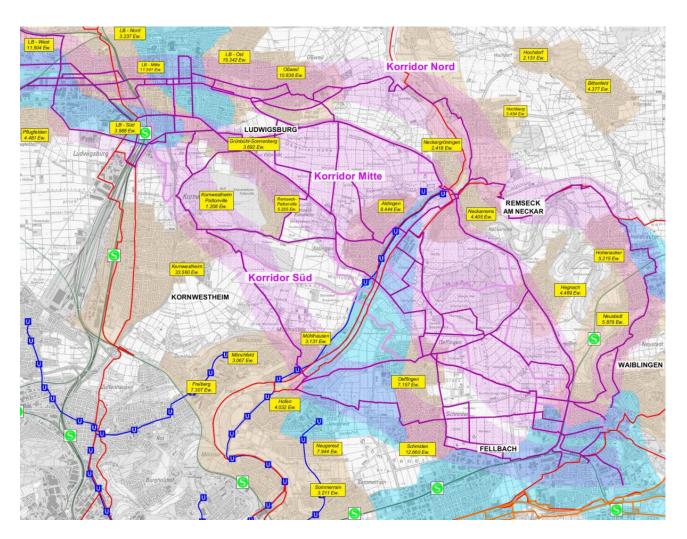


Abbildung 1: Grobe Trassenkorridore für die Machbarkeitsstudie zum RS 8 (Quelle: Erläuterungsbericht zur Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ludwigsburg – Waiblingen, BIT-Ingenieure, Öhringen, 2019, S. 13 (siehe auch Anlage 1))

Was wurde untersucht und welche Ziele wurden verfolgt?

In der Machbarkeitsstudie wurden drei Korridore identifiziert (siehe Abb. 1) und davon zwei intensiver betrachtet. Start- und Endpunkte waren stets die beiden Bahnhöfe von Ludwigsburg und Waiblingen als bedeutsame Umsteigeknoten zum Nah- und Fernverkehr.

Ziel der Konzeption war es, Orte entlang der Route sinnvoll miteinander zu vernetzen, welche für verschiedene (Teil-)Wege der Bevölkerung sinnvoll sind. Es geht somit nicht nur um Radverkehr zwischen den beiden Endpunkten, sondern um Potenziale von zurückgelegten Teilstrecken entlang der Route. In den Ortschaften wurde darauf geachtet, so viele innerörtliche oder gar touristische Radrouten wie möglich einzubeziehen. Sie sollen als Zubringer dienen. Umgekehrt soll der Radschnellweg Zubringer zu Tourismusrouten sein.

Mit dem Projekt sollen nicht nur ein qualitativ hochwertiger Übergang über den Neckar gesichert werden, sondern auch Netzlücken geschlossen werden, die heute verhindern, dass Menschen das Fahrrad als Alternative nutzen. Dies waren vor allem die Anstiege auf den Prallhang des Neckartals in Richtung Hegnach und Öffingen.

Jeden Tag gibt es von und in Richtung Ludwigsburg und Waiblingen Staus, verbunden mit Stress und vermeidbaren Emissionen. Jedes Fahrrad bedeutet ca. 5-6 m weniger Stau. Alle profitieren davon, wenn so viele Menschen Rad oder ÖPNV nutzen, dass diejenigen staufrei ans Ziel kommen, für die das Automobil, egal aus welchen Gründen, notwendiges Verkehrsmittel ist.

Die Untersuchungen zeigten auch, dass das Potenzial steigt, je mehr der Radweg sich in Richtung Stuttgart orientiert. Daraus ergaben sich drei grobe Korridore Nord, Mitte und Süd. In die engere Wahl kamen deshalb nur Trassenvarianten aus den Korridoren Mitte und Süd.

