

**Sitzungsvorlage 2022/425**

Verfasser:  
Stadtplanungsamt, Ann-Christin Beuck

Stand: 28.11.2022

Beteiligung:

Az.

Ortschaftsrat Eschach	06.12.2022	öffentlich
Technischer Ausschuss	07.12.2022	öffentlich

**Radschnellweg RS 9 - Trassenführung im Stadtgebiet Ravensburg**

**Beschlussvorschlag:**

Der Technische Ausschuss stimmt der Trassenvariante im Zuge der Gartenstraße / Kuppelnaustraße / Parkstraße / Karlstraße / Friedrich-Schiller-Straße / Jahnstraße / Friedrichshafener Straße zu. Die beschlossene Trassenvariante ist Grundlage für die weiteren Planungsschritte nach den Leistungsphasen der HOAI durch die entsprechenden Baulastträger.

## Hintergrund

Radschnellverbindungen sind ein wichtiges Instrument der Radverkehrsförderung und der angestrebten Verkehrswende, insbesondere auf der hoch belasteten Pendlerachse im Regionalverband Bodensee-Oberschwaben. 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 hat eine Länge von 29 km und erreicht auf 85 % der Gesamtstrecke die Qualitätsstandards für eine Radschnellverbindung. Mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 2,0 wurde ihre Wirtschaftlichkeit nachgewiesen.

Aufgrund der prognostizierten Nutzerzahlen übernimmt das Land Baden-Württemberg für die Abschnitte zwischen Weingarten und Ravensburg die Baulast der geplanten Radschnellverbindung. Ebenso für die Ortsdurchfahrt von Baienfurt. Zwischen Baidt und Baienfurt sowie in der Weiterführung in Richtung Friedrichshafen wurde die geplante Route als Radschnellverbindung in der Baulast des Kreises eingestuft. 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 hatte der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben den Planungsauftrag für die Linienfindung und die Bildung sinnvoller Planungs- und Bauabschnitte für den RS 9 an die beiden Büros BERNARD Gruppe ZT GmbH und VIA eG vergeben. Ziel ist die Abstimmung und Festlegung der Linienführung der Radschnellverbindung, unter Beteiligung der Kommunen sowie der Bürgerschaft, sowie die anschließende Vorbereitung der weiteren Planungsschritte.

## Beteiligung

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 an der Beteiligung teilgenommen, wobei circa 90 Personen den Abschnitt auf der Gemarkung Ravensburg bewertet und kommentiert haben. Die Ergebnisse der Beteiligung werden im Rahmen der Sitzung der Technischen Ausschusses durch die Gutachter vorgestellt.

Zusammenfassend zeigen die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung hinsichtlich der Attraktivität, der Topografie sowie der angebundenen Quellen und Ziele eine grundsätzliche Bestätigung der Vorzugstrasse der Radschnellverbindung. Der Streckenverlauf wurde von ca. 60 % als mittelmäßig eingestuft, ca. 20 % bestätigen den Verlauf als direkte Verbindung, ca. 10 % betrachten die Vorzugstrasse als umwegig. Als mögliche Alternativstrecken wurden folgende Streckenabschnitte mehrfach benannt:

- Nordstadt: Führung über die Ulmer Straße bzw. die Schützenstraße anstelle einer Führung über die Garten- und Kuppelnaustraße
- Innenstadt: Führung westlich entlang des Bahnhofes (Bahnhofplatz) oder östlich über die Hindenburgstraße anstelle einer Führung über die Karl- und Jahnstraße

- Süden: Führung über Weißenau / Weiherstobel bzw. über Oberzell anstelle einer Führung entlang der B 30 alt

Diese sowie weitere mögliche Verläufe wurden in der vorangegangenen Machbarkeitsstudie bereits detailliert untersucht bzw. wurden in weiteren vertiefenden Untersuchungen im Nachgang zur Online-Beteiligung geprüft. Auf die Ergebnisse wird im Rahmen der Sitzung sowie im nachfolgenden Abschnitt zusammenfassend eingegangen.

### **Vertiefende Untersuchung im Rahmen der Linienbestimmung**

Im Süden Ravensburgs verläuft die Vorzugstrasse aus der Machbarkeitsstudie entlang der Friedrichshafener Straße und bindet im Bereich südwestlich von Untereschach an die Gemarkung Meckenbeuren an. In einem ergänzenden Variantenvergleich wurden zwei weitere Varianten über Weißenau und Mariatal bzw. Weiherstobel geprüft. Die Ergebnisse der Untersuchung zeigen eine Bestätigung der Vorzugstrasse entlang der Friedrichshafener Straße, obwohl diese mit dem höchsten Aufwand an Neubaumaßnahmen verbunden ist.

