



Dezernat IV

Amt für Straßenwesen

Datum 23.04.2026

Gz. 66.11-66.11-

40/2023-371/2023-

99526/2026

Telefon 56-2764

Behandlung	Gremium	Datum	Status
Vorberatung	Bau- und Umweltausschuss	12.05.2026	nicht öffentlich
Entscheidung	Gemeinderat	21.05.2026	öffentlich

Anlagen

Anlage 1 – Übersichtslagepläne

Anlage 2 – Detailpläne

Anlage 3 – Kostenberechnung nach AKVS

Betreff

Ausbau Radinfrastruktur „Heilbronn Nord“ – Entwurfsbeschluss

I. Antrag

1. Genehmigung des Entwurfs und der Kosten für das Projekt Ausbau Radinfrastruktur „Heilbronn Nord - Südabschnitt“ mit voraussichtlichen Kosten in Höhe von

Grunderwerb (keine MwSt.)	60.000,00 EUR
Baukosten Radweg	1.245.000,00 EUR
Baunebenkosten	250.000,00 EUR
Natur und Landschaftsplanung	150.000,00 EUR
Unvorhergesehenes (15 %)	255.750,00 EUR
Netto	1.900.750,00 EUR

Mehrwertsteuer (19 %)	361.142,50 EUR
Gesamtkosten brutto	2.321.892,50 EUR

65 % Förderanteil	1.509.230,13 EUR
35 % Eigenanteil Stadt Heilbronn	812.662,38 EUR

2. Genehmigung des Entwurfs und der Kosten für das Projekt Ausbau Radinfrastruktur „Heilbronn Nord - Nordabschnitt“ mit voraussichtlichen Kosten in Höhe von

Brücke	348.000,00 EUR
Baukosten Radweg	1.352.000,00 EUR
Baunebenkosten	400.000,00 EUR
Natur und Landschaftsplanung	150.000,00 EUR
Unvorhergesehenes (15 %)	337.500,00 EUR
Netto	2.587.500,00 EUR
<hr/>	
Mehrwertsteuer (19 %)	491.625,00 EUR
Gesamtkosten brutto	3.079.125,00 EUR
<hr/>	
65 % Förderanteil ca.	2.001.431,25 EUR
35 % Eigenanteil Stadt Heilbronn ca.	1.077.693,75 EUR

3. Die zur Fortführung des Projekts erforderliche überplanmäßige Verpflichtungsermächtigung im Jahr 2026 in Höhe von 2.000.000 EUR wird genehmigt. Die Deckung erfolgt in Höhe von 700.000 EUR über den Investitionsauftrag I54205100300 (Erneuerung Oberbau, Kreisstraßen), in Höhe von 1.000.000 EUR über den Investitionsauftrag I54105430300 (Erschließung Friedrich-Ebert-Trasse) und in Höhe von 300.000 EUR über den Investitionsauftrag I54105206303 (NVP Barrierefreiheit Zugangsstellen).

II. Sachverhalt

Zu 1. und 2.

Mit dem Innovation Park Artificial Intelligence (IPAI) entsteht in Heilbronn eines der bedeutendsten Innovations- und Entwicklungsprojekte für Künstliche Intelligenz in Europa. Auf einer Fläche von rund 23 Hektar realisieren das Land Baden-Württemberg, die Stadt Heilbronn sowie die Schwarz-Gruppe ein Innovationszentrum mit rund 5.500 Arbeitsplätzen.

Damit einhergehend ist eine deutliche Zunahme der Verkehrsbeziehungen zwischen dem neuen Standort, der Stadt Heilbronn sowie den umliegenden Städten und Gemeinden zu erwarten. Neben dem motorisierten Individualverkehr kommt dem Radverkehr eine zentrale Rolle zu: Ziel ist es, den Standort über leistungsfähige, attraktive und sichere Radwege an das Radverkehrsnetz der Stadt Heilbronn anzubinden. Als Zielgröße wird für den Standort IPAI ein Radverkehrsanteil von 25 Prozent am Gesamtverkehr angestrebt.

