

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Großes Wiesental, Hochrhein und Oberrhein im Landkreis Lörrach

Vorstellung der Ergebnisse im Umweltausschuss
Landkreis Lörrach am 06.02.2019



Dipl.-Geogr. Sabrina Perlitius
Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR, Hannover

Was sind Radschnellverbindungen?

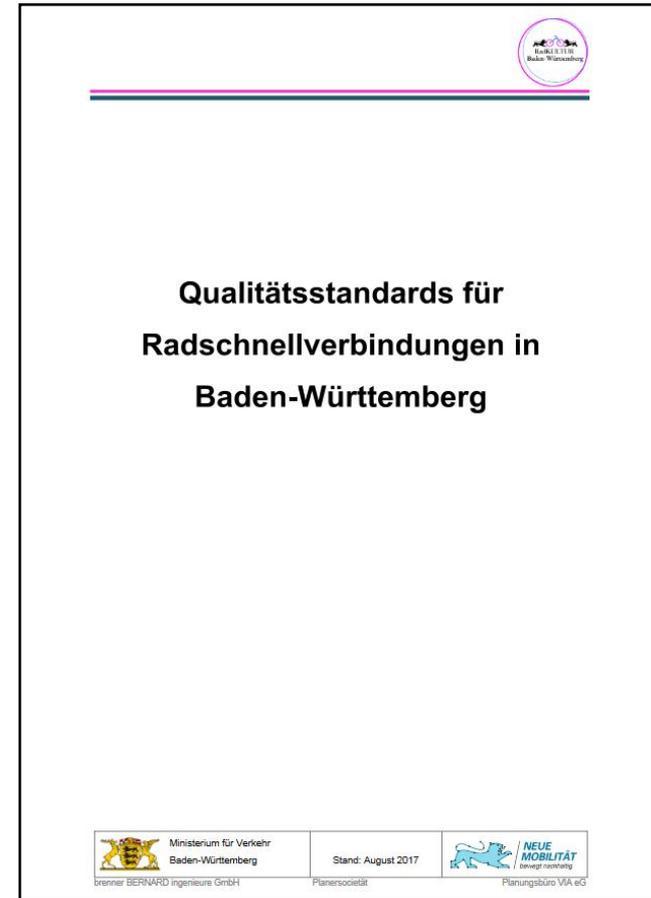
- Neues Netzelement in der Radverkehrsplanung in Deutschland für Entfernungsbereiche bis zu etwa 25 km
- Zielgruppe: **Alltagsradverkehr**
- Verknüpfung wichtiger Quell- und Zielbereiche mit hohen Potenzialen
- RSV sollen ein durchgängig sicheres und attraktives Befahren auch bei hohen Geschwindigkeiten ermöglichen.
- Durchgängig qualitativ hochwertig ausgebildete, direkt geführte und leistungsstarke Verbindungen.
- **RSV = keine „Radautobahnen“, sondern integrierter Bestandteil kommunaler Radverkehrsnetze.**



