

## Sitzungsvorlage

Gremium: Ausschuss für Umwelt und Technik  
 Am: 04.05.2021

### Betreff:

Radwegeinfrastruktur - Handlungsansätze und Maßnahmen 2021-2023

### Anlage(n):

Mitzeichnung  
 Anlage: Radroutennetz

### Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme.

### Beratungsfolge:

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungsdatum	Beschluss
Ausschuss für Umwelt und Technik	Kenntnisnahme	öffentlich	04.05.2021	

### Haushaltsrechtliche Deckung

Finanzielle Auswirkungen:

Entfällt

Deckungsvorschlag:

Entfällt

## **Sachdarstellung und Begründung:**

Dem Gemeinderat wurde in der Sitzung des AUT am 19.01.2021 in Zusammenhang mit dem Antrag der SPD-Fraktion zur Verbesserung der Radwege ein Überblick über die in den letzten Jahren bereits umgesetzten wesentlichen Maßnahmen am Radroutennetz der Stadt Kornwestheim gegeben (s. Vorlage 01/2021). In der Diskussion wurde von der SPD-Fraktion u.a. auch mit Blick auf den nächsten Doppelhaushalt 2022/23 angeregt darzustellen, mit welchen Maßnahmen das Radroutenkonzept optimiert werden kann.

### **Grundsätzliches**

Das Radroutennetz in Kornwestheim gliedert sich in Nord-Süd- und Ost-West-Routen. Diese Haupttrouten sind alle im Hauptnetz des Landkreises Ludwigsburg dargestellt und entsprechend beschildert. Eine Übersicht ist der Vorlage beigelegt und war bereits Grundlage der Vorlage 1/2021.

Daraus ergibt sich, dass sich die Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs in der Stadt Kornwestheim auf die Bereiche der Haupttrouten konzentrieren. Ähnlich wie im Straßenverkehr haben die Haupttrouten das Ziel, den Radverkehr aus den Wohnquartieren zu sammeln und den Radfahrer möglichst hindernisfrei und somit schnell ans Ziel zu führen.

Im Umkehrschluss sieht die Verwaltung deshalb auch keinen gesteigerten Handlungsbedarf in den innerstädtischen Wegen abseits der Haupttrouten. In den Wohngebieten gilt in aller Regel Tempo 30, sodass der Radfahrer gefahrlos auf der Straße fahren kann, ohne dass hierfür gesonderte Radstreifen o.Ä. notwendig sind.

Nachfolgend sollen nun die baulichen Maßnahmen der nächsten Jahre an den Hauptachsen beschrieben werden. Darüber hinaus werden auch noch die Themen Abstellanlagen und Leih-Rad angesprochen, sodass das Thema Radverkehr umfassend abgearbeitet wird.

Eine Steigerung des Anteils des Radverkehrs wird primär dadurch erreicht, dass für die Strecken des täglichen Bedarfs das Auto durch das Fahrrad ersetzt wird. Dafür zwingend notwendig ist es, dass die Radrouten in der Stadt leicht erkennbar und verständlich sind und die Bürger dadurch animiert werden, das Fahrrad zu nehmen. Deshalb zielen die aufgeführten Maßnahmen ganz wesentlich darauf ab, mehr Sichtbarkeit und Begreifbarkeit des Radverkehrsnetzes zu schaffen. Die Veränderungen zugunsten des Radverkehrs müssen also im Stadtbild wahrnehmbar sein.

### **Möglichkeiten der Führung des Radfahrers**

Bei der Netzplanung ist grundsätzlich zu berücksichtigen, dass Radfahrer je nach Fahrtzweck, Alter und Erfahrung ganz unterschiedliche Bedürfnisse und Anforderungen haben (Geschwindigkeit, Sicherheitsgefühl, usw.). Unter Umständen ergibt sich hieraus die Notwendigkeit unterschiedliche Streckenführungen für unterschiedliche Nutzergruppen herauszuarbeiten. Klar ist, dass die Schaffung von Angeboten für den Radfahrer immer mit Einschränkungen für andere Verkehrsteilnehmer verbunden ist, da im Stadtgebiet Kornwestheim der zur Verfügung stehende Straßenraum sehr begrenzt ist. Beispielhaft sei hierfür der Wegfall von PKW-Stellplätzen oder Bäumen im öffentlichen Raum zugunsten der Anlage eines Angebotsstreifens für Fahrradfahrer genannt.

