

| | |
|--------------|---|
| Federführung | Dezernat III Stadtplanungsamt Orner, Birgit |
|--------------|---|

| | | | |
|----------------------------|----------------------|--------------------|----------------------|
| AZ./Datum: | III/Or/17.05.2021 | | |
| Gremium | Behandlung | Sitzungsart | Sitzungsdatum |
| Bau- und Verkehrsausschuss | zur Vorberatung | nicht öffentlich | 10.06.2021 |
| Gemeinderat | zur Beschlussfassung | öffentlich | 22.06.2021 |

Radschnellverbindung Fellbach RS5 – Sachstand Trassendiskussion und weiterer Planungs- und Beteiligungsprozess inkl. Beschluss über außerplanmäßige Ausgaben

Bezug:

| | | |
|------------------|---------------------|------------|
| Vorlage 060/2020 | BVKA 23.04.2020; GR | 28.04.2020 |
| Vorlage 084/2020 | BVKA 18.06.2020; GR | 30.06.2020 |
| Vorlage 142/2020 | BVKA 07.10.2020; GR | 20.10.2020 |
| Vorlage 088/2021 | BVKA 15.04.2021; GR | 27.04.2021 |

Beschlussantrag:

1. Der Gemeinderat nimmt den nachfolgenden beschriebenen Beteiligungsprozess für die Trassendiskussion der Radschnellverbindung Fellbach RS5 zur Kenntnis.
2. Der Gemeinderat beschließt eine überplanmäßige Ausgabe in Höhe von 35.000 Euro für die öffentliche Begleitung und flankierende Planungskosten. Den 35.000 Euro Ausgaben stehen Einnahmen durch Fördermittel des Landes (Förderprogramm Kommunikationsprozesse bei RSV) in Höhe von 28.000 Euro (80% Förderquote) gegenüber.

Sachverhalt/Antragsbegründung:

Radschnellverbindung RS5 von Schorndorf über Fellbach nach Stuttgart

Durch Fellbach verläuft - auf eine Strecke von rund drei Kilometern - ein zentraler Abschnitt der Radschnellverbindung RS5 (Schorndorf - Fellbach - Stuttgart). Für diesen Radschnellweg wurde 2019 bei der Machbarkeitsstudie des Rems-Murr-Kreises in Abstimmung mit den beteiligten Kommunen eine Vorzugstrasse ausgewählt und untersucht. Die Eignung als Radschnellweg und ein positiver Kosten-Nutzen-Faktor von 2,4 wurden dabei nachgewiesen.

In Fellbach verläuft die Vorzugstrasse größtenteils entlang der Schorndorfer und Stuttgarter Straße. Die Trasse findet nach Westen auf Höhe Beskidenstraße und nach Osten in der Verlängerung der Bruckstraße ihre konsequente Weiterführung in die Nachbarkommunen Stuttgart und Kernen im Remstal. Die Anbindung an das Radnetz Waiblingen erfolgt über die Schorndorfer Straße.

Im März 2020 wurden nach einem Sammelantrag des Landkreises von Bund und Land die Fördermittel für die Trassenfestlegung und die Planung der Radschnellverbindung bewilligt. Der Fördersatz beträgt 87,5 Prozent der Gesamtkosten für die Planungsphasen bis zur Ausführungsplanung. Auch für die Baukosten ist ein Fördersatz von bis zu 87,5 Prozent vorgesehen. Die Mittel können beantragt werden, sobald die Ausführungsplanung vorliegt. Fellbach führt die Planung in Eigenregie durch. Erster Schritt im Planungsprozess ist die Festlegung der genauen Trasse. Der bewilligte Planungszeitraum läuft bis Ende 2024.

Mit einer Befahrung im Stadtgebiet und einem Eignungsvergleich möglicher Trassenführungen begann in Fellbach im Sommer 2020 die Trassenvorauswahl. In Abstimmung mit dem Bau- und Verkehrsausschuss wurden zwei Trassenvarianten ausgewählt und das Verkehrsplanungsbüro BERNARD Gruppe ZT GmbH erhielt den Auftrag diese Trassen zu untersuchen und deren Machbarkeit im Straßenraum zu prüfen.