Um dieses zu erreichen, sind zwei Anschlüsse an das Radwegenetz „Heilbronn Nord“ – eine Nord- sowie eine Südtrasse – in Planung, die den IPAI auch an die geplante Radschnellverbindung RS 3 (Bad Wimpfen – Heilbronn) und somit an das bestehende Radverkehrsnetz anbinden. Gleichzeitig stellen die neuen Radinfrastrukturen wichtige Lückenschlüsse im städtischen Radverkehrsnetz dar. Die neuen Radwege fungieren für Neckargartach, das IPAI-Areal, die Böllinger Höfe sowie für Biberach als Zubringer zum IPAI, stellen aber gleichzeitig eine direkte Verbindung zwischen wichtigen Quellen und Zielen des Alltagsradverkehrs in Heilbronn, Neckarsulm und den umliegenden Gemeinden dar.

Grundlage für die geplanten Radverkehrsanlagen sind die „Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg“. Dieser Standard gewährleistet eine gute Verkehrsqualität, ausreichenden Breiten, eine möglichst direkte Linienführung sowie optimierte Kreuzungspunkte und sorgt dadurch für eine hohe Verkehrssicherheit.

Planungsgrundlagen

Grundlage der nun vorliegenden Planungen bildet eine umfassende Machbarkeitsstudie mit einer Netz- und Variantenuntersuchung für das Radwegenetz „Heilbronn Nord“. Anhand einer Grobtrassenanalyse wurden verschiedene Radwegevarianten entwickelt und anschließend anhand mehrerer Kriterien bewertet. Bewertungskriterien waren u. a. die Direktheit der Linienführung, technische und topografische Rahmenbedingungen, Umweltaspekte, Grunderwerbserfordernisse sowie die verkehrlichen Auswirkungen. Aus dieser Voruntersuchung wurden die nun vorliegenden Vorzugsvarianten „Nord“ und „Süd“ entwickelt und im Zuge der weiteren Planung zu einer Entwurfsplanung ausgearbeitet.

Die Südtrasse erstreckt sich über etwa 1.170 Meter, während die Nordtrasse eine Länge von rund 1.160 Metern aufweist. Beide Verbindungen ergänzen bestehende und geplante Radrouten wie u. a. die Radroute Nord sowie den Neckarradweg und zukünftig RS 3.

Südtrasse

Die Südtrasse schließt an das bestehende Radwegenetz an der geplanten Brücke „Näpfle“ über die künftige Nordumfahrung am IPAI-Kreis (Römerstraße) an. Von dort aus wird der gemeinsame Geh- und Radweg mit einer Breite von vier Metern neu gebaut. Zunächst liegt er an der Böschungsoberkante der Nordumfahrung, bevor er dann in Richtung des bestehenden Feldwegenetzes abknickt. Anschließend erfolgt die Weiterführung über Wirtschaftswege, die ausgebaut werden.

Über die Straße „Im Näpfle“ werden die Radfahrenden an die Böllinger Straße geführt, die sie bevorrechtigt queren können. Für zu Fuß Gehende wird dort eine barrierefreie Querung eingerichtet. Anschließend verläuft der gemeinsame Geh- und Radweg an der Nordkante des Flurstücks 829 (derzeit Brachfläche mit Aufschüttungen) weiter.

Im Bereich der Wimpfener Straße ist die Einrichtung einer Fahrradstraße vorgesehen. Im nördlichen Abschnitt bleibt der bestehende Straßenquerschnitt zur Erschließung der angrenzenden Grundstücke erhalten. Im weiteren Verlauf nach Süden ist jedoch eine Umgestaltung der Straße vorgesehen. Die zukünftig nur für den Radverkehr vorgesehene Fahrradstraße wird nach dem Prinzip Blue-Green-City umgestaltet. Dazu wird die Fahrbahn verschmälert und ein Grünstreifen mit Bäumen zwischen Fahrradstraße und Gehweg angelegt. Ein neuer Anschluss an die Wegeunterführung der Neckartalstraße schließt den IPAI Radweg Süd an das bestehende Radwegenetz bzw. perspektivisch an den RS 3 an.