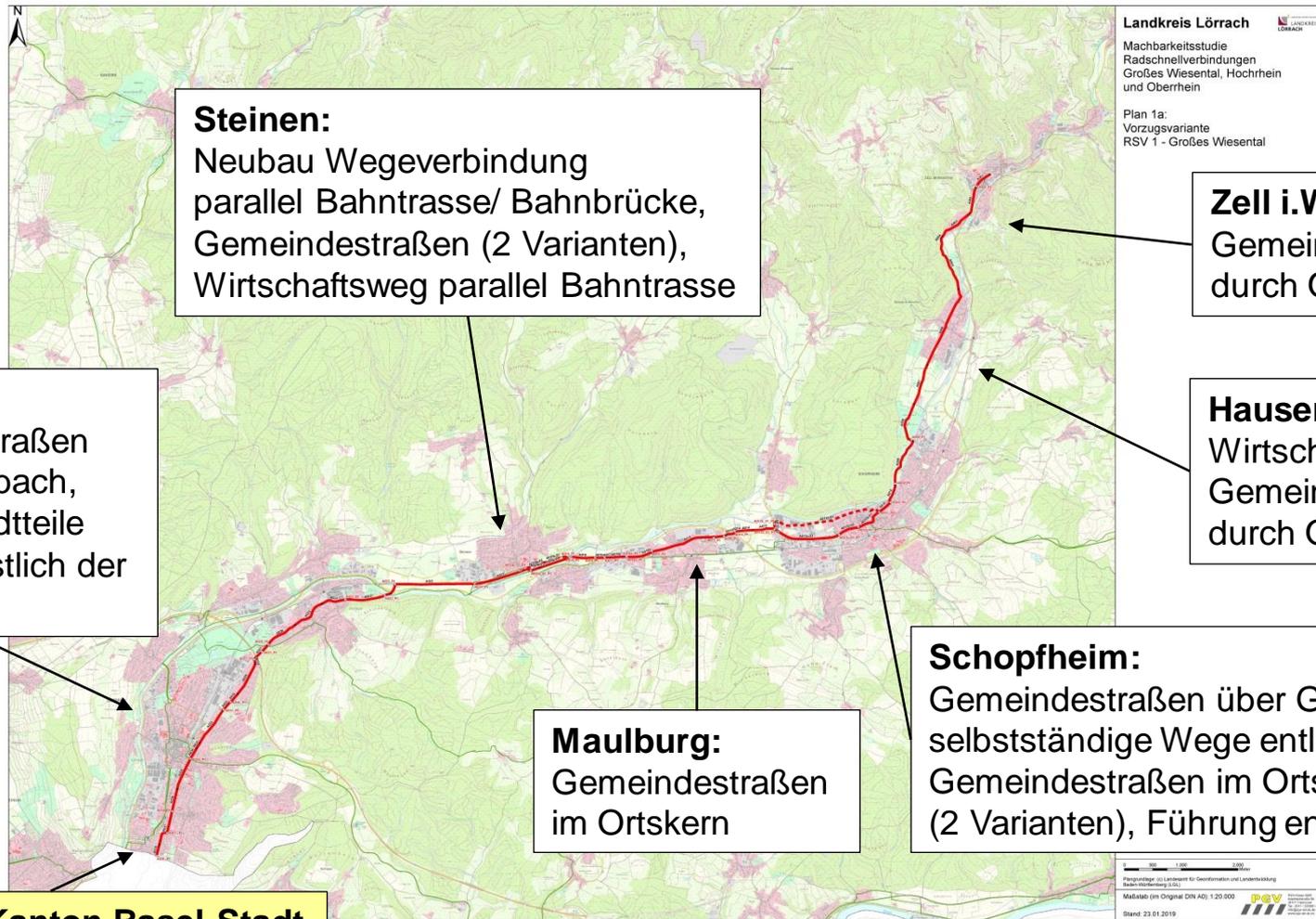
Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg

Qualitätsstandards für RSV

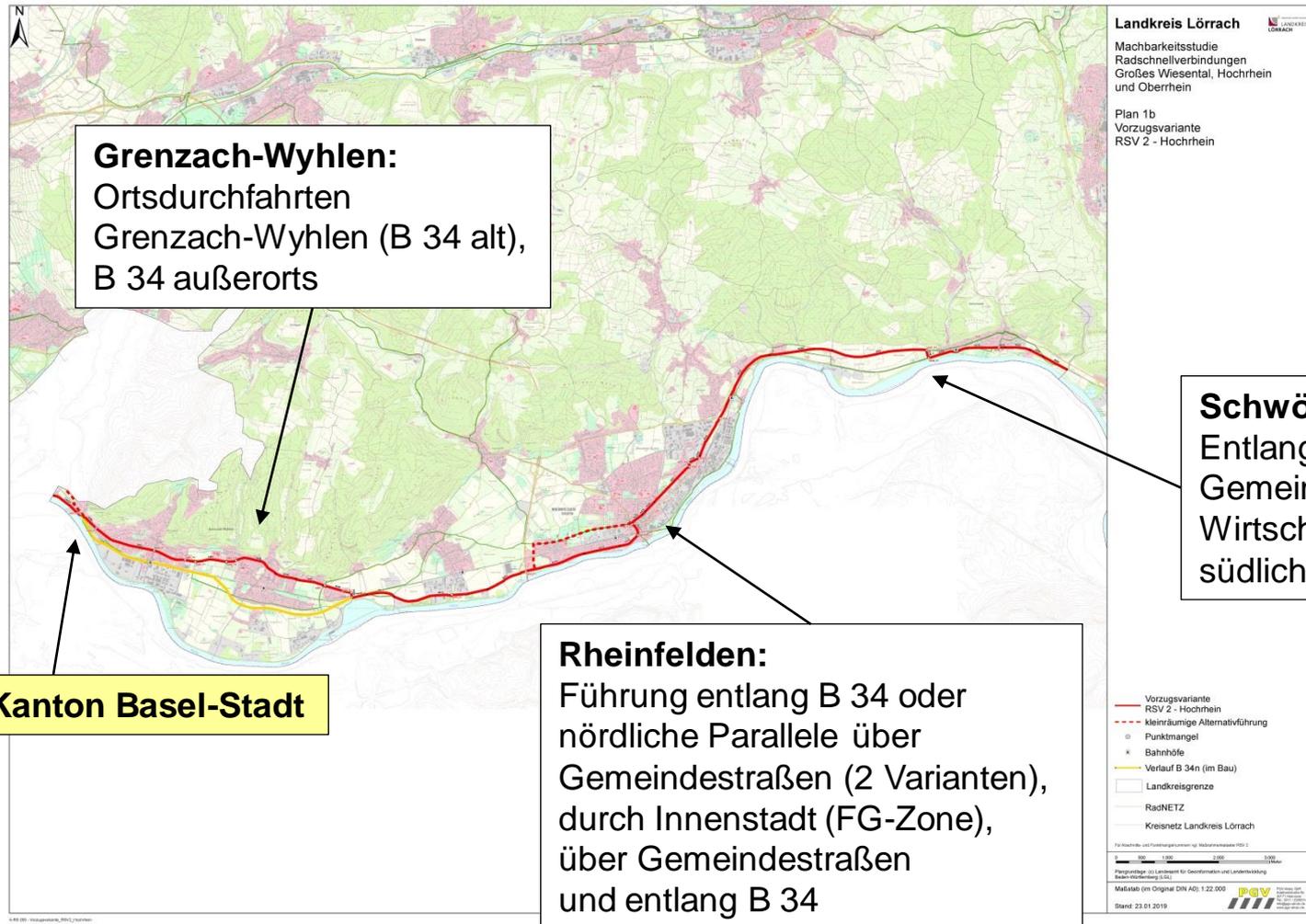
- Definition eines **Regelstandards** und eines **reduzierten Standards**.
- Länge mind. 5 km
- Bedeutende Verbindung für den Alltagsradverkehr: DTV > 2.000 RF/Tag auf dem überwiegenden Teil der Gesamtstrecke
- Breite 4,00 m im Zweirichtungs- und 3,00 m im Einrichtungsverkehr
- Bauliche Trennung vom Fußverkehr
- Hohe Anforderungen an Knotenpunkten: Vorrang, geringe Zeitverluste durch Warten
- Hohe Ausstattungsmerkmale Belag, Markierungen, Wegweisung, Unterhaltung und Betrieb