Folgende Trassenvarianten wurden untersucht und verglichen:

- Variante 1: Stuttgarter und Schorndorfer Straße
(mit Variante 1b: Zweirichtungsradweg südlich der Stuttgarter Straße)
- Variante 2: Bruckstraße, Mozartstraße und Wirtschaftsweg zum Stadtteil „Lindle“

Die Ergebnisse der Trassenuntersuchung liegen zwischenzeitlich vor (siehe Anlage 1). Erste Diskussionen in den gemeinderätlichen Gremien haben bereits stattgefunden.

Ergebnisse der Trassenuntersuchung im Überblick (siehe auch Anlagen)

Für die Trassenvarianten 1 und 2 wurde die Machbarkeit im Straßenraum festgestellt. Beide Trassen erfüllen - bei entsprechender Umsetzung der Vorgaben an die Planung - die Qualitätskriterien für Radschnellverbindungen.

Trassenvariante 1b erfüllt als einseitig geführter Zweirichtungsradweg die Kriterien nicht. Grund sind der große zusätzliche Querungsbedarf an den Kreuzungspunkten und die damit verbundenen Wartezeiten. Weitere Nachteile sind die Gefährdungen an Zufahrten durch Zweirichtungs-Radverkehr, Bäume, die entfallen müssten und fehlende Flächenverfügbarkeit.

Der direkte Vergleich der Varianten 1 und 2 mit den Kriterien der Trassenuntersuchung ergab folgendes Ergebnis:

- Grundeignung als Radschnellweg: für beide Trassen gegeben
- Engstellen am Radweg: Trasse 1 geringfügig besser geeignet
- Erhalt von Stellplätzen: Trasse 1 besser geeignet
- Erhalt von Baumstandorten: Trasse 2 besser geeignet
- Neupflanzung von Bäumen: Trasse 1 besser geeignet
- Zusätzlicher Flächenbedarf: bei Trasse 1 geringer
- Anzahl der betroffenen privaten Grundstücke:
12 auf Trasse 1, 99 auf Trasse 2

Trassenvariante 1 befindet sich auf einer Hauptverkehrsachse. Die Radfahrer fahren in der Hauptrichtung des Verkehrs und sind – wie auch der Hauptverkehrsstrom – bevorzugt und signalisiert geführt.

Trassenvariante 2 befindet sich auf Nebenstraßen. Der Radverkehr erhält dort auf Teilabschnitten (Fahrradstraße) Vorrang vor dem einmündenden Verkehr. Gegenüber den in Nord-Südrichtung verlaufenden Hauptverkehrsachsen (Bahnhofstraße, Cannstatter Straße, Esslinger Straße) ist die Richtung der Radschnellverbindung untergeordnet und muss Vorfahrt gewähren.

Noch nicht geplant und untersucht sind bisher die Knotenpunkte am Radschnellweg. Dies wird nach Auswahl der finalen Trasse im Rahmen der weiteren Planung erfolgen. Dabei werden Verkehrskonzepte entwickelt, die Leistungsfähigkeit berechnet und – dort wo es erforderlich ist – Verkehrssimulationen und Optimierungen der Programme der Lichtsignalanlagen durchgeführt.

Die konkreten Wartezeiten an den Knotenpunkten und die Leistungsfähigkeit an den Kreuzungen können erst im Laufe der Detailplanung einer Trasse ermittelt werden. Das Ergebnis der Untersuchung zeigt aber, dass die Kriterien der Radschnellverbindungen für beide Trassenvarianten auch an den Knoten erfüllt werden können.

Fragen und Prüfaufträge aus den Fraktionen:

Zu den Ergebnissen der Trassenuntersuchung wurden in den Gremien verschiedene Fragen und Prüfaufträge an die Verwaltung übermittelt. Diese werden im Laufe des weiteren Planungsprozesses untersucht und beantwortet.

Es handelt sich dabei um folgende Hauptfragestellungen:

- Zahl und Herkunft der Radfahrer auf dem Radschnellweg
- Nutzen des Radschnellwegs für die Stadt
- Städtebauliche Auswirkungen
- Schätzung der Baukosten und Zeitplan für die Umsetzung
- Leistungsfähigkeit an Knotenpunkten
- Gestaltung der Knotenpunkte und Querungen (auch der Stadtbahn)
- Auswirkungen auf den Busverkehr
- Visualisierung und detailliertere Darstellung der Trassenabschnitte im Luftbild
- Auswirkungen auf Gewerbebetriebe und auf den Einzelhandel an der Strecke

- Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit (Gewerbegebiet, Fußgängerquerungen)
- Möglichkeiten zur Kompensation der Parkplätze, welche an den verschiedenen Streckenabschnitten entfallen

Für die Umsetzung beider Trassen ist auf großen Abschnitten eine Neuordnung des Straßenraums erforderlich. Hierbei sind die Ansprüche der Anwohner, des Einzelhandels, der Gewerbetreibenden, der unterschiedlichen Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmer sowie die Belange der Grünplanung und Stadtentwicklung zu berücksichtigen.

