

Nr.: 024/2019

■ Dezernat	III - Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik	16.01.2019
■ Fachbereich	Straßen	
■ Verfasser/-in	Wiesiollek, Leonie	
■ Telefon	07621 410-3126	

Beratungsfolge	Status	Datum
Kreistag	öffentlich	13.03.2019
Umweltausschuss und Betriebsausschuss Abfallwirtschaft Landkreis Lörrach	öffentlich	06.02.2019

Tagesordnungspunkt

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Großes Wiesental, Hochrhein und Oberrhein im Landkreis Lörrach

Beschlussvorschlag

1. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Großes Wiesental, Hochrhein und Oberrhein im Landkreis Lörrach werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Radschnellverbindung Großes Wiesental (RSV 1) zwischen Lörrach und Schopfheim und die Radschnellverbindung Oberrhein (RSV 3) zwischen Weil am Rhein und Efringen-Kirchen (Kernort) weiterzuverfolgen. Die Verwaltung wird beauftragt, beim Land Baden-Württemberg aktiv dafür zu werben, dass dieses die Baulastträgerschaft für die beiden Radschnellverbindungen übernimmt.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, für die Radschnellverbindung Großes Wiesental und die Radschnellverbindung Oberrhein mit den beteiligten Städten und Gemeinden einen „Letter of Intent“ abzustimmen und zu unterzeichnen. Sinn des „Letter of Intent“ ist es, dass sich der Landkreis und die Städte und Gemeinden gemeinsam dazu bekennen, die Umsetzung der Radschnellverbindungen voranzubringen.
4. Über das Ergebnis der Abstimmung mit den Städten und Gemeinden und die weiteren Schritte ist im Umweltausschuss zu berichten.

Bezug zum Haushalt

Teilhaushalt	4	Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik
Produktgruppe	51.10 54.20	Räumliche Planung Kreisstraßen
Produkt(e)	51.10.15 54.20.01	Verkehrsplanung/Konzepte zur Verkehrslenkung und -steuerung Bereitstellung und Betrieb von Kreisstraßen und Radwegen

Wirkungsziel / beabsichtigte Wirkung (Was soll erreicht werden?)

Ein zukunftsorientiertes bedarfsgerechtes und umweltschonendes Mobilitätsangebot ist im Landkreis Lörrach sichergestellt.
Im Landkreis besteht ein verbessertes Angebot an Radverkehrsinfrastruktur

■ **Personelle Auswirkungen:** nein ja, ggf. Erläuterung

■ **Finanzielle Auswirkungen:** nein ja,

<input type="checkbox"/> im Ergebnishaushalt	Aufwand	Ertrag	einmalig in	wiederkehrend
		€	€	
<input type="checkbox"/> im Finanzhaushalt	Investitions-kosten brutto	Zuschüsse u. ä.	Investitions-kosten LK netto	zeitliche Umsetzung
	€	€	€	€

Mittelbereitstellung - in EUR -

ErgebnisHH		Zeilen-Nr.	2017	2018	2019	2020	ab 2021
Bedarf	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand						
	Kalk. Aufwand						
Plan	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand						
	Kalk. Aufwand						
FinanzHH investiv		Zeilen-Nr.	2017	2018	2019	2020	ab 2021
Bedarf	Einzahlung						
	Auszahlung						
Plan	Einzahlung						
	Auszahlung						

■ **Deckungsvorschlag** (wenn Mittelbedarf größer als Plan)

Begründung

■ Sachverhalt

Der Landkreis Lörrach hat im Juni 2017 die Erstellung der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Großes Wiesental, Hochrhein und Oberrhein im Landkreis Lörrach in Auftrag geben (vgl. Mitteilungsvorlage an den Umweltausschuss Nr. 098/2017). Für die Erstellung der Machbarkeitsstudie erhält der Landkreis Lörrach eine Förderung des Landes Baden-Württemberg im Umfang von 80%.