Trasse 1:

Konkrete Potenziale und Ziele waren in Ludwigsburg der Bahnhof, der Innenstadtcampus und die Sportareale am Fuchshof, die Oststadt, Schlösslesfeld sowie Oßweil. In Remseck a. N. war der touristische Neckartalradweg, die Stadtteile Neckargröningen und Neckarrems mit der Neuen Mitte sowie die Stadtbahn-Endhaltestelle wichtiges Potenzial. Auf der Gemarkung Waiblingen waren Hegnach sowie in Waiblingen die Berufsschule und der Bahnhof bedeutende Ziele.

Trasse 2:

Ausgehend vom Bahnhof lagen Potenziale in der Südstadt, die Karlshöhe mitsamt der Evangelischen Hochschule und im Stadtteil Grünbühl-Sonnenberg. Bei Pattonville lagen die Berufsschule und die Theo-Lorch-Werkstätten. In Aldingen waren Anschlüsse an den Neckartalradweg, an die Stadtbahn und an die Gewerbegebiete auf der anderen Neckarseite mögliche Ziele. Über Fellbach-Öffingen und die Gewerbegebiete im Westen von Waiblingen wird abermals die Berufsschule und der Waiblinger Bahnhof erreicht.

Trasse 3:

Über die Südstadt mit W&W und der Karlshöhe wurde das Gewerbegebiet bei Kornwestheim östlich der B27 anvisiert. Südlich des Golfplatzes würden Kornwestheim Ost und dann Mühlhausen und Hofen angesteuert werden, abermals mit Anschluss an Stadtbahn und Neckartalradweg. Über Fellbach-Schmiden wird direkt der Bahnhof bei Waiblingen bahnparallel erreicht.

Die Vorteile für innerörtliche Potenziale in Ludwigsburg lagen klar bei den Trassen 1 und 2. Auch wenn das Potenzial überörtlich bei Trasse 2 höher lag, überwogen die Vorteile von Trasse 1 deutlich. Mit Spitzenbelastungen von bis zu 5900 Radfahrenden in 24h (DTVw₂₀₁₉: 2863 Radfahrende in 24h) ist sie bereits heute innerörtlich Ludwigsburgs stärkste Achse. Mit dem Sportpark Ost und dem Fuchshof kommt nochmals neues Potenzial hinzu. Der Anschluss an die Neue Mitte in Remseck bietet die Möglichkeit, ein Radschnellwege-Ypsilon zu entwickeln: Ab Neckarrems besteht ein Radweg nach Winnenden, der bis Winnenden Bahnhof lediglich die Kreuzung einer einzigen

überörtlichen Straße erfordert (lediglich der Aufstieg in Remseck a. N. ist unattraktiv). Dieses Zusatzpotenzial kann mit angeschlossen werden. Auch aus Winnenden stauen sich täglich die Autos am Morgen an der Brücke in Remseck. Der heutige Wirtschaftsweg wird sehr rege genutzt. Im Ergebnis wurde deshalb **Trasse 1** die **Vorzugsvariante**.

Der RS 8 ist planerisch mit der Bus-Rad-Trasse abgestimmt und bildet mit ihr eine schlüssige Gesamtkonzeption entlang der staugeplagten L1140, um attraktive Alternativen anzubieten.

