

BERATUNGSVORLAGE

Sitzung des Gemeinderates am 27.06.2022

öffentlich

Amt/Geschäftszeichen

Bauamt/Az:656.24

Drucksachennummer

Sachbearbeiter: Herr Kurze

090/2022

TOP 11

Radschnellweg Freiburg - Umkirch/March - Breisach ; Unterzeichnung Absichtserklärung (Letter of Intent)

Beschlussvorschlag:

1. Der Gemeinderat nimmt den Abschlussbericht der Machbarkeitsstudie Radschnellweg „Freiburg – Umkirch/March -Breisach“ des Regionalverband Südlicher Oberrhein zur Kenntnis.
2. Der Gemeinderat ermächtigt Bürgermeister Benedikt Eckerle, den „Letter of Intent“ zu unterzeichnen.

Sachverhalt:

Zur Erläuterung des Sachverhaltes folgen zitierte Texte und Textauszüge aus dem Projekt des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein.

Im SD.NET finden Sie die vollständige Machbarkeitsstudie, die am 05.05.2022 in öffentlicher Sitzung des Planungsausschusses des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein vorgestellt worden ist.

„Radschnellwege stellen ein noch neues Infrastrukturelement dar, das auf planerischer Ebene in Baden- Württemberg jedoch bereits große Beachtung findet. Durch Radschnellverbindungen wird der Radverkehr auch auf längeren Distanzen in seiner Attraktivität gesteigert, dabei richten sie sich vor allem an die Pendlerinnen und Pendler in der Region.

Frühzeitig hat der Regionalverband Südlicher Oberrhein begonnen, sich der Machbarkeit von Radschnellwegen zu widmen. Für das Verbandsgebiet wurden bereits eine Potenzialanalyse (2016) sowie Machbarkeitsstudien für insgesamt fünf mögliche Radschnellwegtrassen (2017 - 2019) erarbeitet.

Der Regionalverband unterstützt damit aktiv die Ziele der Landesregierung. Aus dem Koalitionsvertrag für Baden-Württemberg, den Bündnis 90/Die Grünen und die CDU im Mai 2021 gemeinsam präsentierten, geht hervor, dass ein lückenloses Radwegenetz hergestellt, der Radverkehrsanteil auf 20 % gesteigert und mindestens 20 Radschnellwege bis 2030 für den Alltagsradverkehr realisiert werden sollen.

Die vorliegende Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg

„Freiburg – Umkirch/March – Breisach am Rhein“

wurde parallel zu vier weiteren Machbarkeitsstudien im Verbandsgebiet erarbeitet (weitere Infos hierzu unter www.rvso.de/rsw). Somit wurde durch den Regionalverband der Grundstein für ein zukünftiges, lückenloses Radschnellwegenetz in der Region und darüber hinausgelegt. Das Land Baden- Württemberg unterstützt diese insgesamt fünf Machbarkeitsstudien mit einer Förderung von 80 %.

Der Untersuchungskorridor verbindet das Oberzentrum Freiburg mit dem Mittelzentrum Breisach am Rhein. Von Freiburg nach March wurde bereits 2017/2018 im Rahmen einer Machbarkeitsstudie des Regionalverbands eine Vorzugstrasse identifiziert, an die im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie angeknüpft wurde.

Der zentrale Effekt von Radschnellwegen ist eine wesentliche Verringerung der Reisezeit infolge einer Erhöhung der Reisegeschwindigkeit sowie einer Verringerung des Energieaufwands aufgrund von verschiedenen Faktoren, beispielsweise einer möglichst Umweg freien Führung mit harmonischem Trassenverlauf und eines qualitativ hochwertigen Ausbaus der Radverkehrsinfrastrukturelemente.

Die Reisegeschwindigkeit soll einerseits durch die höhere Fahrgeschwindigkeit, andererseits auch durch die Verminderung der Interaktionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden steigen.

Um eine Vorzugstrasse im Korridor zu identifizieren, wurden eine detaillierte Bestandsaufnahme vorgenommen, verschiedene Varianten untersucht und befahren und anhand eines Bewertungsschemas (siehe Ziffer 3.1) analysiert.

Gemeinsam mit der gebildeten Steuerungsgruppe, die aus Vertreterinnen und Vertretern der Raumschaft bestand (siehe Ziffer 1.3), wurde folgende Vorzugstrasse zur weiteren Untersuchung im Rahmen der Machbarkeitsstudie abgestimmt:

Als Start- und Zielpunkt in **Breisach am Rhein** wurde der Bahnhof gewählt. Von dort verläuft die Trasse südlich der Bahntrasse entlang der L 114 bis zu den Bahngleisen der Breisacher Bahn.

Bis auf Höhe des Recyclinghofs in **Ihringen** führt die Vorzugstrasse als Lückenschluss nördlich parallel der Bahngleise. Dort wechselt sie auf die Südseite und führt bis zum Bahnhof ebenfalls parallel der Gleise.

Der weitere Streckenabschnitt verbindet den Bahnhof Ihringen mit dem Bahnhof Wasenweiler über 13 die Bahnhofstraße und Wirtschaftswege sowohl nördlich als auch südlich der Bahngleise.

Vom Bahnhof Wasenweiler verläuft die Trasse über die K 4929 und Wirtschaftswege um das Gewerbegebiet herum bis zur K 4995.

Die Trasse bindet an das Zentrum **Gottenheim** über die K 4995 und die Hauptstraße an. Somit wird auch der Bahnhof Gottenheim als wichtiges Ziel angebunden.

Von der Hauptstraße verläuft die Trasse über den Eichweg und die L 187 zu einem parallel zur B 31a verlaufenden Weg. Dieser führt im weiteren Verlauf auf dem Gemarkungsgebiet der Gemeinde **March** bis zum Gewerbegebiet **Umkirch**.