In den letzten Jahren konnte man vermehrt feststellen, dass die Führung des Radfahrers im Seitenraum häufiger zu Konflikten mit den Fußgängern führt. Dies liegt primär daran, dass sich der Anteil an e-Bikes stark erhöht hat und somit die Radfahrer mit höherer Geschwindigkeit unterwegs sind. Angenommen werden muss, dass der Anteil an E-Bikes auch künftig weiter zunimmt. Entsprechend hat sich bei der Radnetzplanung bundesweit mittlerweile ein deutlicher Paradigmenwechsel ergeben: der klare Fokus liegt auf der Integration des Radfahrers im Fahrbahnbereich und nicht mehr primär auf der Führung im Seitenraum.

Die Führung des Radfahrers im Fahrbahnbereich dient dabei nicht nur dem Schutz des Fußgängers als schwächstem Verkehrsteilnehmer, sondern kann auch die Verkehrssicherheit des Radfahrers deutlich verbessern. Gemäß Studien sind insbesondere Situationen an Grundstücksein- und -ausfahrten sowie an Knotenpunkten und Straßeneinmündungen besonders konfliktträchtig. Mit der Führung des Radverkehrs im Fahrbahnbereich lässt sich dieses Gefahrenpotenzial deutlich reduzieren.

Beispiele zur sicheren Führung des Radfahrers im Fahrbahnbereich wurden bereits im Stadtgebiet umgesetzt. Ein sogenannter „Benutzungspflichtiger Radfahrstreifen“ findet sich im Bereich Wette in Fahrtrichtung Süd, sogenannte „nicht-benutzungspflichtige Schutzstreifen“ wurden umgesetzt u.a. im Bereich des Holzgrunddurchlass, der Theodor-Heuss-Straße und auf der Solitudeallee. Auch der sogenannte „Aufgeweitete Radaufstellbereich (ARAS)“ wie z.B. in der Ludwig-Herr-Straße / Zeppelinstraße dient der verbesserten Integration und Wahrnehmbarkeit des Radverkehrs im Fahrbahnbereich und hat sich als ergänzendes Element mittlerweile in Kornwestheim etabliert.

Zusätzlich kann dem Radverkehr auch über die Ausweisung von Fahrradstraßen eine entsprechende Priorität zuerkannt werden. Erste Ideen für die Umsetzung von Fahrradstraßen wurden bereits in der Verkehrs- und Radwegeschau vorgestellt und diskutiert.

Entlang einzelner Streckenabschnitte in Kornwestheim sind aus Gründen der Verkehrssicherheit benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen im Seitenraum in Form von sogenannten „Gemeinsamen Geh- und Radwegen“ und „Getrennte Geh- und Radwegen“ vorhanden (z.B. entlang der Westrandstraße). Diese Streckenabschnitte wurden in den vergangenen beiden Jahren im Rahmen der Unterhaltung komplett überarbeitet, um die Verkehrssicherheit zu verbessern. So sind mittlerweile entlang dieser Routen alle Furten an Knotenpunkten und über Einmündungen zur Verdeutlichung der Vorfahrtssituation einheitlich markiert und mit einer flächigen Rotmarkierung / Piktogrammen hinterlegt. Auch Gehwegabsenkungen konnten weitestgehend optimiert und dadurch der Nutzungskomfort erhöht werden. Zusätzlich wurde auch die ordnungsrechtliche Beschilderung wo immer erforderlich ausgetauscht und z.B. auch mit Hinweisen auf den Radverkehr und / oder potentielle Gefahrenstellen ergänzt.

All diese Maßnahmen führen dazu, dass durch die entsprechenden Markierungen auf der Fahrbahn der Radverkehr den anderen Verkehrsteilnehmern bewusst gemacht wird und der entsprechend benötigte und erforderliche Raum geschaffen wird.

## **Geplante Maßnahmen der Jahre 2021-2023**

### Bereich „Alter Markt“

Auf Vorlage 19/2021 wird verwiesen. Die Maßnahme soll im Sommer 2021 umgesetzt werden, die erforderlichen finanziellen Mittel sind vorhanden.

### Hohenstauffen-Allee

Umsetzung des Bereichs zwischen Marktplatz und Gymnasium noch in 2021  
Bereich zwischen Gymnasium und Ludwig-Herr-Straße im Jahr 2022

Die Ost-West-Verbindung entlang der Hohenstauffenallee ist für das Radroutennetz in Kornwestheim von wesentlicher Bedeutung. Schulen und weitere wesentliche Infrastruktureinrichtungen sind über dieser Achse direkt zu erreichen, die zusätzlich auch als Alternative zur Zeppelinstraße akzeptiert und gut angenommen ist. Demgegenüber steht der nicht zuletzt auch aufgrund von Wurzelaufbrüchen schlechte bauliche Zustand der Wegeverbindung.