Nordtrasse

Die Nordtrasse beginnt am Neckarradweg und nutzt bestehende Infrastrukturen. Die Pappeln an dem Radweg sind durch Astbrüche nicht mehr verkehrssicher und werden im Zuge der Planung als begleitende Baumallee neu gepflanzt. Der gemeinsame Geh- und Radweg folgt dem bestehenden landwirtschaftlichen Weg und unterquert auf bestehender Infrastruktur die Neckartalstraße. Ab dort werden aufgrund der Sichtverhältnisse Fuß- und Radverkehr durch einen taktil wahrnehmbaren Trennstein getrennt. Auf Höhe des Autohauses wird eine neue

Querungsstelle über die Fahrbahn geschaffen. Radfahrende und zu Fuß Gehende werden gegenüberliegend über eine Rampe Richtung Böllinger Bach geführt, den Sie über eine neue Brücke Richtung Radroute Nord queren können. Von dort verläuft der Radweg auf der bestehenden Radroute, die jedoch ausgebaut und verbreitert wird.

An der Kreuzung zum Römerweg werden Radfahrende und zu Fuß Gehende räumlich getrennt. Hintergrund sind der steile Anstieg und die großen Differenzialgeschwindigkeiten zwischen den beiden Verkehrsteilnehmern. Zu Fuß Gehende nutzen die bestehende aber sanierte Trasse durch die Hohle des Römerwegs. Radfahrende werden entlang der bereits realisierten IPAI-Ausgleichsfläche (Streuobstwiese) auf Wiesenniveau geführt. Nach Erreichung des Plateaus schließen beide Infrastrukturen an die Geh- und Radwegeinfrastruktur der IPAI-Planung und die bestehenden Verbindungen über die Römerstraße an.

Natur und Umwelt

Neben den verkehrlichen Aspekten wurden auch Umwelt- und Naturschutzbelange beachtet. Die Trassenführungen wurden so gewählt, dass Eingriffe in Natur und Landschaft möglichst reduziert werden. Wertvolle Gehölzbestände sowie Biotope wurden in der Planung berücksichtigt und möglichst umfahren. Gleichzeitig tragen die neuen Radverkehrsverbindungen dazu bei, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren und damit langfristig Lärm-, Luft- und Klimabelastungen zu verringern.

Zusammenfassend leisten die geplanten Radverkehrsverbindungen einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung des IPAI.

Stellungnahme BIC

Teilweise sind archäologische Fundflächen im Arbeitsbereich, jedoch bei 30 cm Eingriff zulässig/voraussichtlich unkritisch. Hier ist ein Ansatz für Archäologie in der Kostenberechnung berücksichtigt. Kampfmittel sind ebenfalls, soweit bereits möglich, untersucht. Finale Grundstücksgeschäfte müssen an Teilbereichen noch vor der Ausschreibung abgeschlossen werden oder könnten noch geringe Umplanung auslösen, was sich aber voraussichtlich nur gering auf Kosten und die Zeit auswirken würde. Die Ausschreibung soll ca. Ende des Jahres erfolgen, insofern sind keine Preisanstiege in der Kalkulation enthalten. Die Kostenberechnung wurde vom Fachamt mit aktuellen Ausschreibungsrückläufen plausibilisiert. Trotz aller Sorgfalt, besteht jedoch noch keine vollständige Kostensicherheit. Ein „Unvorgesehenes“ in Höhe von ca. 15 % enthält auch geringe Kostenpuffer für Altlasten unter einer kleineren Fläche, die nicht untersucht werden konnte, und erscheint zum jetzigen Planungsstand ausreichend bemessen. Pro Laufmeter Weg betragen die angesetzten Gesamtkosten ca. 1.985 € (Süd), bzw. 2.905 € (Nord). Der vorgezogene Maßnahmenbeginn muss vor Auftragserteilung noch beantragt werden, damit ein Förderschaden ausgeschlossen ist.

III. Finanzwirtschaft

a. Finanzwirtschaftliche Beurteilung:

Im Teilhaushalt 66 wurden bis einschließlich 2026 insgesamt 3.400.000 EUR bereitgestellt. Für 2027 sind bislang 700.000 EUR im Haushalt veranschlagt. Somit stehen für das Projekt insgesamt 4.100.000 EUR zur Verfügung.

Für die Finanzierung des Projekts sind daher weitere 800.000 EUR in 2027 und 500.000 EUR in 2028 einzustellen.

Um das Projekt bereits vor dem Beschluss des Haushalts 2027/2028 weiter bearbeiten zu können, wird die in Antragspunkt 3 formulierte Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 2.000.000 € erforderlich. Die Deckung erfolgt in Höhe von 700.000 EUR über den Investitionsauftrag I54205100300 (Erneuerung Oberbau, Kreisstraßen), in Höhe von 1.000.000 EUR über den Investitionsauftrag I54105430300 (Erschließung Friedrich-Ebert-Trasse) und in Höhe von 300.000 EUR über den Investitionsauftrag I54105206303 (NVP Barrierefreiheit Zugangsstellen).

