Sitzungsvorlage 2023/170

Stadt Ravensburg

Verfasser:
Stadtplanungsamt, Ann-Christin Beuck

Stand: 22.06.2023

Az.

Beteiligung:

Ortschaftsrat Eschach	04.07.2023	öffentlich
Technischer Ausschuss	12.07.2023	öffentlich
Gemeinderat	17.07.2023	öffentlich

Radschnellverbindung RS 9 – Trassenführung im Stadtgebiet Ravensburg

Beschlussvorschlag:

1. Der vorgeschlagenen Trassenführung der Radschnellverbindung RS 9 im Stadtgebiet von Ravensburg über die Gartenstraße – Kuppelnaustraße – Parkstraße – Möttelinstraße – Am alten Gaswerk – Bahnhofplatz – Pfannenstiel – Jahnstraße – Friedrichshafener Straße / B 30 alt wird zugestimmt.

2. Die beschlossene Trassenführung ist Grundlage für die weiteren Planungsschritte nach den Leistungsphasen der HOAI durch die entsprechenden Baulastträger.

3. Die Umsetzung der konkreten Planungen steht unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit und entsprechenden Sachbeschlüsse.

Sachverhalt:

1. Beschlusslage

Am 15.06.2018 wurde der Ausschuss für Umwelt und Technik vom Stadtplanungsamt über den aktuellen Sachstand zur Machbarkeitsstudie für die Radschnellverbindung Friedrichshafen – Baindt informiert. Es wurde die vorläufige Vorzugsvariante aus der Machbarkeitsstudie der brenner BERNARD ingenieure GmbH und VIA eG (Gartenstraße – Kuppelnaustraße – Parkstraße – Berger Straße – Karlstraße – Olgastraße – Zwergerstraße – Jahnstraße – B30 alt) vorgestellt, die in einer Wirkungsanalyse detaillierter untersucht werden sollte.

Nach Abschluss der Machbarkeitsstudie im März 2019 wurde der Technische Ausschuss am 19.04.2021 vom Stadtplanungsamt über den aktuellen Projektstand sowie das weitere Vorgehen zur Festlegung eines konkreten Trassenverlaufs der Radschnellverbindung RS 9 informiert. Für die Durchführung der Streckenbestimmung und Bildung von Planungsabschnitten wurden erneut die VIA eG und BERNARD Gruppe ZT GmbH beauftragt.

Am 06.12.2022 wurde dem Ortschaftsrat Eschach und am 07.12.2022 dem Technischen Ausschuss vom Stadtplanungsamt der Trassenverlauf des RS 9 im Zuge der Gartenstraße – Kuppelnaustraße – Parkstraße – Karlstraße – Olgastraße – Friedrich-Schiller-Straße – Jahnstraße – Friedrichshafener Straße zum Beschluss vorgeschlagen. Diese Trassenführung entsprach der Vorzugsvariante aus der Machbarkeitsstudie von 2019. Von den politischen Gremien wurden eine vertiefende Untersuchung und Darstellung der Trassenvarianten sowie eine erneute Beschlussvorlage für einen Trassenverlauf des RS 9 gewünscht.

2. Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg

Das Land Baden-Württemberg hat sich das Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil bis 2030 landesweit auf 20 % 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. CO_2, 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 Bodensee-Oberschwaben eine Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung zwischen Friedrichshafen und Baindt 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. Diese 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.

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 BERNARD Gruppe ZT GmbH und VIA eG vergeben. Ziel ist die Abstimmung und Festlegung der Linienführung der Radschnellverbindung. Dies erfolgt unter Beteiligung der Kommunen sowie der Bürgerschaft und umfasst auch die anschließende Vorbereitung der weiteren Planungsschritte.

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 an der Beteiligung teilgenommen, wobei circa 90 Personen den Abschnitt im Stadtgebiet von 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 der Radschnellverbindung aus der Machbarkeitsstudie. Die detaillierten Ergebnisse der Beteiligung sind in "Handout Teil 2 – Trassenverlauf in Ravensburg" dargestellt.

5. Vertiefende Untersuchungen im Rahmen der Linienbestimmung

Die Anregungen der Öffentlichkeitsbeteiligung aufnehmend und den Informationen im Ortschaftsrat Eschach am 06.12.2022 sowie im Technischen Ausschuss am 07.12.2022 folgend, wurde die bisherige Trassendiskussion für Ravensburg ergänzt und vertieft. Ziel ist die Festlegung eines konkreten Trassenverlaufs des RS 9 als Grundlage für die weiteren Planungsschritte und vertiefenden Untersuchungen.

Ein vertiefender Variantenvergleich mit beispielhaften Straßenquerschnitten wurde für die folgenden Abschnitte erstellt: Nordstadt, Zentrum, Südstadt und Eschach.

Ausgehend von den Ergebnissen der Variantenvergleiche durch die BERNARD Gruppe ZT GmbH wird für die Abschnitte Nordstadt, Südstadt und Eschach eine Trassenführung empfohlen, die der Vorzugsvariante aus der Machbarkeitsstudie von 2019 entspricht.

