

Beschlussvorlage

0168/2023

Straßenamt

Beratungsfolge:

1. Ausschuss für Umwelt und Mobilität	19.09.2023	Vorberatung	N
2. Kreistag	05.10.2023	Entscheidung	Ö

gez. Dr. Andreas Honikel-Günther / 06.09.2023

gez. Dezernent/in / Datum

Radschnellverbindung RS9 Friedrichshafen - Baintdt - Beschluss Linienfindung

Beschlussentwurf:

Der vorgeschlagenen Trassenführung der Radschnellverbindung RS 9 im Landkreis Ravensburg wird zugestimmt. Weitere Planungsschritte und deren Umsetzung stehen unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit und entsprechender Sachbeschlüsse.

Kurzdarstellung der Sach- und Rechtslage:

1. Beschlusslage in den Anliegerkommunen

Landkreis Ravensburg:

Der Gemeinderat Baintdt hat 02.08.2022 dem vorgeschlagenen Trassenverlauf des RS 9 als Grundlage für die weitere Planung zugestimmt. Der Beschluss im Gemeinderat Baienfurt folgte am 26.07.2022, der Beschluss im Gemeinderat Ravensburg am 17.07.2023. Die Stadt Weingarten steht derzeit noch in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Tübingen, das auf dem Stadtgebiet Weingarten aufgrund der hohen erwarteten Potenziale Baulastträger für den Radschnellweg ist.

Bodenseekreis:

Der Ausschuss für Umwelt und Technik des Bodenseekreises hat am 17.4.2023 dem vorgeschlagenen Linienverlauf als Grundlage für die weitere Planung zugestimmt. Der Beschluss durch den Gemeinderat Meckenbeuren erfolgte am 29.3.2023. Die Stadt Friedrichshafen steht derzeit noch in Verhandlung mit der Deutschen Bahn.

Eine Beschlussfassung in den ausstehenden Kommunen soll noch in diesem Jahr erfolgen.

2. Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg

Das Land Baden-Württemberg hat sich das Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil bis 2030 landesweit auf 20 Prozent zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist der umfangreiche Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zwingend notwendig. Als ein Instrument setzt das Ministerium für Verkehr auf die Realisierung von Radschnellverbindungen.

Mit der Realisierung von Radschnellverbindungen sollen auch längere Distanzen für den Radverkehr attraktiv gestaltet werden, die bei einer wachsenden Anzahl von Pedelecs und E-Bikes auch mit höheren Fahrgeschwindigkeiten zurückgelegt werden können. Insbesondere entlang hoch belasteter Pendlerstrecken können Radschnellverbindungen dazu beitragen, einen Teil des motorisierten Individualverkehrs auf das Fahrrad zu verlagern, da sie eine schnelle und attraktive Alternative zum Kfz darstellen. Damit können Radschnellverbindungen einen wichtigen Beitrag zur Stauvermeidung, Reduzierung von Emissionen (u.a. CO₂, Lärm) sowie auch zur Gesundheitsförderung leisten.

Um dieses Radverkehrspotential auch für größere Entfernungen auf Radschnellverbindungen zu aktivieren, bedarf es einer besonders hochwertigen Infrastruktur, die sich primär an den Bedürfnissen des Alltagsradverkehrs orientiert. Deswegen hat das Land Baden-Württemberg in den "Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg" verbindliche Vorgaben zur Beschaffenheit von Radschnellverbindungen definiert. Die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen umfassen:

- Grundsätzliche Anforderungen (z.B. direkte, umwegfreie Linienführung)
- Führungsformen (z.B. als Fahrradstraße)
- weitere Qualitätsmerkmale (z.B. Ausstattungselemente)

Die Qualitätsstandards sind grundsätzlich zu beachten. Abweichungen sind so weit wie möglich zu vermeiden und auf kurze Streckenanteile/ Engstellen zu begrenzen und zu begründen.

3. Hintergrund

Im Oktober 2017 wurde durch den Regionalverband daher eine Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung zwischen Baidt und Friedrichshafen in Auftrag gegeben. Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung wurden für insgesamt sechs Abschnitte jeweils zahlreiche Varianten möglicher Streckenverläufe untersucht, bewertet und diskutiert. Daraus wurde eine Vorzugstrasse entwickelt, die hinsichtlich der Realisierbarkeit, der Kosten und der Nutzen vertiefend betrachtet wurde. Im März 2019 wurde der Abschlussbericht der Studie mit der Vorzugstrasse vorgelegt. Die Vorzugstrasse hatte damals eine Länge von 29 km und erreichte vermeintlich auf 85 Prozent der Gesamtstrecke die Qualitätsstandards für eine

Radschnellverbindung. Mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,0 wurde ihre Wirtschaftlichkeit nachgewiesen.