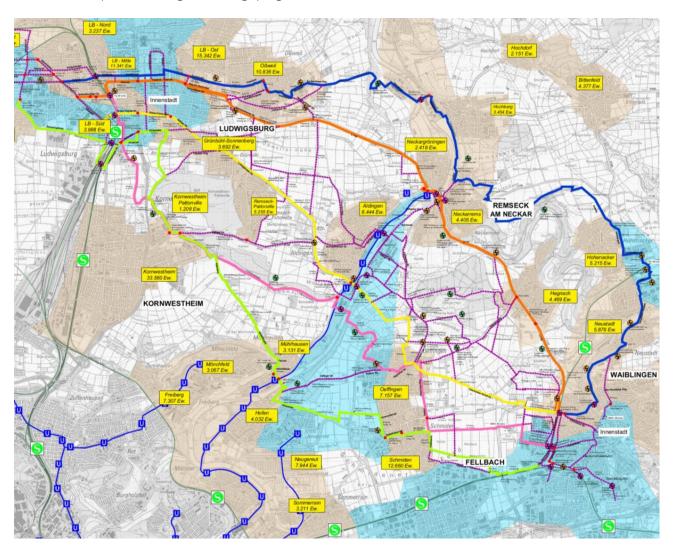


Abbildung 2: Trassenvarianten für die Machbarkeitsstudie zum RS 8 nach den ersten "Realitäts-Checks". Die blaue Variante schied sofort aus. Orange = Trasse 1, gelb = Trasse 2, grün = Trasse 3. (Quelle: Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ludwigsburg – Waiblingen, BIT-Ingenieure, Öhringen, 2019, S. 14 (siehe auch Anlage 1))

Was sind die Kennwerte des RS 8?

Die Zielvorgaben des Bundes und Landes werden durchweg erfüllt: Er ist ca. 14,8 km lang und erreicht wesentliche verkehrliche Ziele. Mehr als 80% können nach dem höchsten Standard gebaut werden. Konservativ gerechnet ergibt sich ein Potenzial von 2100 Radfahrenden/24h + 500 Radfahrende/24h Zusatzpotenzial zwischen den Ortschaften. Der Nutzen-Kosten-Wert liegt bei 1,9.

Wie hoch belaufen sich die Gesamtkosten?

Das Projekt wird mit ca. 31,1 Mio. Euro (brutto) ausgewiesen, was einem Preis von ca. 2 Mio. Euro pro Kilometer entspricht. Dies liegt im höheren, aber üblichen Bereich von solchen Projekten. Diese

Kosten sind vor allem durch mehrere Ingenieurbauwerke begründet, welche in Waiblingen, bei der **Remssteige** zwischen Remseck a. N.-Neckarrems und Waiblingen-Hegnach erforderlich sind sowie eine Querung der L1140 im Bereich des Sportareals Ost in Ludwigsburg. Eine Querung der Landesstraße ist regelmäßiger Bestandteil der Planungen im Bereich Sportpark Ost und Fuchshof. Mit dem Projekt RS 8 besteht die Möglichkeit, diese Verbindung mit bis zu 87,5% Bundes- und Landesförderung zu realisieren.

Wie ist die Projektaufteilung und wie hoch der Planungskostenanteil der Stadt?

Die beigefügte Anlage zeigt die Abgrenzung der Projektverantwortung, die anhand der Ortsdurchfahrtsrichtlinie des Bundes gefasst wurde. Für Ludwigsburg wird der Planbereich vom Bahnhof bis in den Grünzug zwischen Fuchshof und Oßweil gehen. Die Querung des Radschnellwegs über die L1140 liegt bereits im Planungsbereich des Landkreises Ludwigsburg. Für den Planabschnitt in Ludwigsburg ergeben sich gemäß der Anlage prognostizierte Planungskosten von 293.000 Euro bis zur **Ausführungsplanung** (Leistungsphase 5 nach HOAI). Der reale **Eigenanteil** der Stadt beträgt somit **36.625 Euro brutto**.



Abbildung 3: Baulastgrenze zwischen Stadt und Landkreis Ludwigsburg beim RS 8. (Quelle: Auszug aus dem Förderantrag des Landkreises Rems-Murr, 2019 (siehe auch Anlage 4))

Wer ist zuständig, wer plant und was sind die nächsten Schritte?