Förderung:

Das Projekt wurde zur Förderung in das LGVFG-Programm angemeldet. Die Programmaufnahme ist erfolgt. Die Förderquote beträgt 65 % der förderfähigen Investitionskosten und liegt somit bei ca. 3.203.775 EUR. Der Eigenanteil der Stadt Heilbronn beträgt ca. 1.725.100 EUR (entspricht 35 %).

b. Buchhalterische Abwicklung/betroffene Buchungsobjekte

Wo sind die Mittel im Haushalt veranschlagt?

THH	Buchungsobjekt	Sachkonto	HHJ	Betrag [EUR]
66	I54105427302 – Erschließung IPAI (Rad, ÖPNV)	78720000	IST 2025	185.302
			ER 2025	266.400
			Plan 2026	3.000.000
			Plan 2027	700.000
			zusätzlich HH 27	800.000
			zusätzlich HH 28	500.000
SUMME				5.451.702

Wo sind die Zuschüsse im Haushalt veranschlagt

THH	Buchungsobjekt	Sachkonto	HHJ	Betrag [EUR]
66	I54101427902 Erschließung IPAI (Rad, ÖPNV), Zuschüsse	78720000	Plan 2026	-2.300.000
			Plan 2027	-550.000
			zus. 2028	-660.000
SUMME				3.510.000

c. Folgekosten, kalkulatorische AfA/Zins

Unterhaltung

Südtrasse:

Personal- / Betriebs- / Unterhaltungskosten 6.545 EUR
 Straßenbau (inkl. bestehende Straßenflächen)
 ca. 7.700 m² x 0,85 EUR / m²

Nordtrasse:

Personal- / Betriebs- / Unterhaltungskosten 4.675 EUR
 Straßenbau (inkl. bestehende Straßenflächen)
 ca. 5.500 m² x 0,85 EUR / m²

Radwege haben nach ABBV eine Nutzungsdauer von 25 Jahren. Dies bedeutet, dass nach 25 Jahren der Radweg inklusive Tragschicht und Schotterkörper erneuert werden müsste. Die Erfahrungswerte zeigen jedoch, dass eine grundhafte Erneuerung bei Radwegen mit geringer landwirtschaftlicher Nutzung frühestens nach 50 Jahre zu erwarten ist.

Kalkulierte AfA Radweg n=50 Jahre 1,3 % x 4.488.250 EUR	89.765 EUR
Kalkulierter Zins Radweg: 1,4 % auf 4.488.250 EUR (kalkulatorischer Zinssatz: vgl. DS 036/2025)	31.418 EUR
Gesamt	132.403 EUR

IV. Bürgerbeteiligung/Vorhaben

Der Antragsgegenstand ist kein Vorhaben im Sinne der „Leitlinie für eine mitgestaltende Bürgerbeteiligung in Heilbronn“. Eine Bürgerbeteiligung ist nicht vorgesehen.

Der Arbeitskreis Fuß- und Radverkehr wurde im Projekt beteiligt. In dem Arbeitskreis vertreten sind u.a. Interessensvertretungen verschiedener Verkehrsclubs (ADFC, VCD) und Selbsthilfverbände (bspw. der Blinden- und Sehbehindertenverband Württemberg).

V. Klimarelevante Auswirkungen

Positive Auswirkungen auf das Klima.

Begründung:

Die Maßnahme stärkt den Umweltverbund und trägt durch die Verlagerung vom Pkw-Verkehr auf Rad- und Fußverkehr zu einer Reduktion von CO₂-Emissionen bei.

Straßenbauliche Anpassungen sowie die neue Brücke verursachen zwar baubedingte Emissionen, werden jedoch durch Entsiegelung, Begrünung und die Umwandlung von Abschnitten zu Fahrradstraßen langfristig ausgeglichen.

Insgesamt gewährleistet die hohe Nutzungsdauer von Radwegen eine nachhaltige Klimawirkung über mehrere Jahrzehnte, die im Vergleich zu klassischen Kfz-Straßen günstiger ausfällt.