Unter **Radschnellverbindungen (RSV)** werden Radverkehrsverbindungen verstanden, die wichtige Quell- und Zielbereiche mit entsprechend hohen Potenzialen über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren mit höheren Reisegeschwindigkeiten ermöglichen. Durch ihren hohen Standard sollen sie in einem Entfernungsbereich von etwa 5 bis 25 Kilometern Verlagerungen vom Auto auf das Fahrrad, insbesondere im Pendlerverkehr, bewirken und somit einen Beitrag zu Stauvermeidung, CO₂-Reduzierung und Gesundheitsförderung leisten. RSV können auch geeignet sein, um auf die Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes zu reagieren. Sie bieten die Chance, neue Nutzergruppen für das Verkehrsmittel Fahrrad zu begeistern. Der Radverkehr kann damit auch bei bislang nicht radaffinen Nutzergruppen, bei größeren Entfernungen sowie in topographisch schwierigeren Ausgangslagen an Relevanz gewinnen.

Per Definition des Landes Baden-Württemberg sollen RSV eine interkommunale Verbindung zwischen Quellen und Zielen des Alltagsverkehrs herstellen (kein Ausschluss bebauter Gebiete, vgl. die folgende Abbildung).

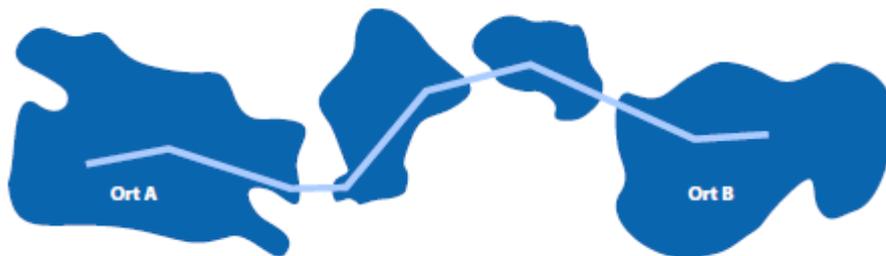


Abb.: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg 2017 (Quelle: VCD-Faktenblatt RSV-01)

Für die Infrastruktur des Radverkehrs können RSV einen wichtigen Baustein darstellen. Sie machen das Radfahren schneller und sicherer – insbesondere bei Wegstrecken, die länger als fünf Kilometer sind. Sie haben einen breiteren Querschnitt und sollen eine direkte, möglichst umwegfreie Linienführung mit geringen Steigungen sowie eine hohe Belagsqualität haben, um den Radfahrenden einen hohen Fahrkomfort zu bieten.

Hintergrund

Der Landkreis Lörrach hat sich die Förderung des überörtlichen Radverkehrs zum Ziel gesetzt und strebt in diesem Zusammenhang die Einrichtung von sogenannten „Pendler Routen“ innerhalb des Landkreises an. Damit greift der Landkreis die Ziel- und Rahmensetzungen der „RadSTRATEGIE Baden-Württemberg“ auf und entwickelt die durch das „RadNETZ Baden-Württemberg“ angestoßene Förderung des regionalen Alltagsradverkehrs weiter.

Im Jahr 2013 hat der Landkreis ein umfassendes baulastträgerübergreifendes Radverkehrskonzept erstellt, in dem neun Pendler Routen definiert wurden. Die Umsetzung

dieser interkommunalen Verbindungen im Sinne von potenziellen RSV im kreisweiten Radverkehrsnetz hat oberste Priorität. Durch die Anbindung an den Arbeitsschwerpunkt Basel und die Ebenheit der Routenverläufe sind große Verlagerungspotenziale auf den Radverkehr vorhanden.