Formal ist der RS 8 ein Projekt des Landkreises Rems-Murr. Die Städte Ludwigsburg, Waiblingen und der Landkreis Ludwigsburg haben aber in ihrer Straßenbaulastträgerschaft die Planung in den oben genannten Planungsgebieten selber voranzutreiben. Seitens des Landkreises Rems-Murr werden hierfür die Fördergelder für die jeweiligen Planungsträger zur Verfügung gestellt. Es ist dann in der bewährten Arbeitsgruppe Radschnellwege der Planungs- und Ausschreibungsprozess zu koordinieren, damit über alle Zuständigkeiten hinweg die Planung einem stringenten Gesamtbild folgt. Nach Vorbereitung der Vergabeunterlagen wird die Verwaltung dem Gremium eine Vorlage für einen Vergabebeschluss übermitteln.

Im weiteren Verlauf wird auch eine Öffentlichkeitsbeteiligung angestrebt, um mit Bürgerschaft und Landwirtschaft frühzeitig Lösungen vor den formellen Genehmigungsverfahren zu entwickeln und abzustimmen. Auch hier unterstützt das Land mit den Regierungspräsidien die Landkreise als Vorhabensträger.

Fazit

Durch eine über Kreis- und Kommunalgrenzen hinweg gemeinsam mit in- und ausländischen Experten abgestimmte Planungsarbeit konnte eine Machbarkeitsstudie mit dem beauftragten Büro erarbeitet werden, welche die Fördermittelgeber überzeugte. Die hohe Förderquote von 87,5% für Planung und Bau ermöglicht eine qualitativ hochwertige Infrastruktur entlang dieser regional bedeutsamen Mobilitätsachse zwischen Ludwigsburg, Remseck a. N. und Waiblingen. Sie bietet die Chance, auch aus dem Blickwinkel Tourismus und Regionalmarketing Akzente zu setzen.

In Ludwigsburg kann die am stärksten befahrene Radachse (insbesondere Pendelnde und Schulverkehr) von der Innenstadt bis nach Oßweil in Bezug auf Kapazität, Raum- und Verkehrsqualität sowie Verkehrssicherheit ein bedeutendes "Upgrade" erhalten. Bei sehr geringem Eigenanteil ist das Projekt ein Beispiel für effiziente Veredelung von Haushaltsmitteln durch Förderprogramme.

Angesichts der Corona-Pandemie und dem damit steigenden Interesse an Rad- und Fußverkehr, ist der RS 8 eine entscheidende Zukunftsinvestition für die Stadt und seine umliegenden Nachbarn.

Unterschriften:

Matthias Knobloch

| Finanzielle Auswirkungen? | | | | | | | |
|----------------------------|---|--|--|-----------|--------|----|--|
| | | Gesamtkosten Maßnahme/Projekt: | | | | | |
| | | Ausgaben: Planungskosten bis Lph. 5 293.000 € | | | | | |
| | ☐ Nein | Einnahm | Einnahmen: Förderung Bund/Land (87,5%) 256.375 € | | | | |
| | | | (Genauere Zahlen werden zu gegebener Zeit im Vergabebeschluss dargestellt.) | | | | |
| Ebene: Haushaltsplan | | | | | | | |
| Teilhaushalt 63 Prod | | | Produktgruppe 51.10-063 | | | | |
| ErgHH: Ert | rags-/Aufwandsart | | Aufwand: Honorare, Vergütungen Ertrag: sonst. allgemeine Zuweisung Bund bzw. Land | | | | |
| FinHH: Ein-/Auszahlungsart | | | | | | | |
| Investitionsmaßnahmen | | | | | | | |
| Deckung | | ☑ Ja (vor l ø l ø l ø l ø l ø l ø l ø l | ☐ Ja (vorbehaltlich Beschluss Haushalt 2021) | | | | |
| ☐ Nein, Deckung durch | | | | | | | |
| Ebene: Kontierung (intern) | | | | | | | |
| Konsumtiv | | | | Investiv | | | |
| Kostenstell | | - | Auftrag | Sachkonto | Auftra | ng | |
| 63105000 | 42710030 (F 31300000 (F 31310000 (F | örd. Bund) | | | | | |

Verteiler: DI, DII, DIV, 20, 23, 32, 48, 61, 67, TELB



Notizen