



BESCHLUSSVORLAGE

VORL.NR. 373/22

Federführung:

FB Nachhaltige Mobilität

Sachbearbeitung:

Behnsen, Sascha

Ptock, Michael

Datum:

19.10.2022

Beratungsfolge

Sitzungsdatum

Sitzungsart

Mobilitäts- und Umweltausschuss

24.11.2022

ÖFFENTLICH

Betreff:

Radwegführung Friedrich-Ebert-Straße vor dem Forum

Bezug SEK:

HF 08 Mobilität / SZ 02 / OZ 01

Bezug:

VL 185/20 - Radschnellweg RS 8 Ludwigsburg - Remseck a. N. - Waiblingen

VL 315/20 – Radschnellweg RS 8, Vergabe von Planungsleistungen

Anlagen:

Anlage 1: Arbeitsstand Vorplanung Radwegführung Forum

Beschlussvorschlag:

1. Der Abschnitt „Friedrich-Ebert-Straße, zwischen B 27 (ohne Kreuzungsbereich) und Fasanenstraße“ – siehe Anlage 1 - wird als richtungsgetrennter Radschnellweg geplant.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, für die Abschnitte
 - a. Friedrich-Ebert-Straße (s.o.)
 - b. Alleenstraße, zwischen Myliusstraße und B 27die Planungen voranzutreiben, mit dem Zeitziel des Baubeginns ab dem Jahr 2024.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, das Projekt bis zur Genehmigungsplanung umzusetzen

Sachverhalt/Begründung:

Kurzer Rückblick und aktueller Stand

Unter der Federführung des Rems-Murr-Kreises treiben die Projektpartner die Planungen für die Radschnellverbindung RS 8 (Ludwigsburg – Remseck a.N. – Waiblingen) voran. Wie berichtet, wird nach dem Straßengesetz (StrG) der RS 8 als Kreisstraße eingestuft.

Innerhalb der sog. Ortsdurchfahrtsgrenzen (OD-Grenzen) sind Kommunen, welche Straßenbaulastträger sind, zuständig für Planung und Realisierung, außerhalb die Landkreise.

Alle Projektpartner haben sich aber mit dem Land (ggf. mit dem Bund) und den beteiligten

Radwegführung Friedrich-Ebert-Straße vor dem Forum

Planungsträgern eng abzustimmen und sich an die rechtlichen Vorgaben zu halten.

Die konsequente Einhaltung der Vorgaben entscheidet auch über die mögliche Förderung bzw. über die Förderhöhe.

Die Stadt Ludwigsburg verantwortet als Straßenbaulastträger den Bereich vom ZOB (Myliusstraße) bis zum Grünen Ring zwischen Sportpark Ost und Oßweil. In Abstimmung mit dem Landkreis Ludwigsburg soll die OD-Grenze bis zum Knotenpunkt L 1140 / Neckargröninger Straße / Schmidener Straße am südöstlichen Ortsausgang Oßweil hinausverlegt werden.

Mit den Planungen im Ludwigsburger Siedlungsbereich ist die Schübler Plan Ingenieurgesellschaft, Niederlassung Karlsruhe, nach einem Vergabeverfahren beauftragt worden. Sie hatte auch die Planung der ÖPNV-Rad-Trasse in den Losen 2 bis 4 verantwortet. Dadurch hat sie an den Schnittstellen mit dem RS 8 bereits vertiefte Kenntnisse erworben. Entsprechend rasch konnte in die Planung eingestiegen werden.

Planung nach Priorität

Die Umsetzung des RS 8 wird abschnittsweise erfolgen. Für die die Abschnitte östlich des Berliner Platzes ist derzeit noch keine Entwurfsplanung möglich, da die Rahmenbedingungen (Gestaltung Sportpark, mögliche Verbindung mit der Stadtbahnplanung in Oßweil) noch nicht vollständig geklärt sind. Diese Abschnitte sind deswegen nicht Gegenstand dieser Vorlage und werden zu einem späteren Zeitpunkt diskutiert.

Den größten verkehrlichen Handlungsdruck verbunden mit einem klaren Umsetzungshorizont sieht der Fachbereich Nachhaltige Mobilität in der zentrumsnahen Achse. Zwischen ZOB, vorbei am Campus Innenstadt (Alleenstraße) bis in die Oststadt gibt es besonders viele Radfahrende. Die Achse erfüllt nicht mehr die Standards an qualitätvolle Radschnellverbindungen und hat deswegen Priorität in Planung und Umsetzung.

Abschnitt Forum

Der Planungsbereich in der **Friedrich-Ebert-Straße**, zwischen B 27 und Fasanenstraße, ist aufgrund der Parkplätze an der Bärenwiese von besonders hoher Wichtigkeit. Der eingeschlagene Weg, den vorher vorhandenen Zweirichtungsradweg aufzulösen, hat sich bewährt, allerdings müssen die Verkehrsführung (u.a. Konflikte zwischen rückstauende PKW und Fahrradfahrenden) und der Straßenbelag über die jetzige Situation hinaus verbessert werden. Die Stadt möchte, wie zugesagt, im Rahmen des RS 8 das jetzige Provisorium auflösen und eine gute Dauerlösung umsetzen.

