



Dezernat IV
Amt für Straßenwesen

Datum 22.03.2024
Gz. 66 St-P/pa-66.1-
109037/2024
Telefon 56-4434

Behandlung	Gremium	Datum	Status
Entscheidung	Bau- und Umweltausschuss	30.04.2024	öffentlich

Anlagen

Anlage 1

Betreff

2. Bauabschnitt Radschnellweg 3
Vorschlag zur Vorzugstrasse und weiteres Vorgehens

I. Antrag

Die vorgeschlagene Vorzugstrasse des 2. Bauabschnittes des Radschnellwegs 3 (RS3) wird vorbehaltlich der ausstehenden Ergebnisse der Umweltplanung, der weiteren Abstimmung mit den Naturschutz- und Verkehrsverbänden, dem Regierungspräsidium Stuttgart und dem Ministerium für Verkehr genehmigt. Die Verwaltung wird beauftragt alle notwendigen weiteren Schritte und Abstimmungen für einen Abschluss der Vorplanung umzusetzen.

II. Sachverhalt

Hintergrund

Der Radschnellweg RS 3 von Bad Wimpfen nach Heilbronn-Horkheim ist eine von drei Pilotstrecken des Landes Baden-Württemberg und ein Vorhaben des Landes. Der erste Bauabschnitt von Bad Wimpfen bis etwa 480 m nördlich der Neckargartacher Brücke wird durch das Regierungspräsidium Stuttgart geplant und gebaut. Der zweite Bauabschnitt bis zum Ausbauende im Bereich Heilbronn-Horkheim wird gemäß Vereinbarung von der Heilbronner Stadtverwaltung geplant und gebaut. Die Finanzierung des Vorhabens liegt vollständig beim Land Baden-Württemberg.

Der Radschnellweg RS 3 ist eine Maßnahme des Mobilitätspakts Heilbronn-Neckarsulm.

Radschnellweg - Definition

Radschnellverbindungen oder Radschnellwege sind überörtliche Infrastrukturelemente für den Alltagsverkehr. Sie dienen insbesondere den Berufs- und Ausbildungspendlern und sind Bestandteile des kommunalen Radverkehrsnetzes. Darüber hinaus zeigen Erfahrungen, dass auch im Schüler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr diese Strecken in der Regel einen hohen Stellenwert einnehmen. Durch die vorzugsweise getrennte Führung zum Kfz-Verkehr entsteht eine attraktive Radinfrastruktur für alle Alters- und Zielgruppen. Insgesamt bieten sie dem Radverkehr ganzjährig die Möglichkeit Distanzen sicher, umwegarm, zügig und komfortabel zu befahren.

Unter anderem durch die konsequente Trennung von Fuß- und Radverkehr entsteht gleichzeitig auch eine attraktive und barrierefreie Fußverkehrsinfrastruktur.

Insbesondere durch die Förderung des Radverkehrs werden begleitende Kfz-Verkehrsinfrastrukturen insbesondere in den Hauptverkehrszeiten entlastet. Weitere Vorteile dieser Verkehrsabwicklung sind CO₂-Einsparung, geringerer Feinstaub- und Schadstoffausstoß und verminderte Lärmbelastung.