Machbarkeitsstudie

Die vorliegende Machbarkeitsstudie behandelt folgende drei Trassen im Landkreis:

- RSV 1 – Großes Wiesental: Lörrach, Steinen, Maulburg, Schopfheim, Hausen i.W., Zell i.W.
- RSV 2 – Hochrhein: Grenzach-Wyhlen, Rheinfeldern, Schwörstadt.
- RSV 3 – Oberrhein: Weil am Rhein, Eimeldingen, Efringen-Kirchen, Bad Bellingen Schliengen.

Die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie fand in enger Zusammenarbeit zwischen Planungsbüro und Landkreis und einer dafür ins Leben gerufene Projektgruppe unter Vorsitz des Landratsamts statt. Diese bestand neben dem Landkreis aus Vertreterinnen und Vertretern des Regierungspräsidiums Freiburg, der beteiligten Kommunen, des Kantons Basel-Stadt, der Planungsverbände (Regionalverband Hochrhein-Bodensee, Hochrheinkommission, Agglomerationsprogramm Basel) sowie von Interessenvertretungen (IG Velo, BUND) und interessierten Unternehmen.

Ziel und Aufgabenstellung war,

- die vorgeschlagenen Routenführungen (Pendler Routen) und erarbeiteten Maßnahmen (im Rahmen des Radverkehrskonzeptes 2013) zu bewerten,
- für jede RSV-Trasse eine Vorzugsvariante zu entwickeln und abzustimmen,
- die für ihre Herrichtung erforderlichen Maßnahmen nach den baden-württembergischen Radschnellverbindungs-Standards einschließlich der Querungen und Kreuzungen mit anderen Infrastrukturen sowie der städtebaulichen und verkehrlichen Einbindung aufzuzeigen,
- die Herrichtungskosten abzuschätzen und im Kontext mit Nutzen-Kosten-Aspekten zu bewerten und
- Potenzial 2.100 RF/Tag = vordringlicher Bedarf ein Beteiligungskonzept zu entwickeln.

Eine Machbarkeitsstudie ist in der Planungshierarchie deutlich vor der Leistungsphase 2 (Vorplanung) der HOAI einzuordnen. Trotzdem wurden im Rahmen der hier vorliegenden Machbarkeitsstudie **konkrete Maßnahmen** entwickelt. Der Grad der Konkretisierung entspricht einer Konzeptstudie. Die Maßnahmenvorschläge wären im weiteren Planungsprozess fortzuentwickeln und zu detaillierter auszuarbeiten. Bei der Entwicklung der Maßnahmen wurden die Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radschnellverbindungen des Landes angewendet. Sofern dort keine Aussagen zu bestimmten Situationen getroffen werden, ist auf das Arbeitspapier „Entwurf und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2014) bzw. auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) zurückgegriffen worden. Leitlinie war, Maßnahmen aufzuzeigen, **die möglichst durchgehend die Umsetzung des Regelstandards (Standard „Radschnellverbindung“) ermöglichen**, sofern die Eingriffe in Privatgrund und/oder Natur und Landschaft dafür vertretbar sind und die finanziellen Ausgaben in Relation zum Nutzen stehen.

Potentiale

Im März 2018 hat das Land Baden-Württemberg eine **landesweite Potenzialanalyse** zu

Radschnellverbindungen veröffentlicht. Aus der landesweiten Potenzialanalyse sind für die im Rahmen der Machbarkeitsstudie untersuchten Korridore für den Landkreis Lörrach folgende Potenziale ermittelt worden:

- RSV 1 – Großes Wiesental (Lörrach bis Zell i.W.): Potenzial 1.600 Radfahrten/Tag
= potenzieller Bedarf
- RSV 2 – Hochrhein (Grenzach-Wyhlen bis Schwörstadt): Potenzial 1.100 Radfahrten/Tag
= Hauptradroute/weiterer Nachweis des Potenzials erforderlich
- RSV 3 – Oberrhein (Weil a. R. bis Efringen-Kirchen): Potenzial 2.100 Radfahrten/Tag
= vordringlicher Bedarf