Vom Gewerbegebiet verbindet ein Wirtschaftsweg die Gemeinden Umkirch und March.

Der Bahnhof March – und damit auch die 2017/2018 identifizierte Vorzugstrasse von Freiburg nach March – kann über die L 116 und die Straße Im Bemmenstein erreicht werden.

Für die Vorzugstrasse mit einer Länge von rund 18 km wurde für die einzelnen Strecken und Knotenpunkte eine Maßnahmenplanung mit Kostenschätzung angefertigt (siehe Ziffer 3.6.2).

Die Maßnahmenentwicklung erfolgte auf Grundlage der Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radschnellverbindungen des Landes Baden-Württemberg. Ziel ist es, Maßnahmen aufzuzeigen, die möglichst weitgehend eine Umsetzung des Regelstandards von Radschnellwegen ermöglichen. Anhand der Kostenschätzung und einer vertiefenden Potenzialabschätzung konnte eine Kosten-Nutzen-Abschätzung vorgenommen werden (siehe Ziffer 4).

Die ermittelten Kosten für die Umsetzung des Abschnitts von Breisach am Rhein bis nach March belaufen sich auf etwa 18,5 Millionen Euro.

Diesen ermittelten Investitionskosten für die Planung und den Bau der Radschnellverbindung steht das Nachfragepotenzial gegenüber.

Mittels der vertiefenden Potenzialabschätzung wurde ein Potenzial zwischen 2.000 und 3.100 täglichen Radfahrten auf der Vorzugstrasse zwischen March und Breisach am Rhein ermittelt.

Damit ist die identifizierte Trasse für die Realisierung einer Radschnellverbindung geeignet.

Mit Blick auf die hohen aufgeführten Investitionskosten unterscheiden sich Radschnellwege von den herkömmlichen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs.

Die Nutzen-Kosten-Abschätzung als ökonomisches Bewertungsinstrument belegt die hohe wirtschaftliche Tragfähigkeit des Projekts.

Es wurde für die Vorzugstrasse zwischen Breisach am Rhein und March ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis von 1,32 errechnet. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Gesamttrasse Freiburg – Breisach am Rhein beläuft sich auf rund 1,5.

Die Grenze von 1,0 wird also deutlich überschritten. Damit ist ein positiver volkswirtschaftlicher Nutzen gegeben und der Bau der gesamten Radschnellverbindung aus volkswirtschaftlicher Sicht positiv zu bewerten.

Für das weitere Vorgehen ist es von Bedeutung, sich frühzeitig über die Baulastträgerschaft der Trasse zu verständigen (siehe Ziffer 5.3).

Aus Sicht des Gutachters / der Gutachterin kommt das Land Baden-Württemberg als Baulastträger für die Radschnellverbindung in Frage, wodurch die weitere Planung, Herstellung, Ausstattung und der Unterhalt durch das Land erfolgen würde.

Im Straßengesetz für Baden-Württemberg wurde festgesetzt, dass Radschnellverbindungen, die eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion im Netz innehaben und für die eine der Verkehrsbedeutung entsprechende Verkehrsnachfrage im Alltagsradverkehr nachgewiesen werden kann, in die Gruppe „Landesstraßen“ fallen und damit das Land selbst die Baulastträgerschaft übernimmt. (vgl. § 3 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b StrG) 14

Das Infrastrukturelement des Radschnellwegs als „Premiumprodukt“ ist in der öffentlichen Wahrnehmung neu und braucht eine aktive Begleitung im Realisierungsprozess. Die Vorteile sollen in der Öffentlichkeit kommuniziert und eine positive Diskussion in der Region angestoßen werden.

Gleichzeitig kann Interesse geweckt, eine frühzeitige Identifikation mit dem Radschnellweg erzeugt und die Akzeptanz des künftigen Radschnellwegs erhöht werden. Daher sind die potenziellen Nutzerinnen und Nutzer sowie die Träger der öffentlichen Belange über verschiedene Formate formell und informell einzubinden.

Hierzu werden zielgruppenspezifische Ansprachen und Botschaften, ein geeignetes Vorgehen und die Bausteine eines Kommunikations- und Beteiligungskonzepts vorgeschlagen (siehe Ziffer 5.4).“¹

Der Regionalverband würde es begrüßen, wenn die kommunalen Gebietskörperschaften eine sogenannten „Letter of Intent“ unterzeichnen würden.

„Zur Erläuterung: Beim „Letter of Intent“ handelt es sich um eine Absichtserklärung der Unterzeichnenden, das Radschnellweg-Projekt im Korridor Freiburg – Breisach auch künftig positiv zu begleiten und zu unterstützen. Es ergeben sich daraus keine Verbindlichkeiten. Die Realisierung des Radschnellwegs steht insgesamt unter Gremien-, Haushalts- und Fördervorbehalt. Wie in der letzten Steuerungsgruppe besprochen, möchten wir versuchen, den Radschnellweg aufgrund der positiven Ergebnisse in die Baulastträgerschaft des Landes zu bekommen. Ein einheitliches, unterstützendes Votum aus der Raumschaft wäre hierfür hilfreich.“²

¹ Kurzfassung Endbericht „Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg (Freiburg-) Umkirch/March-Breisach“ des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein

² Erläuterung zum Letter of Intent, aus E-Mail des stellv. Verbandsvorsitzenden Fabian Torns vom 23.03.2022

Die Verwaltung schlägt vor, den Bürgermeister zu ermächtigen, den Letter of Intent zu unterzeichnen, um dem Vorhabensträger die Unterstützung und positive Begleitung des Projekts zu signalisieren.

Anlagen:

1. Endbericht Machbarkeitsstudie
2. Final Letter of Intent RSW Freiburg - Breisach