



MITTEILUNGSVORLAGE

VORL.NR. 314/20

Federführung:

FB Nachhaltige Mobilität

Sachbearbeitung:

Ptock, Michael
Behnsen, Sascha

Datum:

18.09.2020

Beratungsfolge

Ausschuss für Mobilität, Technik und Umwelt

Sitzungsdatum

22.10.2020

Sitzungsart

ÖFFENTLICH

Betreff:

Beantwortung von Anträgen zum Thema Radverkehr

Bezug SEK:

Masterplan 8 (Mobilität) / SZ 1 / OZ 4

Bezug:

Vorl. 251/16 Zeitplan Radroutenkonzept 2025 – Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 27.06.2016
Vorl. 324/17 Radroute Reuteallee/Bismarckstraße/Wilhelmstraße – Antrag der CDU-Fraktion vom 28.07.2017
Vorl. 213/18 Radroute 6: Vorentwurf für den Abschnitt Alleenstraße
Vorl. 178/19 Radroute 6 Friedrich-Ebert-Straße - Verbesserung der Verkehrssituation Bärenwiese – Antrag der CDU-Fraktion vom 02.05.2019
Vorl. 038/20 Beantwortung von Radverkehrsanträgen: Sachstandsbericht und Ausblick für die nächsten Jahre
Vorl. 251/20 Umsetzung der Radwege zwischen dem Bildungszentrum West und dem Campus – Antrag des Jugendgemeinderats vom 07.07.2020
Vorl. 252/20 Ausbau des Radweges Friedrich-Ebert-Straße – Antrag des Jugendgemeinderats vom 07.07.2020

Anlagen:

Anlage 1: Tabellarische Übersicht der Abschnitte von Hauptradrouten des Radroutenkonzept 2025 und ihr jeweiliger Stand.

Mitteilung:

Der Antrag 251/16 fordert einen Zeitplan wie das Radroutenkonzept 2025 bis zum Jahr 2025 umgesetzt werden kann.

Vorbemerkung:

Das Radroutenkonzept, wie es im Jahr 2015 verabschiedet wurde, zeigte anhand grober Skizzen auf, wie sich Hauptradrouten sowohl in Nord-Süd- als auch in West-Ost-Richtung im Stadtgebiet verteilen könnten. Diesem Konzept lag keine detaillierte Prüfung zugrunde. Viele Radrouten basieren auf einfachen Markierungslösungen, die nicht für alle Zielgruppen geeignet sind, um eine auch gefühlt sichere und attraktive Radverbindung anzubieten. Auch haben sich Hindernisse bei bestimmten Routen gezeigt, die entweder an Grunderwerb geknüpft sind oder bei der eine für alle Altersgruppen taugliche Lösung technisch unmöglich ist.

Die Verwaltung überarbeitet deshalb dieses Konzept im Zuge des weiteren Erkenntnisgewinns. Radrouten sollen im Zuge der Tauglichkeitsprüfung ggf. verlegt werden, wenn sie dadurch für noch mehr Menschen attraktiver werden. Es ist das ausgesprochene Ziel der Verwaltung, insbesondere Radrouten soweit möglich auszuweisen, die gemäß den Leitsätzen der Vorlage 038/20 (Beantwortung von offenen Anträgen zum Radverkehr) für alle Altersgruppen möglichst sicher und komfortabel sind. Hierbei geht die Verwaltung pragmatisch vor.

Ist aufgrund fehlender Grundstücke in absehbarer Zeit keine Realisierungschance gegeben, werden diese auf Korridore gelegt, welche kurzfristige Lösungen erlauben. Erlaubt eine Radroute keinen Ausbau für alle Altersgruppen, werden Alternativrouten mit aufgenommen, welche diese Ziele erfüllen können.

Ziel des Konzepts sollte immer sein, sichere, komfortable und realisierbare Routen zu definieren. Aus diesem Grund sind auch zukünftig kleinteilige Anpassungen möglich und im Rahmen der Weiterentwicklung dieser Stadt sinnvoll und notwendig. Über die Fortschreibung des Radroutenkonzepts wird die Stadtverwaltung vsl. in Q1/2021 berichten.