Um zügig mit der Planung voranzukommen, hat der Regionalverband die Federführung für die Planung der gesamten Strecke übernommen und Fördermittel bei Bund und Land beantragt. Die Bewilligung der Fördermittel ist im Juli 2020 erfolgt. Anfang 2021 hat der Regionalverband den Planungsauftrag für die Linienfindung und die Bildung sinnvoller Planungs- und Bauabschnitte für den RS 9 an die Büros BERNARD Gruppe und VIA vergeben. Ziel ist die Abstimmung und Festlegung der Linienführung der Radschnellverbindung. Dies erfolgt unter Beteiligung der Kommunen sowie der Bürgerschaft und soll bis Ende 2023 abgeschlossen sein.

4. Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Bürgerbeteiligung wurde online im Zeitraum vom 22.07.2021 bis zum 17.09.2021 durchgeführt. Die Bürgerinnen und Bürger hatten die Möglichkeit, bestehende Trassenvarianten zu bewerten, neue Alternativen vorzuschlagen sowie Hinweise zu Mängeln und Maßnahmen einzubringen. Insgesamt haben über 600 Personen teilgenommen, wobei circa 260 Personen den Abschnitt auf der Gemarkung des Landkreises Ravensburg bewertet und kommentiert haben.

Zusammenfassend zeigen die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung hinsichtlich der Attraktivität sowie der angebundenen Quellen und Ziele eine grundsätzliche Bestätigung der Vorzugstrasse. Die detaillierten Ergebnisse der Beteiligung sind in Anlage 2 dargestellt.

5. Vertiefende Untersuchungen im Rahmen der Linienbestimmung

Die Anregungen der Öffentlichkeit aufnehmend wurde die bisherige Trassendiskussion für die Anliegerkommunen im Landkreis Ravensburg ergänzt und vertieft. Die vertiefenden Untersuchungen umfassen u.a. die Darstellung beispielhafter Straßenquerschnitte sowie die konzeptionelle Planung ausgewählter Knotenpunkte bzw. Engstellen.

Ziel ist die Festlegung eines konkreten Trassenverlaufs des RS 9 als Grundlage für die weiteren Planungsschritte und vertiefenden Untersuchungen.

6. Trassenführung des RS 9 im Landkreis Ravensburg

Die Zuständigkeiten der verschiedenen Baulastträger kann Anlage 3 entnommen werden.

Baindt:

Auf dem Gemarkungsgebiet Baindt verläuft die empfohlene Trasse des RS 9 vom Dorfplatz über die Marsweilerstraße bis zum Kreisverkehr am Ortsausgang über Radfahrstreifen. Die Qualitätsstandards für eine Radschnellverbindung können hier nicht eingehalten werden. Der Beginn des RS 9 am Dorfplatz Baindt berücksichtigt die Umgestaltung des Dorfplatzes sowie die Erschließung des Fischer-Areals. Am Kreisverkehr K 7951/ Marsweiler Straße wird der Radverkehr über die bestehende Mittelinsel in den Mischverkehr übergeleitet. Alternativ können Radfahrende weiterhin die bestehende Unterführung nutzen. Auf dem Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr in Baindt und Baienfurt und erfolgt die Führung des RS 9 straßenbegleitend zur K 7951 im Zweirichtungsverkehr. Der bestehende Weg ist hierzu mindestens auf eine

Breite vom 5,00 m auszubauen und der Radverkehr am Knotenpunkt mit der Schachener Straße zu sichern.

Baienfurt:

Auf der Gemarkung Baienfurt verläuft die empfohlene Trassenführung bis circa 50 m nördlich der Einmündung der Heinrich-Heine-Straße weiterhin straßenbegleitend zur K 7951. Über die Neuanlage einer Mittelinsel erfolgt die Überleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn. Im weiteren Verlauf sieht die Planung die durchgängige Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen ($b = 1,75 \text{ m}$) bei einer verbleibenden Kernfahrbahn von 5,00 m für den Kfz-Verkehr vor. Die Umsetzung des RS 9 ist auf dem nördlichen Abschnitt der Landesstraße mit einem Umbau des Straßenraums verbunden. Im südlichen Abschnitt erfolgt die Markierung im bestehenden Straßenraum. Die vorliegenden Planungen sind im Zuge der weiteren Planungsschritte zu vertiefen. Aufgrund der örtlich begrenzten Platzverhältnisse ist die Einhaltung der Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen auf dem Abschnitt der Schutzstreifen nicht möglich.