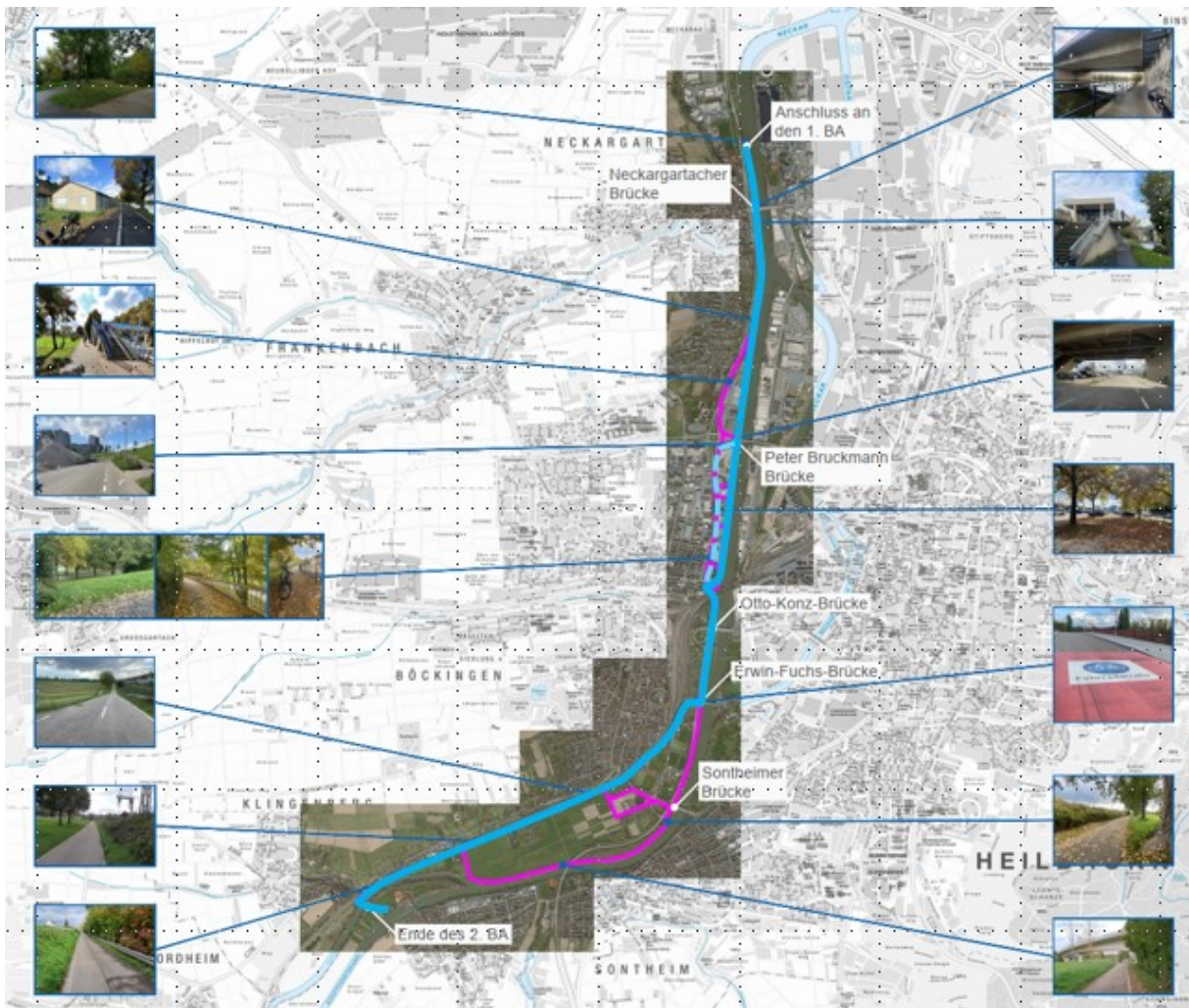
Vorzugstrasse des 2. Bauabschnittes

Im definierten Planungsraum stehen verschiedene Wegealternativen zur Auswahl (siehe Anlage 1). Ziel der Vorplanung ist es die Vorzugstrasse zu identifizieren, die im Zuge des weiteren Planungsprozesses weiterverfolgt wird, und offene Fragestellungen zu möglichen Ingenieurbauwerken zu klären.

Neben fachlichen Überlegungen und verschiedenen Rahmenbedingungen flossen die Ergebnisse der Bürger- und Gremienbeteiligung in die Planung mit ein. Spezifische Vor- und Nachteile der Streckenabschnitte wurden verglichen, um die geeignetste Vorzugsstrecke zu identifizieren (vgl. Anlage 1; Anm.: Das Ing.-Büro für die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) verwendet eine abweichende Farbskala: Rot = Unkritisch, Gelb = Neutral, Grün = Kritisch. Das Ing.-Büro für die Verkehrsplanung verwendet hingegen das rot-gelb-grün Farbschema in der üblichen Form).

Die Stadtverwaltung schlägt nach Abwägung aller aktuell verfügbaren Informationen folgende Vorzugsstrecke vor (blaue, durchgängige Signatur, siehe auch Anlage 1):