In einem ersten Schritt in diesem Jahr vorgesehen ist, den Bereich bis zum Gymnasium zu sanieren. Es stehen neben Belagsarbeiten insbesondere auch Verbesserungen zum Schutz der Baumstandorte an. In Vorbereitung der für 2022 vorgesehenen Umsetzung eines weiteren Bauabschnitts zwischen dem Gymnasium und der Ludwig-Herr-Straße sollen in der nächsten Sitzung der Verkehrs- und Radwegschau Varianten einer möglichen Radfahrerführung vorgestellt werden. Erforderliche finanzielle Mittel für das Jahr 2021 sind vorhanden. Die Umsetzung der für 2022 vorgesehenen Maßnahme steht unter dem Vorbehalt der Mittelbereitstellung im nächsten Doppelhaushalt. Die Maßnahme ist Bestandteil der KuF (Kosten- und Finanzierungsübersicht) des Sanierungsgebiets „Südlich Salamander Stadtpark“ und über dieses förderfähig.

### Hohenzollernstraße / Bereich W&W

Nachdem mittlerweile auch die Zusage der Stadt Ludwigsburg zur Anpassung der Verkehrsführung im Bereich des GdF-Knotens vorliegt, wird aktuell die bereits beschlossene Planung zum Neubau einer Radwegverbindung entlang der Hohenzollernstraße zwischen GdF-Knoten und Rampe B27 zur Umsetzungsreife entwickelt. In Abstimmung auf die Baumaßnahme W&W ist vorgesehen, die Maßnahme bis Sommer 2022 umzusetzen. Erforderliche finanzielle Mittel sind vorhanden.

### Nord-Süd-Achse Ludwigsburger / Stuttgarter Straße

Bereich zwischen Lange Straße / Jakobstraße und Pflugfelder Straße, Ostseite in 2022  
Bereich zwischen Lange Straße / Jakobstraße und Pflugfelder Straße, Westseite in 2023

Durch die Reduzierung auf Tempo 40 liegen nun die Rahmenbedingungen für die Festlegung der künftigen Führung des Radverkehrs entlang der Hauptachsen vor. Erste Ansätze wurden bereits in der Verkehrs- und Radwegschau diskutiert, diese werden in der Folge weiter ausgearbeitet und dem Gemeinderat vorgestellt.

Aus Sicht der Verwaltung grundsätzlich denkbar ist, den Bereich zwischen Jakob-/Lange Straße und der Pflugfelder Straße geteilt in 2 Bauabschnitte (BA1: Ostseite, BA2: Westseite) in den Jahren 2022 und 2023 mit Blick auf den Radverkehr zu optimieren. Hierfür müssten Mittel im kommenden Doppelhaushalt bereitgestellt werden.

### Verbindung Hornberg- / L.-Herr-Straße

Bereich Hornbergstraße in 2023

Bereich Ludwig-Herr-Straße in 2024

Im Laufe dieses Jahres sollen Ansätze für eine Neuaufteilung des Verkehrsraums erarbeitet und nachfolgend in Vorbereitung einer Umsetzung in den Jahren 2023 und 2024 im Gemeinderat diskutiert werden. Für diese Maßnahmen müssen im nächsten Doppelhaushalt entsprechende Mittel bereitgestellt werden. Die Maßnahme ist Bestandteil der KuF (Kosten- und Finanzierungsübersicht) des Sanierungsgebiets „Südlich Salamander Stadtpark“ und über dieses förderfähig.

### Verbindung Aldinger Straße

Bereich zwischen Im Moldengraben und Enzstraße in 2022/23

Nach dem Umbau des Knotenpunkts Enzstraße soll in Zusammenhang mit der Entwicklung der Gewerbeflächen der ehemaligen Einfachstwohnungen in den Jahren 2022/23 auch der Straßenraum ab der Einmündung Im Moldengraben nach Osten unter Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs neu geordnet werden. Entsprechende Planungsüberlegungen sollen dem Gemeinderat in diesem Jahr vorgelegt werden. Auch für diese Maßnahmen müssen im nächsten Doppelhaushalt entsprechende Mittel bereitgestellt werden

### Solitudeallee

2. Bauabschnitt südlich Gröninger Weg in 2022/23, Verbreiterung von 3m auf 4m

Aufgrund des hohen Nutzungsdrucks und zur Beseitigung von Konflikten mit der Landwirtschaft wurde die Solitudeallee bereits im Jahr 2019 in einem Abschnitt südlich der R.-Diesel-Straße von 3 auf 4m verbreitert. Aus planerischer Sicht sinnvoll wäre, die Maßnahme im nächsten Doppelhaushalt in einem weiteren Teilabschnitt fortzuführen. Entsprechende Mittel hierfür müssten bereitgestellt werden.