Weingarten:

Die empfohlene Trassenführung des RS 9 auf dem Stadtgebiet Weingarten verläuft, ausgehend von der L 314 in Baienfurt, über die Waldseer- und Ravensburger Straße. Diese Variante stellt die direkteste Führung für den Radverkehr in Richtung Ravensburg dar. Weiterhin werden wichtige Quellgebiete sowie die Innenstadt angebunden. Ergänzende Potenzialanalysen haben gezeigt, dass eine Führung westlich von Weingarten erheblich weniger potenzielle Nutzer erreicht. Die Ausgestaltung des Radschnellweges befindet sich derzeit in der Abstimmung.

Ravensburg:

Im Norden von Ravensburg verläuft die empfohlene Trasse des RS 9 über die Gartenstraße, Kuppelnaustraße und Parkstraße als direkteste Weiterführung des Radverkehrs ausgehend von der Vorzugstrasse der Machbarkeitsstudie in Weingarten. Bei dieser Trassenführung werden sowohl das neue Schul- und Verwaltungszentrum, der "Landkreis Campus Ravensburg", als auch die östlich der Gartenstraße gelegenen Wohngebiete erschlossen und damit eine hohe Anzahl an potenziellen Nutzern erreicht. In der Kuppelnaustraße wird die Neuordnung der öffentlichen Stellplätze notwendig sein, um die Einhaltung der Qualitätsstandards bei der Einrichtung einer Fahrradstraße in der Kuppelnaustraße und Parkstraße zu erreichen.

Im Ravensburger Zentrum verläuft die empfohlene Trassenführung über die Möttelinstraße, Am alten Gaswerk, Bahnhofplatz, Pfannenstiel und Jahnstraße. Diese Führung des RS 9 ermöglicht sowohl eine Anbindung des Bahnhofes als zukünftige Mobilitätsdrehscheibe des GMS, bei der alle Mobilitätsarten (Fuß, Rad, Bus, Bahn, MIV und Taxi) miteinander vernetzt werden und die Verkehrswende vorangetrieben wird, als auch eine Anbindung des Schussenparks. Um möglichen Konflikten durch die Überlagerung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche der Mobilitätsarten am Bahnhofplatz und ZOB rechtzeitig zu begegnen, ist die Einhaltung der Radschnellverbindungsstandards in diesem Bereich, insbesondere unter Berücksichtigung der grundsätzlichen Anforderungen (z.B. Trennung von Rad- und Fußverkehr) sowie der Führungsformen, im weiteren Planungsprozess detailliert zu prüfen. In der Möttelinstraße und Am alten Gaswerk können bei der Einrichtung einer Fahrradstraße die Qualitätsstandards eingehalten werden. Im südlichen Bahnhofplatz wurde diese bei der Umsetzung der Radvorrangroute Schmalegg – Weingarten bereits realisiert. Im Zuge der Jahnstraße ist eine Einhaltung der Qualitätsstandards zwar nicht möglich und das Linksabbiegen von der Jahnstraße in den Pfannenstiel ist mit größeren Zeitverlusten verbunden, aber die Meersburger Straße kann

kreuzungsfrei und somit ohne Wartezeit unterquert werden.

In der Ravensburger Südstadt führt die empfohlene Trassenführung des RS 9 über die Jahnstraße. Ausgehend von einer Trassenführung entlang des Bahnhofs ist dies die direkteste Führung für den Radverkehr in Richtung Süden. Die Einhaltung der Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen wird in der südlichen Jahnstraße voraussichtlich erst ab der Lortzingstraße möglich sein. Hierfür ist der Entfall eines Kfz-Fahrstreifens je Fahrtrichtung notwendig. Durch die Anbindung des Gewerbegebietes Schubertstraße werden jedoch zahlreiche potenzielle Nutzer der Radschnellverbindung erschlossen.

In Eschach verläuft die empfohlene Trasse entlang der Friedrichshafener Straße / B 30 alt und bindet im Bereich südwestlich von Untereschach an die Gemarkung von Meckenbeuren an. Diese Trassenvariante stellt die direkteste und schnellste Führung zwischen der Südstadt und Untereschach dar und bindet sowohl bestehende Wohngebiete als auch potenzielle Neubaugebiete (Wohnungsbauerschwerpunkt Süd) an. Bei dem Neubau eines straßenbegleitenden Radweges im Zweirichtungsverkehr parallel zur B 30 alt können die Standards für Radschnellverbindungen eingehalten werden. Diese Trassenführung ist mit einer hohen Flächeninanspruchnahme durch Neubaumaßnahmen sowie Grunderwerbsmaßnahmen entlang der B 30 alt verbunden.