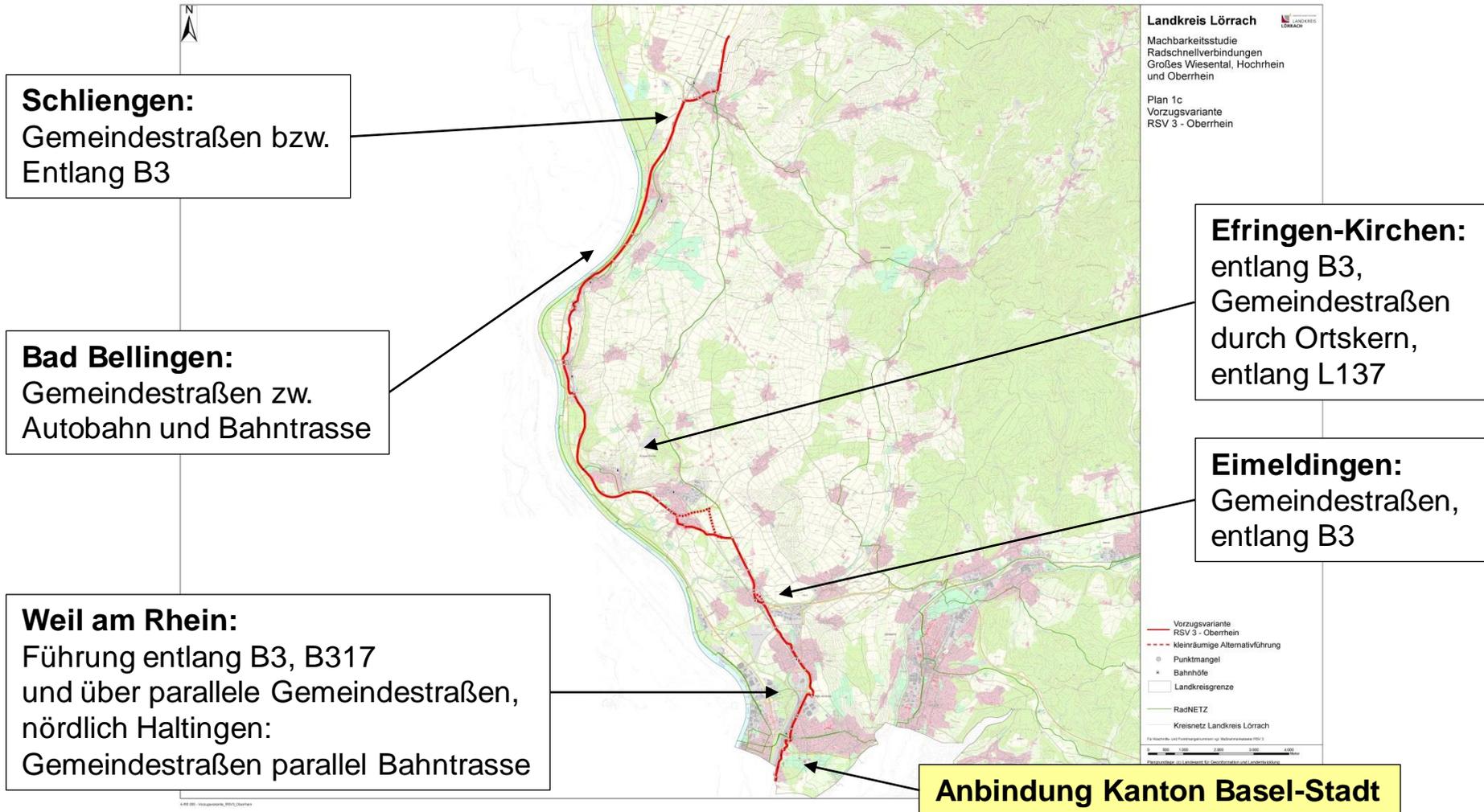
Vorzugstrasse RSV 1 Großes Wiesental