Erklärtes Ziel der weiteren Planung und Umsetzung ist es, in Fellbach eine Radschnellverbindung mit hoher Qualität anzubieten und dabei gleichzeitig eine Aufwertung des jeweiligen Straßen- und Stadtraums herbeizuführen. Eine Steigerung der Aufenthaltsqualität, bessere Absicherung aller Verkehrsteilnehmer, ein zukunftsgerichteter Ausbau der Verkehrswege und eine weitere Attraktivierung des Stadtraums sind – neben der Förderung des Radverkehrs – die Ziele des Vorhabens.

Um diese Zielsetzung zu erreichen, muss zunächst die Trasse mit bester Eignung ausgewählt werden.

Die Trassenentscheidung als wichtiger erster Schritt, soll unter Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgen. Hierfür wurde seitens der Verwaltung ein möglicher Entscheidungsprozess ausgearbeitet.

Vorschlag für das weitere Vorgehen zur Trassenfindung:

- **Juli 2021:** Online-Informationsveranstaltung zum Radschnellweg für interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie für Interessengruppen und Verbände aus den Bereichen Gewerbe, Einzelhandel, Landwirtschaft, Verkehr, Umwelt, etc.
- Direkt im Anschluss: Online-Befragung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Infoveranstaltung und der Öffentlichkeit
- **September 2021:** Auswertung und Präsentation der Ergebnisse
- **Oktober 2021:** Diskussion der Ergebnisse im BVKA und Trassenentscheidung im Gemeinderat
- Ab **Januar 2022:** Weitere Planungsschritte und Beteiligungsverfahren der Öffentlichkeit für die Untersuchung und Ausgestaltung der ausgewählten Trasse im Straßenraum und die Planung der Knotenpunkte und Querungen. Vor-Ort-Termine, begleitende Untersuchungen, weitere Visualisierung und Einrichtung eines Projektbegleitkreises.

Begleitet und moderiert wird der Prozess von einem Kommunikationsbüro. Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgt im Rahmen von Online-Informationsveranstaltungen und Befragungen. Sobald es die Pandemie-Bedingungen wieder zulassen werden Präsenz-Beteiligungstermine und Vor-Ort-Termine eingeplant.

Sollte sich herausstellen, dass mehr Zeit für die Beteiligung im Rahmen der Trassendiskussion erforderlich ist, kann der Entscheidungsprozess auch verlängert werden.

Die Kosten für Kommunikation und Moderation im Planungsprozess einer Radschnellverbindung werden vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg mit 80% gefördert. Da der Beteiligungsprozess der Öffentlichkeit nun zu einem früheren Zeitpunkt als ur-

sprünglich geplant durchgeführt werden soll, werden überplanmäßige Haushaltsmittel hierfür beantragt.

Geschätzte überplanmäßige Kosten für den vorgezogenen Beteiligungsprozess 2021:

- Maßnahmen: Moderation, Kommunikation, Visualisierung und fachliche Begleitung
- Geschätzte Gesamtkosten: 35.000 Euro
- Zu erwartende Einnahmen: 28.000 Euro (80%)
- Zu erwartender Eigenanteil der Stadt: 7.000 Euro (20%)

Finanzielle Auswirkungen:

- keine
- einmalige Kosten von rd. 58.000 €
einmalige Erträge von rd. 50.000 €
- lfd. jährliche Kosten von _____ €
lfd. jährliche Erträge von _____ €
- bei Bauinvestitionen ab 350.000 € siehe beil.
Folgekostenberechnung
- Haushaltsmittel bei Produktsachkonto 51100100-42910015 vorhanden
- über-/außerplanmäßige Ausgabe von 35.000 € notwendig
- Sonstiges

gez.
Beatrice Soltys
Bürgermeisterin

gez.
Gabriele Zull
Oberbürgermeisterin

Anlagen:

Anlage 1 – Trassenuntersuchung Bernard-Gruppe