### **Weitere Maßnahmen**

Über die o.a. größeren Maßnahmen hinaus besteht v.a. auch im Bereich von Knotenpunkten wie z.B. Kreuzung Mühlhäuser Straße / Zeppelinstraße entsprechender Handlungsbedarf. Sobald für die relevanten Punkte erste Planungsvorschläge vorliegen, sollen diese in der Verkehrs- und Radwegeschau diskutiert werden.

Zum aktuellen Zeitpunkt noch unklar sind die Entwicklungen im Zusammenhang mit der Diskussion um die Bereitstellung von Radschnellwegverbindungen und mögliche Konsequenzen auf das Radroutennetz der Stadt Kornwestheim. Hier muss zunächst abgewartet werden wie sich das Projekt weiter entwickelt.

### **Radabstellanlagen**

Im Stadtgebiet wurden in den vergangenen Jahren intensiv an dem Thema Radabstellanlagen gearbeitet.

Im Bereich des Bahnhofs gibt es seit April 2018 für Bürger die Möglichkeit, dauerhaft 10 Fahrradboxen anzumieten. Damit wird eine möglichst nahtlose Verknüpfung von Radverkehr und der ÖPNV-Anbindung geschaffen, die insbesondere für Berufspendler wichtig ist. Aufgrund der hohen Nachfrage wurde das Angebot am 01.04.2020 um weitere 10 Boxen ergänzt (auf jetzt insgesamt 20 Fahrradboxen).

Im Rahmen der Neuplanung des Busbahnhofes wird die weiterhin hohe Nachfrage an verschlossenen Abstellmöglichkeiten ebenfalls berücksichtigt.

Darüber hinaus gibt es im gesamten Stadtgebiet ein gutes Angebot an einfachen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Dabei lag in den vergangenen Jahren der Schwerpunkt auf dem öffentlichen Raum. So wurde insbesondere im Bahnhofsumfeld das Angebot an Abstellmöglichkeiten wesentlich ergänzt.

Der Schwerpunkt verlagert sich daher in der Folgezeit auf die Abstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen. Bereits im Jahr 2020 wurden verschiedene Kitas mit Abstellmöglichkeiten ausgestattet. Für das Jahr 2021 ff. ist die Umsetzung von weiteren Abstellmöglichkeiten an den KiTa's vorgesehen. An den Schulen gibt es bereits gute Abstellmöglichkeiten bzw. diese sind aktuell in Planung und Umsetzung (Hohenstauffenallee, Realschule). An den Sporthallen wird das Angebot in den kommenden Jahren weiter verbessert oder zumindest erneuert werden.

### **Leih-Fahrrad-Möglichkeiten**

Seit dem Jahr 2018 gibt es in der Stadt Kornwestheim die Möglichkeit, über „RegioRad Stuttgart“ sich ein Fahrrad bzw. e-Bike auszuleihen. Das Angebot verfügt über ein weitumfassendes Netz in ganz Deutschland und ermöglicht es den Nutzern, das Leih-Rad auch an einer anderen Station als der Ausleih-Station abzugeben, ganz ähnlich der verschiedenen carsharing-Angeboten. In Kornwestheim gibt es zwei Stationen: am Bahnhof sowie im Zentrum von Pattonville.

Zahlen über die Auslastung des Systems liegen der Stadtverwaltung derzeit nicht vor. In den kommenden Jahren werden die Möglichkeiten geprüft, dieses Angebot weiter attraktiv zu gestalten und gegebenenfalls weitere Stationen im Stadtgebiet zu schaffen. Die Standorte sollten sich dabei an frequentierten Zielen orientieren wie beispielsweise dem Alfred-Kercher-Bad oder dem Arbeitsplatzschwerpunkt W&W.

### **Finanzbedarf**

Der Finanzmittelbedarf zur Umsetzung von Maßnahmen im Bereich der Radverkehrsförderung ist sicher in jeder Kommune anders und stark abhängig von den jeweiligen Rahmenbedingungen.