Folgende Gründe sprechen für eine Führung entlang der B 30 alt:

- direkteste Route
- kein Queren von sensible Bereichen (Naturschutzdenkmal Allee Abteistraße, Torplatz, Kirchplatz, Zentrum für Psychiatrie, Wald), welche den Ausbau im Radschnellverbindungsstandard erschweren / z.T. ausschließen
- Flächen überwiegend in öffentlicher Hand

Darüber hinaus wurden in der Ravensburger Südstadt (zw. Karlstraße / Meersburger Straße und Jahnstraße / Hindenburgstraße), ausgehend von der Online-Beteiligung, alternative Trassenvarianten diskutiert. Diese berücksichtigen folgende Streckenabschnitte in der Südstadt:

- Zwergerstraße
- Ziegelstraße
- Meersburger Straße
- Hirschgraben
- Seestraße
- Hindenburgstraße

Die Führung östlich der Jahnstraße über den Hirschgraben, See- und Hindenburgstraße ist aufgrund der engen Straßenräume (Markierung von Schutzstreifen, keine Einhaltung der Radschnellverbindungsstandards) sowie der sehr langen Wartezeiten für den Radverkehr im Hirschgraben (Busverkehr) nicht für die Führung der Radschnellverbindung geeignet. Die Meersburger Straße wurde aufgrund der hohen Komplexität der Verkehrsführung, die ebenfalls zu hohen Wartezeiten für den Radverkehr führt, nicht weiterverfolgt. Eine Führung der Radschnellverbindung über die Ziegelstraße ist grundsätzlich über die Einrichtung einer Fahrradstraße denkbar. Da eine Weiterführung über die Hindenburgstraße aus den oben beschriebenen Gründen nicht geeignet ist, wurde auch diese Möglichkeit verworfen.

Neben der Vorzugsvariante kommen im Ergebnis daher nur zwei Alternativen in der Ravensburger Südstadt (zw. Olgastraße und Jahnstraße) in Betracht: Zwergerstraße – Jahnstraße

bzw. Zwergerstraße – Ziegelstraße – Friedrich-Schiller-Straße. Beide Führungen erfordern gegenüber der Vorzugsvariante mehr Abbiegevorgänge, die längere Wartezeiten für den Radverkehr bedeuten. Zudem ist im oberen Abschnitt der Jahnstraße (Zwergerstraße bis Friedrich-Schiller-Straße) nur die Führung in geringeren Qualitätsstandards möglich. Im Ergebnis der Variantenprüfung wurde die Vorzugstrasse über die Olgastraße – Friedrich-Schiller-Straße – Jahnstraße daher ebenfalls bestätigt.

Die im Rahmen der Online-Beteiligung genannte Führung über die Ulmer Straße und entlang des Bahnhofes, wurde bereits im Zuge der Machbarkeitsstudie untersucht. Diese wurde aufgrund der Überlagerung von Nutzungsansprüchen am Bahnhof (Busse, Taxen, Fußverkehr, Radverkehr) nicht weiterverfolgt. Hinzukommt, dass über die Radvorrangroute Schmalegg – Weingarten die Anbindung des Bahnhofes sowie die Führung über die Ulmer Straße bereits ausgebaut wurde. Ebenso wurde die Führung über die Schützenstraße bereits in der Machbarkeitsstudie betrachtet. Da auf dem nördlichen Abschnitt (Eywiesenstraße bis Ulmer Straße) die Radschnellverbindungsstandards nicht eingehalten werden können sowie aufgrund des hohen Erschließungsverkehrs des dort ansässigen Gewerbes und Einzelhandels, wurde auch von dieser Trassenführung abgesehen.

### **Weiteres Vorgehen**

Mit der Festlegung auf einen konkreten Linienverlauf des RS 9 können die weiteren Planungsschritte angegangen werden. Es sind sinnvolle Planungs- und Realisierungsabschnitte zu bilden, die die Basis für die weiteren Planungen nach den Leistungsphasen der HOAI sind.

Für verschiedene Abschnitte der Trassenvariante sind im Zusammenhang mit anderen Vorhaben bereits konkretisierende Planungen in Bearbeitung, die sich in unterschiedlichen Bearbeitungsphasen befinden (z.B. Gartenstraße, Karlstraße, Jahnstraße, Friedrichshafener Straße und OD Untereschach).

### **Kosten und Finanzierung:**

Im Haushalt 2023/24 sind in der Verkehrsplanung für die Erarbeitung von Planungen und Konzepten insgesamt 563.000 EUR eingeplant (Kostenart: 42711100). Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Fördermitteln werden bei jedem Planungsabschnitt geprüft werden.

### **Anlage/n:**

Anlage 1: Trassenführung des Radschnellwegs RS 9 im Stadtgebiet Ravensburg