Die im Unterauftrag im Rahmen der Landkreis-Machbarkeitsstudie durchgeführte Potenzialanalyse hat die landesweite Studie durch Nutzung aktueller ortsbezogener Daten und ermittelt und gestufte Potenziale im Streckenverlauf einer Relation ermittelt. Damit wurde auch geprüft, ob der Richtwert von 2.000 Radfahrenden/Tag im gesamten Streckenverlauf oder nur auf Teilabschnitten erreicht werden kann (vgl. die Zusammenfassung der Ergebnisse RSV 1 bis RSV 3 unten).

Fördermöglichkeiten

Land und Bund sehen neue Möglichkeiten zur Förderung von RSV-Projekten vor. So wurde im Jahr 2016 das Ziel der Schaffung von Radschnellverbindungen im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen. Nach einer Änderung des Bundesfernstraßengesetzes wurde 2018 dann eine Vereinbarung mit den Ländern zur Förderung von Radschnellverbindungen beschlossen. Ab sofort können Bundesländer hohe, auf die Länder quotierte Förderbeträge für Radschnellverbindungen abrufen. Der Bund beteiligt sich dabei mit durchschnittlich 75 Prozent an den Kosten für die Planung und den Bau von Radschnellwegen.

In der „RadSTRATEGIE“ des Landes, die im Januar 2016 vom Landtag beschlossen wurde, ist das Thema RSV als wichtiger Baustein zur künftigen Ausrichtung der Radverkehrsinfrastruktur verankert. Es ist dort unter anderem das Ziel enthalten, dass bis 2025 zehn RSV in Baden-Württemberg realisiert werden. Hierfür stehen einerseits **Fördermittel** bereit, andererseits wird diskutiert, wer sinnvollerweise die **Baulast für RSV** übernehmen soll. Vom Landkreistag Baden-Württemberg und von der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Baden-Württemberg e. V. wird befürwortet, dass das Land Baden-Württemberg – dem Beispiel von Nordrhein-Westfalen folgend – mit einer Änderung des Straßengesetzes neue Rahmenbedingungen schafft, auf deren Grundlage „Radschnellverbindungen des Landes“ den gleichen straßenrechtlichen Status wie Landesstraßen erlangen können und somit in der Baulast und der Verkehrssicherungspflicht des Landes liegen.

Der aktuell im Gesetzgebungsverfahren befindliche Entwurf zur Änderung des Straßengesetzes Baden-Württemberg sieht vor, RSV je nach räumlicher Bedeutung sowie anhand des ermittelten Radverkehrspotenzials in drei Kategorien zu unterteilen. **Die höchste Kategorie – (über-)regionale Bedeutung / Radverkehrspotenzial = 2.500 Radfahrten pro Tag – soll gemäß dem Gesetzentwurf in die Baulast des Landes aufgenommen werden.**

Bedingung für eine landesseitige Unterstützung ist das Einhalten der Qualitätsstandards für RSV in Baden-Württemberg und die Beachtung der RSV-Musterlösungen. Neben den fachlichen Ergebnissen der hier vorgelegten Machbarkeitsstudie (z. B. Maßnahmenkonzeption, Potenzialermittlung und Kosten-Nutzen-Analyse) ist die Machbarkeitsstudie auch formell die Voraussetzung, um die genannten Fördermöglichkeiten nutzen zu können.