7. Fördermöglichkeiten

Für die Planung und den Bau von Radschnellverbindungen stellt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den Ländern aktuell Finanzhilfen in Höhe von in der Regel 75 Prozent zur Verfügung. Voraussetzungen für die Förderungen auf Bundesebene sind neben einem bau- und verkehrstechnisch einwandfreien Zustand der Radschnellverbindung, der Nachweis der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sowie ein hohes Radverkehrsaufkommen (von mehr als 2.000 Nutzer im Querschnitt pro Tag) und eine eigene Verkehrsbedeutung der Radschnellverbindung (nicht nur touristischer Verkehr).

Weiterhin sind eine Mindestlänge von in der Regel 10 km sowie der dauerhafte und verkehrssichere Betrieb bzw. die Unterhaltung durch den Straßenbaulastträger Fördervoraussetzung. Die Finanzmittel des Bundes können – mit Blick auf die Führungsform – nur für eigenständige und straßenbegleitende Radschnellwege (einschließlich Radfahrstreifen) eingesetzt werden. Für Fahrradstraßen bestehen demnach auf Bundesebene keine Finanzmittel.

Auf Landesebene kann der verbleibende Eigenanteil der Kommunen und Kreise nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) zusätzlich mit bis zu 50 % Landesmitteln unterstützt werden. Die Voraussetzungen für die Förderungen auf Landesebene differenzieren gegenüber den Fördervoraussetzungen auf Bundesebene. Diese umfassen die Einhaltung der Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg, eine Prognoseverkehrsstärke von mind. 2.000 Radfahrten im Querschnitt pro Tag und eine Mindestlänge der Radschnellverbindung von 5 – 10 km.

Durch eine Kombination von Bundes- und Landesfördermitteln kann bei Einhaltung der Fördervoraussetzungen optimalerweise eine maximale Förderquote von 87,5% für Radschnellverbindungen in kommunaler Baulast (Kommune bzw. Kreis) erreicht werden.

Die aktuellen Planungen zum RS 9 zeigen auf, dass aufgrund verschiedener Zwangspunkte

innerorts Engstellen bestehen, die eine durchgängige Realisierung der Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen nicht ermöglichen (vgl. Anlage 5). Engstellen bestehen im Landkreis Ravensburg u.a. in den Ortsdurchfahrten Untereschach und Baienfurt sowie in der Jahnstraße in Ravensburg durch die angrenzende Bebauung. Weiterhin bestehen Streckenabschnitte (v.a. Ortsdurchfahrt Weingarten), auf denen die Einhaltung der Standards angestrebt, aber noch nicht final nachgewiesen ist. Grund hierfür sind verschiedene Nutzungsansprüche an den Straßenraum (u.a. Radschnellverbindung, Beschleunigung des Busverkehrs, Fußverkehr, Stadtgestaltung, Begrünung).

Derzeit scheint eine Landesförderung, aufgrund der geringeren Mindestlänge (5 km), eher realisierbar als die Einhaltung der Fördervoraussetzungen auf Bundesebene (Mindestlänge i.d.R. 10 km). Es ist aber noch nicht bekannt, welche Ausnahmen auf Landes- und Bundesebene tatsächlich akzeptiert werden. Daher kann hierzu noch keine abschließende Einschätzung gegeben werden. Hierzu laufen weiterhin Gespräche zwischen Verkehrsministerium, Regierungspräsidium und dem Regionalverband.

8. Weiteres Vorgehen

Mit dem Beschluss einer Trassenführung des RS 9 sind die Planungen der Radschnellverbindung noch lange nicht abgeschlossen. Im Gegenteil können erst mit der Festlegung eines konkreten Linienverlaufs der Radschnellverbindung im Kreis Ravensburg die weiteren Planungsschritte gemäß den Leistungsphasen der HOAI angegangen werden.

Insbesondere Bereiche, wie z.B. die Ortsdurchfahrt Baienfurt oder die Friedrichshafener Straße / B 30 alt, bedürfen der weiteren intensiven Untersuchung und planerischen Ausgestaltung durch den jeweiligen Straßenbaulastträger. Die jeweiligen politischen Gremien sowie die Bevölkerung werden bei allen Planungen weiter beteiligt werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Kurzbeschreibung

Die Haushaltsmittel für die weiteren Planungsschritte sind in die folgenden Haushaltsjahre mitaufzunehmen und stehen unter dem Vorbehalt der Beschlussfassung des Haushaltsplans.

Matthias Weber, 07.09.23

gez. (Name Amtsleitung FK / (Datum)

Anlagen:

Anlage 1 zu 0168_2023_RS9_RSV-Ueberblick

Anlage 2 zu 0168_2023_RS9_MBS-Online-Beteiligung

Anlage 3 zu 0168_2023_RS9_Baulastträger

Anlage 4 zu 0168_2023_RS9_Fuehrungsform

Anlage 5 zu 0168_2023_RS9_Qualitaetsstandards