Zum Antrag:

In der Öffentlichkeit ist bisher vor allem die **Marbacher Straße** als Teil der **Radroute 2** als wichtiges Projekt bekannt. Jedoch haben in den letzten Jahren zahlreiche Ausbauten in anderen Radrouten stattgefunden, ohne dies öffentlich im Zusammenhang mit dem Radroutenkonzept 2025 zu kommunizieren, wie z. B. die **Strombergstraße** als Teil der **Radroute 1**, die **Radinfrastruktur** in der **Solitudeallee** als Teil der **Radroute 3A** sowie die **Fahrradstraße Seestraße** als Teil der **Radroute 3B**, die Radwege in der **Bottwartalstraße** als Teil der **Radroute 5**, der Ausbau und die Realisierung von Teilabschnitten der **Radroute 8** im Bereich der **Aldinger Straße**, die **Comburgstraße** als Teil der **Radroute 9**, die Sanierung der **Feldwege** südlich von Obweil, welche als **Radrouten 9A** und **9B** ausgewiesen sind. Auch die Sanierung der **Salonallee** ist Teil der **Radroute 10**.

Auch sind **neue Radrouten** hinzugekommen, die nicht im Radroutenkonzept 2025 enthalten sind, wie die **Radinfrastruktur** in der **Markgröninger Straße** oder der **Wernerstraße**. Der **neue gemeinsame Rad- und Fußweg östlich des Bahndamms** in Eglosheim zum Hochschulcampus ersetzt die im Konzept ausgewiesene **Radroute 3B** westlich des Bahndamms, da hier zu große Konflikte mit dem Fußverkehr bestehen.

Es liegt in der Natur der Sache, dass insbesondere in den Außenbereichen leichter Radrouten umsetzbar oder Tempo-30-Bereiche bereits rechtlich fahrradtauglich sind. Viele Lösungen konnten durch einfache Markierungen oder Schilder erzielt werden.

Die jetzt anstehenden Abschnitte sind hierfür aber nur noch bedingt geeignet. Die Verwaltung sieht auf den besonders hochfrequentierten Abschnitten einen qualitätsvollen Ausbau vor. Jeder Stadtteil soll komfortabel und sicher für alle Altersstufen erreichbar sein.

Der als Anlage beigefügten Tabelle lässt sich entnehmen, dass deshalb fast alle Radrouten sich aktuell in der Planung befinden, insbesondere, da diese Voraussetzung für Fördermittel ist, um diese hochwertige Infrastruktur möglich zu machen. Diese Planung braucht Sorgfalt, hat teilweise die Unmöglichkeit von einfachen Lösungen, wie bei der Radroute 2 im Bereich der Heilbronner Straße offengelegt oder die Notwendigkeit der Aufnahme fehlender Abschnitte sichtbar gemacht, wie z. B. eine Radroute vom Fuchshof über den Remsweg nach Schlösslesfeld – ein heute hochfrequentierter Abschnitt, der im Radroutenkonzept

2025 fehlt. Er wird nun mit dem Gebiet Fuchshof geplant. Auch der heute vorhandene Radweg in der Mörikestraße, westlich der Schlieffenstraße, ist nicht Teil des Radroutenkonzepts 2025. Er wird im Rahmen der ÖPNV-Rad-Trasse überplant. Gerade dieses Projekt oder der Radschnellweg RS 8 werden gleich mehrere Hauptradrouten umfassen, die weder für einfache Markierungslösungen noch für den Mischverkehr mit dem fließenden Kfz-Verkehr aufgrund des hohen Nachfragepotenzials geeignet sind.

Mit der **ÖPNV-Rad-Trasse** wird die **Radroute 4** und **6A** geplant, mit dem **RS 8** die **Radrouten 6A/B** und **6B**.

Im Zuge des **Radschnellwegs Bietigheim-Bissingen – Ludwigsburg – Kornwestheim – Stuttgart** werden vsl. Abschnitte der **Radrouten 2** und **3B** zusammen mit neuen, nicht im Radroutenkonzept 2025 enthaltenen Trassen geplant werden.