Zusammenfassung der Ergebnisse für RSV 1 bis RSV 3

(Gesamtstrecken und Streckenabschnitte anhand ermittelter Potenziale)

	Standard „Radschnell- verbindung“	Potenziale	Kosten (brutto)	Nutzen/ Kosten- Verhältnis (mind. >=1)
RSV 1 - Großes Wiesental (Gesamtstrecke)	83 % (Variante Nord in Schopfheim)	Lörrach – Steinen: 2.050 - 7.800 RF/Tag Steinen – Schopfheim: 1.350 - 1.450 RF/Tag Schopfheim: 1.550 – 2.400 RF/Tag Hausen i.W. – Zell i.W.: 450 RF/Tag	16,1 Mio. € 0,7 Mio. €/km	2,38
RSV 1 - Großes Wiesental (Lörrach/Grenze – Schopfheim)	78 % (Variante Nord in Schopfheim)	Lörrach – Steinen: 2.050 - 7.800 RF/Tag Steinen – Schopfheim: 1.350 - 1.450 RF/Tag Schopfheim: 1.550 – 2.400 RF/Tag	14 Mio. € 0,8 Mio. €/km	2,48
RSV 2 – Hochrhein (Gesamtstrecke)	67–77 % (Variante Süd bzw. Nord in Rheinfelden)	Grenzach-Wyhlen: 2.150 – 2.350 RF/Tag Grenzach-Wyhlen – Rheinfelden: 1.400 – 1.750 RF/Tag Rheinfelden: 2.200 RF/Tag Rheinfelden bis Schwörstadt: 350 – 600 RF/Tag	19,6 Mio. € 0,8 Mio. €/km	0,45
RSV 2 – Hochrhein (Grenzach- Wyhlen/Grenze – Rheinfelden)	66-81 % (Variante Süd bzw. Nord in Rheinfelden)	Grenzach-Wyhlen: 2.150 – 2.350 RF/Tag Grenzach-Wyhlen – Rheinfelden: 1.400 – 1.750 RF/Tag Rheinfelden: 2.200 RF/Tag	12,4 Mio. € 0,8 Mio. €/km	0,82
RSV 3 – Oberrhein (Gesamtstrecke)	68 % (Variante Ost Eimeldingen)	Weil am Rhein – Efringen- Kirchen: 2.150 – 5.650 RF/Tag Efringen-Kirchen – Schliengen: 100 -200 RF/Tag	17,3 Mio. € 0,6 Mio. €/km	0,12
RSV 3 – Oberrhein (Weil am Rhein/ Grenze – Efrin- gen-Kirchen)	72 % (Variante Ost Eimeldingen)	Weil am Rhein – Efringen- Kirchen: 2.150 – 5.650 RF/Tag	7,5 Mio. € 0,6 Mio. €/km	0,41

Gutachterliche Empfehlungen

Auf der Grundlage der Untersuchungs- und Planungsergebnisse wird seitens der Gutachter empfohlen, die **RSV 1 zwischen Lörrach/Grenze und Schopfheim** prioritär umzusetzen, da diese auf einem Großteil der Strecke den hohen Standards des Landes gerecht werden könnte und zusätzlich ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweist. In der Potenzialanalyse des Landes wurde die Verbindung als „potenzielle Radschnellverbindung“ (2. Kategorie) eingestuft. Aufgrund der vertieften Potenzialanalyse, die im Rahmen der Machbarkeitsstudie durchgeführt worden ist, erscheint eine Hochstufung der Verbindung zu einer „Radschnellverbindung mit vordringlichem Bedarf“ (1. Kategorie) plausibel. Auf weiten Abschnitten wird ein Potenzial von deutlich über 2.000 (nämlich bis zu 7.800) Radfahrten/Tag erreicht. Zwischen Steinen und Schopfheim sinkt das Potenzial, kann sich aber aufgrund der Entwicklungen im Gebiet (Neubau Zentralklinikum und Erweiterung Gewerbegebiete in Steinen) deutlich erhöhen. In der Anbindung einer RSV an den Neubau Zentralklinikum sind gute Chancen in Bezug auf die Verlagerungseffekte auf den Radverkehr zu erwarten.