Für den Abschnitt im Zentrum wird von der Verwaltung hingegen eine Trassenführung vorgeschlagen, die von der Vorzugstrasse aus der Machbarkeitsstudie abweicht und entlang des Ravensburger Bahnhofes führt. Ursächlich für die Änderung der empfohlenen Trassenführung sind verkehrliche und städtebauliche Projekte, die erst nach Abschluss der Machbarkeitsstudie angestoßen oder deren konkrete Planungen begonnen worden sind. Hierzu gehören die Änderung der Verkehrsführung und Verkehrsberuhigung im Rahmen des Projektes "KlimaMobil" in der Karlstraße und Georgstraße, die Planungen zur Umsetzung eines ÖPNV-Konzeptes inkl. Taktverdichtung, Aus-/Umbau des Bahnhofes zu einer modernen Mobilitätsdrehscheibe im GMS im Rahmen des Klimamobilitätsplanes, der Schussenpark sowie die Bauleitplanung

zur Schaffung urbaner Quartiere im Bahnhofsumfeld. Durch diese Projekte haben sich nicht nur die Rahmenbedingungen sondern auch die Bewertungen der möglichen Trassenführungen des RS 9 im Ravensburger Zentrum geändert.

6. Trassenführung des RS 9 im Stadtgebiet von Ravensburg

Nordstadt

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 potentiellen Nutzern erreicht werden. 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.

Zentrum

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 Bahnhofsplatz 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.

Südstadt

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 Fahrstreifens je Fahrtrichtung notwendig. Durch die Anbindung des Gewerbegebietes Schubertstraße werden jedoch zahlreiche potentielle Nutzer der Radschnellverbindung erschlossen.

Eschach

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 potentielle Neubaugebiete (Wohnungsbauschwerpunkt Süd) an. Bei dem Neubau eines straßenbegleitenden Radweges im Zweirichtungsverkehr (Breite: 4 m) parallel zur B 30 alt können die Standards für Radschnellverbindungen eingehalten werden. Diese Trassenführung ist mit einer hohen Flächeninanspruchnahme durch Neubaumaßnahmen (ca. 13.800 m²) sowie Grunderwerbsmaßnahmen (ca. 1.500 m²) entlang der B 30 alt verbunden. Die Überleitung des Radverkehrs auf den Zweirichtungsradverkehr erfolgt am Kreuzungspunkt Friedrichshafener Straße / Tettnanger Straße / Weingartshofer Straße. Eine Umgestaltung des Knotenpunktes zu einem

Kreisverkehr wurde bereits grundsätzlich anhand einer ersten konzeptionellen Skizze mit positiven Ergebnis geprüft. Zudem erfordert diese empfohlene Trassenführung kein Queren von sensiblen Bereich (u.a. Allee in der Abteistraße, Torplatz, Kirchplatz), die einen Ausbau des RS 9 im Radschnellverbindungsstandard erschweren oder sogar ausschließen.

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% zur Verfügung. Der verbleibende Eigenanteil der Kommunen kann nach dem Landesgemeindefinanzierungsgesetz (LGVFG) zusätzlich mit bis zu 50 % Landesmitteln unterstützt werden. Durch eine Kombination von Bundes- und Landesfördermitteln kann eine Förderquote von 87,5% erreicht werden.

Voraussetzungen für die Förderungen sind 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.

Die Inanspruchnahme der Fördermittel wird bei jedem Planungs- und Bauabschnitt des RS 9 durch die Verwaltung geprüft werden.

8. Weiteres Vorgehen

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

Insbesondere Bereiche, wie z.B. der Bahnhofsplatz oder die Friedrichshafener Straße / B 30 alt, bedürfen der weiteren intensiven Untersuchung und planerischen Ausgestaltung durch den jeweiligen Straßenbaulastträger. Der Gemeinderat und der Ortschaftsrat Eschach sowie die Bevölkerung werden bei allen Planungen weiter beteiligt werden.

Kosten und Finanzierung:

Im Haushalt 2023/24 sind im Stadtplanungsamt in der Verkehrsplanung für die Erarbeitung von Planungen und Konzepten insgesamt 563.000 EUR eingestellt (Kostenart: 42711100).

Klimawirkungsprüfung:

Einschätzung der CO_2-Relevanz		
CO_2 neutrales Ravensburg	Hat der Beschlussgegenstand voraussichtlich Auswirkungen auf die CO_2-Bilanz der Stadt Ravensburg?	
	Ja ☐ ☐ **positiv** ☐ **negativ**	**Nein** ☒ Die zusätzlichen CO_2-Emissionen durch Baumaßnahmen des RS 9 werden langfristig durch eine Verlagerung vom Kfz- auf den Radverkehr ausgeglichen.

1. **Menge** der CO_2-Emissionen

☐ **gering** → bis ca. 3 t CO_2 / Jahr (entspricht < 6,3 MWh_{el} / 12 MWh Erdgas / 13.800 PKW km)
☐ **mittel** → bis ca. 130 t CO_2 / Jahr (entspricht < 270 MWh_{el} / 525 MWh Erdgas / 600.000 PKW km)
☐ **erheblich** → über ca. 130 t CO_2 / Jahr (entspricht > 270 MWh_{el} / 525 MWh Erdgas / 600.000 PKW km)

2. **Dauer** der CO_2-Emissionen

☐ **kurz** → max. 1 Jahr
☐ **mittel** → 1 Jahr bis 10 Jahre
☐ **langfristig** → 10 und mehr Jahre

Textliche Begründung der Einschätzung (Kurzversion)

Klimawirkungsprüfung entfällt

☐ Beschlussgegenstand wurde bereits im Text Sachverhalt am Text Sachverhalt bewertet.

Anlage/n:

Anlage 1: Handout Teil 1 – Überblick Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg

Anlage 2: Handout Teil 2 – Trassenverlauf in Ravensburg

Anlage 3: Trassenverlauf Ravensburg – Übersicht

Anlage 4: Trassenverlauf Ravensburg – Übersicht potenzielle Führungsform

Anlage 5: Trassenverlauf Ravensburg – Übersicht Qualitätsstandard