Ab dem Ausbauende des 1. Bauabschnittes im Norden wird der Bestandsgeh- und radweg entlang des Neckars ausgebaut. Idealerweise folgt der Radschnellweg weiterhin der heutigen Führung entlang des Neckars im Bereich der Firma Krieger bis zum Depot der Verkehrsbetriebe. Wenn die dort notwendige Grundstücksverfügbarkeit nicht zeitgerecht erfolgen kann, kann als Alternativführung die dargestellte Führung in „zweiter Reihe“ mit einem Brückenschlag in Höhe der Wilhelm-Leuschner-Straße vor (hellblau gestrichelte Linie, siehe auch Anlage 1) in Betracht gezogen werden. Ab Höhe der Wilhelm-Leuschner-Straße bis zur Erwin-Fuchs-Brücke ist ein Ausbau des bestehenden Geh- und Radweges mit einem Brückenschlag im Bereich der Otto-Konz-Brücke und der Ergänzung der Erwin-Fuchs-Brücke um eine weitere Rampe angedacht. Durch Herstellung einer neuen Geh- und Radwegverbindung unter größtmöglicher Einbeziehung vorhandener Infrastruktur im Bereich der sogenannten Viehweide und Ergänzung durch die Herstellung eines neuen Brückenbauwerks über die Brackenheimer Straße sowie der Verbesserung des bestehenden Wirtschaftsweges entlang der Schienenverbindung Stuttgart - Heilbronn wird eine neue, kürzere Verbindung mit einem besseren Vernetzungs- und Erschließungspotential geschaffen. Durch Ausbau der bestehenden Wegeinfrastruktur und einem Ersatzneubau des Klingenbergers Stegs endet der Radschnellweg RS 3 im Bereich Heilbronn-Horkheim im Süden.



Dieser Vorschlag der Verwaltung gilt vorbehaltlich der ausstehenden abschließenden Ergebnisse der Umweltplanung, der weiteren Abstimmung mit den Naturschutz- und Verkehrsverbänden, dem Regierungspräsidium Stuttgart und dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.

III. Finanzwirtschaft

Die Kosten werden durch das Land Baden-Württemberg getragen. Es werden alle Kostenaspekte der Planung und des Baus durch das Land abgewickelt. Gemäß der Vereinbarung mit dem Land wurde festgelegt, dass das Land verpflichtet ist Finanzmittel gemäß den ermittelten Kosten bereitzustellen und nach entsprechender Anforderungen zu leisten.

Der Stadt Heilbronn entstehen durch das Vorhaben keine direkten Kosten. Die verursachten Personalkosten bei der Stadtverwaltung führen zu indirekten Kosten für die Stadt Heilbronn.

IV. Bürgerbeteiligung/Vorhaben

Der Antragsgegenstand ist ein Vorhaben im Sinne der „Leitlinie für eine freiwillig mitgestaltende Bürgerbeteiligung in Heilbronn“. Die Veröffentlichung des Steckbriefs entsprechend der Leitlinien erfolgte bereits im Rahmen einer Onlinebeteiligung.

Folgende Bürgerbeteiligung und -information mit unterschiedlichen Beteiligungsstufen fanden bisher statt:

- Öffentliche Informationsveranstaltung am 02.05.2023
- Teilöffentliche Dialogwerkstatt am 17.06.2023 (Dokumentation online abrufbar im städtischen Portal <https://wirsind.heilbronn.de/>)
- Öffentliche Online-Beteiligung zur Trassenfindung: Montag, 29. Mai 2023 bis Sonntag, 25. Juni 2023
- Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit über das städtische Portal <https://wirsind.heilbronn.de/>

Weitere Formen der Bürgerbeteiligung und – information über die nächsten Leistungsphasen der Planung sind in Planung.

Darüber hinaus wurde das Vorhaben im Arbeitskreis Fuß- und Radverkehr, in den betroffenen Bezirksbeiräten, im Jugendgemeinderat, im Bau- und Umweltausschuss und im Gemeinderat vorgestellt.

V. Klimarelevante Auswirkungen

Positive Auswirkungen auf das Klima.

Begründung:

Die bautechnische Herstellung einschließlich der zusätzlichen Versiegelung von Flächen durch den Ausbau der bestehenden Fuß- und Radwege zu einem Radschnellweg ist mit negativen Auswirkungen auf das Klima verbunden. Jedoch fällt die zusätzliche Neuversiegelung im Verhältnis zur Gesamtdimension der Infrastruktur durch Ausbau vorhandener Infrastruktur insgesamt voraussichtlich moderat aus und zudem ist geplant, wo möglich, Flächen zu entsiegeln. Darüber hinaus schafft der Radschnellweg Anreize zur Nutzung des Fahrrades und senkt im geringen Umfang die Länge der zurückgelegten Strecken aufgrund der Schaffung einer neuen, kürzeren Verbindung. Insgesamt werden die Sicherheit, die Erreichbarkeit und das Angebot für Fußgänger und Radfahrer verbessert. Dies kann sich auch positiv auf multimodale, vernetzte Wegeketten auswirken. Es wird daher davon ausgegangen, dass das Vorhaben perspektivisch insgesamt eine positive Auswirkung auf das Klima hat.