Für den südlichen Abschnitt der **RSV 3 zwischen Weil a. R./Grenze und Efringen-Kirchen** bestehen ebenfalls hohe Radverkehrspotenziale. Das bestätigt auch die Einstufung des Landes der Verbindung als „Radschnellverbindung mit vordringlichem Bedarf“. Der Standard „Radschnellverbindung“ kann auf ca. 72 % der Strecke eingehalten werden, der Rest der Strecke erreicht aber zumindest den Standard „Radschnellverbindung reduziert“. Das Nutzen/Kosten-Verhältnis liegt zwar deutlich unter 1, da nur wenige Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr auf den Radverkehr ermittelt werden konnten, aber der hier nicht berücksichtigte Nutzen liegt in den heute bereits die Strecke nutzenden Radfahrenden sowie solchen, die heute Parallelstrecken nutzen. So wurden bei einer Radverkehrszählung im April 2018 am Standort Weil am Rhein, Freiburger Straße bereits jetzt knapp 2.000 Radfahrende/Tag erfasst. Der Radverkehr am Oberrhein würde bei Umsetzung einer RSV daher von Bündelungseffekten und einem verbesserten Angebot profitieren, auch wenn streckenweise lediglich ein reduzierter Standard zum Zuge kommen sollte.

Für das Teilstück der RSV 2 zwischen Grenzach-Wyhlen/Grenze und Rheinfeldern (nördlicher Ortsausgang) wurden ebenfalls hohe Radverkehrspotenziale ermittelt, die außerorts allerdings abnehmen. Bei Umsetzung der nördlichen Variante in Rheinfeldern können die Voraussetzungen im Standard „Radschnellverbindung“ ggf. zu 81 % erreicht werden. Aktuell ist allerdings die Umsetzung dieses Abschnitts und der Strecke im Zuge der heutigen B 34 (Ortsdurchfahrten Grenzach und Wyhlen) technisch ungewiss; daher empfehlen die Gutachter, die Trasse Hochrhein nachrangig als RSV zu verfolgen. Anstehende Baumaßnahmen in diesem Bereich (straßenbegleitender Radweg entlang der B 34 außerorts sowie Umbau der Ortsdurchfahrten) könnten jedoch genutzt werden, einen möglichst hohen Standard zu erreichen. Sollte es in diesem Zusammenhang auf das Nutzen/Kosten-Verhältnis ankommen, wäre zu berücksichtigen, dass die Umbaumaßnahmen für die Ortsdurchfahrten ohnehin vorzunehmen sind („Eh-da-Kosten“).

Fazit

Vor diesem Hintergrund schlägt die Verwaltung vor, die RSV Großes Wiesental zwischen Lörrach und Schopfheim und die RSV Oberrhein zwischen Weil am Rhein und Efringen-Kirchen (Kernort) weiterzuverfolgen. Dazu ist im Sinne des Landkreises und der Städte und Gemeinden anzustreben, dass das Land Baden-Württemberg die Baulastträgerschaft für diese beiden Radschnellverbindungen übernimmt. Im Hinblick auf das strategische Vorgehen anderer Regionen schlägt die Verwaltung vor, zu diesem Zweck unter anderem einen sogenannten „Letter of Intent“ zu initiieren. Im „Letter of Intent“ sollen sich der Landkreis und die beteiligten Städte und Gemeinden zur Umsetzung der jeweiligen Radschnellverbindungstrasse bekennen.

Des Weiteren bietet die Machbarkeitsstudie gut nutzbare vertiefende Untersuchungsergebnisse für die drei wichtigen (Rad)Pendlerstrecken im Landkreis. Im Bereich der gutachterlicherseits nicht zur Umsetzung als RSV empfohlenen Strecken bzw. Streckenabschnitten sind daher jedenfalls Lösungen aufgezeigt, wie dort eine Verbesserung der Radinfrastruktur möglich ist.

Marion Dammann
Landrätin

Ulrich Hoehler
Erster Landesbeamter

■ Anlage

Schlussbericht: Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Großes Wiesental,
Hochrhein und Oberrhein im Landkreis Lörrach