Folgende Eckwerte für eine nachhaltige Verkehrsführung sind festzuhalten:

- Eine deutliche Verbesserung für den Radverkehr erfordert im Bereich des zukünftigen Radwegs den Ausbau des Pflasters. Dies ist die vielfache Rückmeldung von Politik, Verbänden und Bürgerschaft. Auch für die Förderung ist eine glatte Oberfläche Fördervoraussetzung.
- Die Platzgestaltung und die Oberflächenmaterialien sollen so gewählt werden, dass der Platzcharakter erhalten bleibt und Geschwindigkeitsdämpfung die Sicherheit erhöht.
- Die Verkehrsführung für den MIV muss angepasst werden, um Flächen für eine baulich getrennte Führung des Radverkehrs möglich zu machen

- Die Erreichbarkeit der Parkplätze erfordert eine neue Verkehrslenkung, die heutige Stauprobleme beseitigt und uneingeschränkt funktioniert
- Die Führungsform als richtungsgetrennter Radschnellweg mit jeweils 3 m Breite pro Richtung ist die verkehrlich beste Variante. Sie bietet eine Verdoppelung der Radwegfläche gegenüber dem bisherigen Zweirichtungsradweg im Norden
- Die Verkehrsführung muss so gestaltet werden, dass sie mehr Flächen für den Radverkehr mit einer guten Erreichbarkeit der Bärenwiese verbindet sowie berücksichtigt, dass die Bärenwiese für Veranstaltungen auch weiterhin mit größeren LKWs angefahren werden kann.

Die Verwaltung befindet sich noch im planerischen Abstimmungsprozess. Die beigefügte Vorplanung ist noch nicht endgültig.

Zeitplan

Insbesondere die Baustellenabwicklung vor dem Forum ist sehr komplex, weil durch die Baumaßnahme sowohl die Zufahrten zu den Parkplätzen „Bärenwiese“ als auch die Hauptschulradroute betroffen sind. Für die Maßnahme muss deswegen ein Zeitfenster gefunden werden, dass für Besucher- und Schülerverkehre möglichst wenig Einschränkungen bedeutet. Aufgrund dieser Komplexität und den nötigen Abstimmungen erscheint ein Baubeginn in der Friedrich-Ebert-Straße Anfang 2024 realistisch. Sollte ein früherer Start möglich sein, wird die Stadt dies umsetzen.

Für die anderen Abschnitte wird die Stadt Ludwigsburg rechtzeitig Vorschläge für die zeitliche und bauliche Realisierung in die Gremien einbringen.

Kosten und Finanzierung

Die Planungskosten für den RS 8 werden bis zur Leistungsphase 5 (Ausführungsplanung) zu 87,5% gefördert (75% Bund, 12,5% Land). Die Schaffung von Radschnellverbindungen gilt in den Fördermodalitäten als besonders klimafreundliche Maßnahme, weshalb zum heutigen Stand ein Fördersatz von 75%¹ (anstatt 50%) der zuwendungsfähigen Investitionskosten gilt. Die von der Verwaltung vorgeschlagene Variante am Forum, erfüllt grundsätzlich die Kriterien für eine volle Baukostenförderung von Land und Bund. Auch die Alleinstraße zwischen Solitude- und Seestraße erfüllt grundsätzlich dieses Kriterium. Details der Förderung werden noch mit dem Fördermittelgeber abgestimmt. Angesichts der Haushaltssituation der Stadt Ludwigsburg richtet die Verwaltung ein besonderes Augenmerk darauf, unter Berücksichtigung aller Mobilitätsträger und unter bestmöglicher stadträumlicher und freianlagenplanerischer Gestaltung, die bestmögliche Förderung zu erreichen.

Ausblick

¹ Quelle: Anlage 22 zur VwV LGVFG

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
--	-	0	+	++
Stark negative Klimawirkung	Negative Klimawirkung	Keine oder geringe Klimawirkung	Positive Klimawirkung	Stark positive Klimawirkung
Begründung:				
Es handelt sich um eine erhebliche Auswirkung, weil für die Mobilität in der Stadt eine attraktive Alternative zum Pkw zur Verfügung steht. Dies gilt insbesondere für die Ost-West-Relation bis zur Innenstadt einschließlich ZOB und Schulcampus.				
Alternativvorschlag (nur bei stark negativer Klimawirkung auszufüllen):				

Verteiler: DI, DII, DIII, DIV, 20, 32, 61, 67, 68, STEP, SWLB, TELB



LUDWIGSBURG

NOTIZEN