Einen Anhaltspunkt zum Finanzbedarf von Kommunen in Zusammenhang mit dem Ausbau der Radfahrinfrastruktur ist im *Nationalen Radverkehrsplan 2020* des Bundesministeriums für Verkehrs und digitale Infrastruktur zu entnehmen. Differenziert wird hier nach Einsteiger-, Aufsteiger- und Vorreiter-Kommunen sowie unterschiedlichen Handlungsbereichen (Infrastruktur Neubau und Unterhaltung, Abstellanlagen, Weitere Maßnahmen, Kommunikation, etc.). Die genannten Beträge verstehen sich als ein Pro-Kopf-Betrag. So orientieren sich die im Haushalt der Stadt Kornwestheim seit ein paar Jahren regelmäßig veranschlagten 60.000 € / Jahr für den Bereich der Unterhaltung an dem im Nationalen Radverkehrsplan dargestellten Ansatz für Aufsteigerkommunen von 1,7 € / Kopf und Jahr.

**Finanzbedarf von Städten, Gemeinden und Landkreisen für verschiedene Aufgabenbereiche**  
(in Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr; Spannbreiten entsprechend unterschiedlichen Ausgangssituationen bzw. Perspektiven)

		Infrastruktur (Um-/Neubau und Erhaltung)	Infrastruktur (betriebliche Unterhaltung)	Summe (Spalten 1+2)	Abstellanlagen	Nicht investive Maßnahmen (u.a. Kommuni- kation)	Weitere Maß- nahmen (Fahrradver- leihsystem, Fahrradstation)	Gesamtsumme (Spalten 3-6) gerundet
		1	2	3	4	5	6	7
Städte und Gemeinden	Einsteiger	5 - 12	1,10	6,10 - 13,10	1,10 - 2,50	0,50	0,50 - 2	8 - 18
	Aufsteiger	8 - 12	1,70	9,70 - 13,70	1,20 - 1,50	0,50	1 - 2	13 - 18
	Vorreiter	12	3	15	0,10 - 0,80	1	2	18 - 19
Landkreise	Einsteiger	0,20 - 4,60	0,10	0,30 - 4,70	0,50 - 1			1 - 6
	Aufsteiger	0,30 - 4,10	0,10 - 0,40	0,40 - 4,50	0,50 - 1,50			1 - 6
	Vorreiter	2,40 - 3,00	0,50 - 0,70	2,90 - 3,70	1 - 1,50			4 - 5

Für Aufsteigerkommunen zeigt die Tabelle über alle Handlungsfelder hinweg einen Gesamtbetrag von 12 – 18 Euro / Kopf und Jahr was für Kornwestheim einem Betrag von rd. 400.000 – 610.000 Euro / Jahr entspricht. Für den Bereich der Infrastruktur sind 8-12 Euro / Person und Jahr angesetzt was einem Betrag von ca. 270.000 – 408.000 Euro entspricht.

Dabei zu berücksichtigen ist aber, dass Umbaumaßnahmen in den seltensten Fällen allein dem Radverkehr dienen, sondern sehr häufig im Rahmen ohnehin anstehender Sanierungen oder auch im Zuge ohnehin angedachter Straßenneu- oder -umbaumaßnahmen erfolgen. Das Volumen des vom Gemeinderat im März 2021 beschlossenen Maßnahmenkonzeptes im Bereich des Alten Markts macht aber deutlich, dass insbesondere für die Umsetzung von Maßnahmen entlang des Hauptstraßennetzes größere Investitionssummen erforderlich werden.

Die Verwaltung plant, künftig einen Sockelbetrag von 400.000€ für investive Maßnahmen in den Haushalt einzustellen. Die Höhe dieses Betrags ist an die Empfehlung des nationalen Radverkehrsplans angelehnt. Es ist jedoch nicht unwahrscheinlich, dass durch Einzelmaßnahmen dieser Betrag in den Jahren 2022 und 2023 gegebenenfalls überschritten werden kann.

Künftig wird im Haushaltsplan eine Übersicht zu finden sein, in der die in den einzelnen Sachkonten und Teilhaushalten geplanten Mittel zu Gunsten des Radverkehrs dargestellt sind.

## Fazit

Die Verwaltung sieht die Stadt Kornwestheim grundsätzlich gut aufgestellt in Bezug auf die Möglichkeiten für Radfahrer, sicher ans Ziel zu kommen. In den letzten Jahren wurden einige Maßnahmen umgesetzt, die für wesentliche Verbesserungen gesorgt haben.

Die Aufgaben in den kommenden Jahren werden hingegen tiefer in das bisherige Verkehrsnetz eingreifen, daher auch größere Interessenskonflikte hervorrufen und auch mit größerem finanziellem Aufwand verbunden sein. Der Schwerpunkt der Maßnahmen wird dabei ganz klar auf den Hauptrouten liegen.

Aufgrund der beschriebenen Wechselwirkungen im Verkehrsnetz können leider auch Verschiebungen einzelner Maßnahmen nicht vollständig ausgeschlossen werden.