Die Realisierung ist stets abhängig von den finanziell und personell zur Verfügung stehenden Mitteln, von einer realisierbaren, ausführungsfähigen Planung und idealerweise von entsprechenden Förderbescheiden. Hier ist je nach Projektgröße oder Förderprogramm eine hohe Aufstockung der knappen städtischen Eigenmittel durch Förderquoten von 40 – 90% möglich.

Ab 2021 ist vorgesehen, die Radroute 8 in der Robert-Franck-Allee und in der Aldinger Straße fertig auszubauen. Es fehlt dann östlich der Bahnlinie nur noch die Sanierung der Richard-Wagner-Straße. Bis zum Bau der Friedrich-Ebert-Straße nach Abschluss der Entwurfsplanung des RS 8 und der Genehmigung des Förderbescheids sollen noch Minimallösungen für Kapazität sorgen (im Sinne des Antrag 252/20 des Jugendgemeinderats).

Auch der Römerhügelweg als Teil der Radroute 10 wird realisiert werden. Ein weiterer kapazitiver Vollausbau ist planerisch berücksichtigt, jedoch von der Stadt Kornwestheim aufgrund der Inanspruchnahme von Grundstücken und deren Nutzung auf deren Gemarkung abhängig.

Ab 2022 ist der Radweg Waldäcker III und der Radweg Groenerstraße als Teil der Radroute 4 in der Weststadt vorgesehen, sowie ein Teilabschnitt der Radroute 6B in der Fuchshofstraße und die neue (nicht im ursprünglichen Radroutenkonzept nicht enthaltene) Radroute über den Remsweg durch den Fuchshof mit größerem Querschnitt als heute.

Weitere Abschnitte können nach Abschluss der Planungen, ihrer fördertechnischen Genehmigung und nach Maßgabe der Haushaltsmittel realisiert werden, insbesondere wenn es Teilabschnitte der Radschnellwege sind oder der ÖPNV-Rad-Trasse. Für den RS 8 sollen hierzu dieses Jahr die Planungen mit Zustimmung der Vorlage 315/20 ausgeschrieben und vergeben werden. Für sämtliche Radroutenabschnitte entlang der ÖPNV-Rad-Trasse wurden bereits die Planungen durch die Büros aufgenommen.

In der Summe ist die Stadt zuversichtlich, das Radroutenkonzept 2025 in den kommenden Jahren umzusetzen und dabei sogar die planerischen Erwartungen des Ursprungskonzepts quantitativ und qualitativ zu übertreffen.

Die Anträge 178/19 und 252/20 verlangen eine Verbesserung für den Radverkehr in der Friedrich-Ebert-Straße. Die bestmögliche Radverkehrsführung in der Friedrich-Ebert-Straße wird mit der Umsetzung der Radschnellverbindung Ludwigsburg – Remseck a. N. – Waiblingen einhergehen. In der dafür notwendigen Planung wird auch die Einrichtung einer Einbahnstraße vor den Parkplätzen Bärenwiese geprüft. Mit der Vorlage 315/20 bringt die Verwaltung den Vergabebeschluss für die Planungsleistung ein.

Um kurzfristige Verbesserungen in der Friedrich-Ebert-Straße im Sinne des Antrags 252/20 des Jugendgemeinderats anzubieten, bis ein Bau des RS 8 in diesem Abschnitt möglich ist, hat die Stadt eine Minimallösung geprüft. Hier wäre die Freigabe der Fahrbahn in Richtung Oststadt für den Radverkehr möglich.

Im Bereich Bärenwiese könnte der Radverkehr ebenfalls auf der Fahrbahn in Richtung Osten fahren. Dies würde die Kapazität für den Radverkehr deutlich erhöhen. Eine Umsetzung ist ab Oktober/November diesen Jahres möglich.

Hierzu ist es aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde unbedingt notwendig den Kfz-Verkehr aus der Alleenstraße nicht geradeaus über die Friedrich-Ebert-Straße Richtung Osten zu leiten, um so die sichere Querung der B27 für den Radverkehr gewährleisten zu können. Die Einrichtung einer Fahrradstraße ist nur dann sinnvoll, wenn die Durchfahrt der Kfz in Richtung Osten unterbunden wird und der zuzulassende Zielverkehr (Anlieger) auf ein notwendiges Maß reduziert wird.

In Vorlage 213/18 Seite 5 wurde diese Verkehrsführung aus der Alleenstraße als Teil einer Priorisierung des Kfz- bzw. Radverkehrs auf Achsen zwischen Stadtmitte und Oststadt erläutert und empfohlen. Hierbei soll die Friedrich-Ebert-Straße vorrangig dem Radverkehr dienen und die Hindenburgstraße vorrangig dem Kfz-Verkehr. Für weitere Erläuterungen wird auf die Vorlage verwiesen.

Die Auflösung des bisherigen Zweirichtungsradweges in seiner jetzigen Gestalt stellt einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit / Unfallgefahrminimierung (Friedrich-Ebert-Straße / Fasanenstraße und Ein-/Ausfahrt Bärenwiesenparkplätze) dar.

Die im **Antrag 251/20** gewünschte Verdeutlichung der **Radwegeführung ins Bildungszentrum West (BZW)** wurde in der Wernerstraße vor dem Schulbeginn in den Sommerferien 2020 umgesetzt. Für die Einrichtung einer durchgängigen Fahrradstraße in der Werner- und Albrechtstraße werden Verkehrszahlen benötigt, die in der Corona-Zeit auch heute noch nicht repräsentativ erhoben werden können. Wenn die Stellplätze in der Albrechtstraße entfallen, kann die benötigte Fahrbahnbreite für eine Fahrradstraße hergestellt werden, die auch in beiden Richtungen vom Kfz-Verkehr genutzt werden kann. Für eine detailliertere Planung soll eine Erhebung der Stellplätze und der zugelassenen Fahrzeuge erfolgen. Zusätzlich werden auch alternative Führungsformen, z.B. Ausweisung einer Einbahnstraße geprüft. In der heutigen Form wird die Straße dennoch durch den Schülerverkehr per Rad genutzt.

Für die Martin-Luther-Straße bestehen aufgrund der räumlichen Zwänge durch Vorgärten, Bebauung und die Tankstelle weiterhin keine Möglichkeit kurzfristig eine durchgehend attraktive und gefühlt sichere Radroute für alle Altersgruppen anzubieten. Spätestens im Knoten Asperger Straße/Osterholzallee/Martin-Luther-/Kurfürstenstraße sind nur noch Markierungslösungen oder ein Fahren im Mischverkehr für den Radverkehr möglich. Eine Minimallösung für die geübten Radfahrenden soll in Form eines Schutzstreifens im Jahr 2021 (Q2/3) erfolgen, wenn die Tiefbauarbeiten der SWLB abgeschlossen sind.

Beim **Antrag 324/17** der CDU-Gemeinderatsfraktion wurde noch eine Information zur **Radwegeführung in der Bismarckstraße** erbeten. Im Frühjahr konnte die Auskunft noch nicht gegeben werden, da die Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Bietigheim-Bissingen – Ludwigsburg – Kornwestheim – Stuttgart noch nicht im Entwurf bzw. final vorlag.

Seit Ende Juli 2020 liegt der Entwurf vor, der sich in der Abstimmung mit den Kommunen befindet. Darin wird ersichtlich, dass eine Trassenführung über die Bismarckstraße seitens des Gutachters vorzugswürdig ist. Dieser schlägt die Ausgestaltung als Fahrradstraße vor. Hierfür ist laut Vorschlag des Gutachters die Entfernung einer der beiden Parkreihen erforderlich, um die Mindestbreite im Begegnungsverkehr zwischen Rad und Kfz herzustellen. Es werden für die Ludwigsburger Gemarkung Potenziale von über 8000 Radfahrenden pro Werktag erwartet.

Sollte die Bismarckstraße Teil des Radschnellwegs werden, kann die Maßnahme vsl. durch Bund und Land gefördert werden.

Unterschriften:

Matthias Knobloch

Verteiler: DI, DII, DIII, DIV, 32, 48, 60, 61, 67, R05, SEL, SWLB



LUDWIGSBURG

NOTIZEN