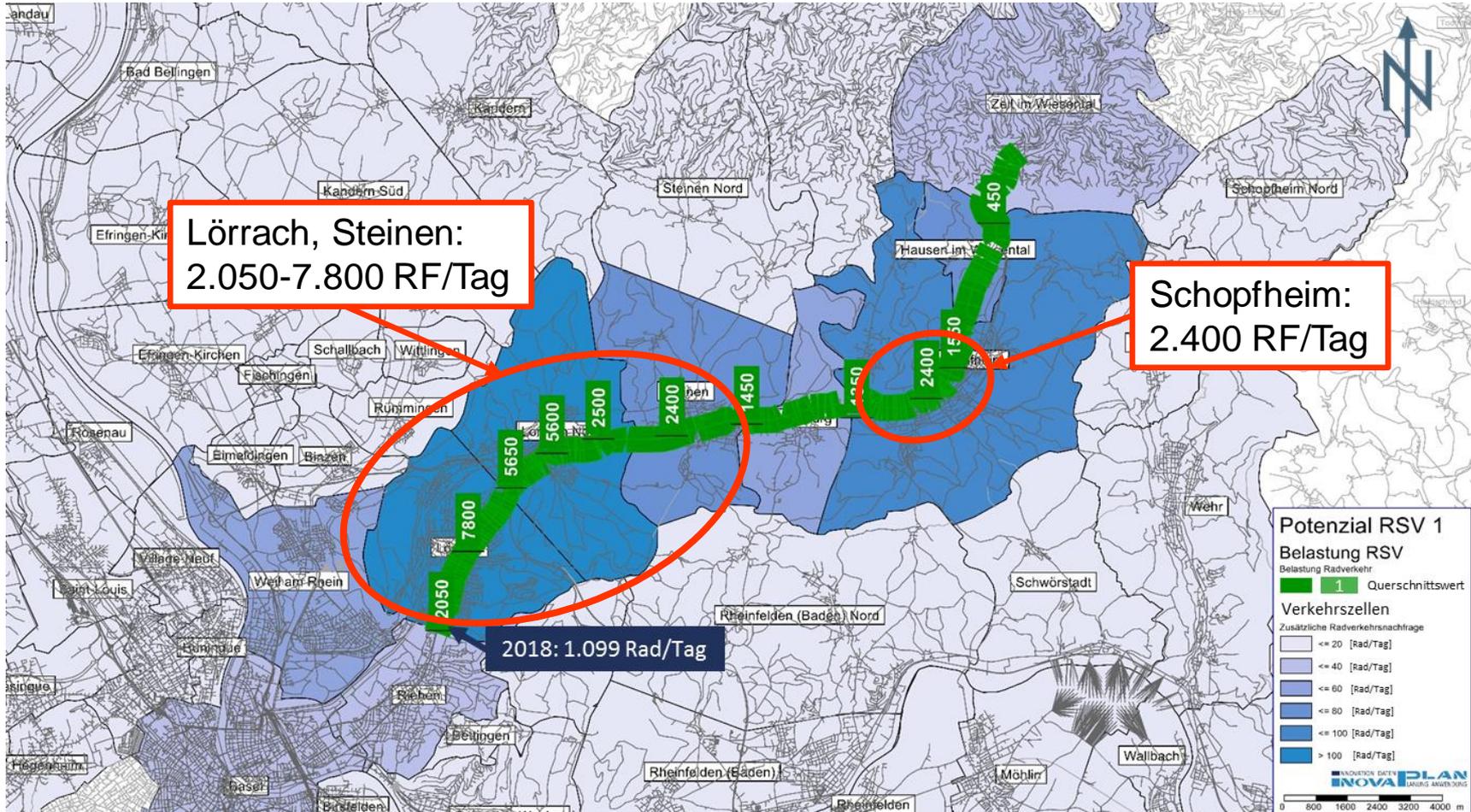
Vorzugstrasse RSV 2 Hochrhein



Vorzugstrasse RSV 3 Oberrhein

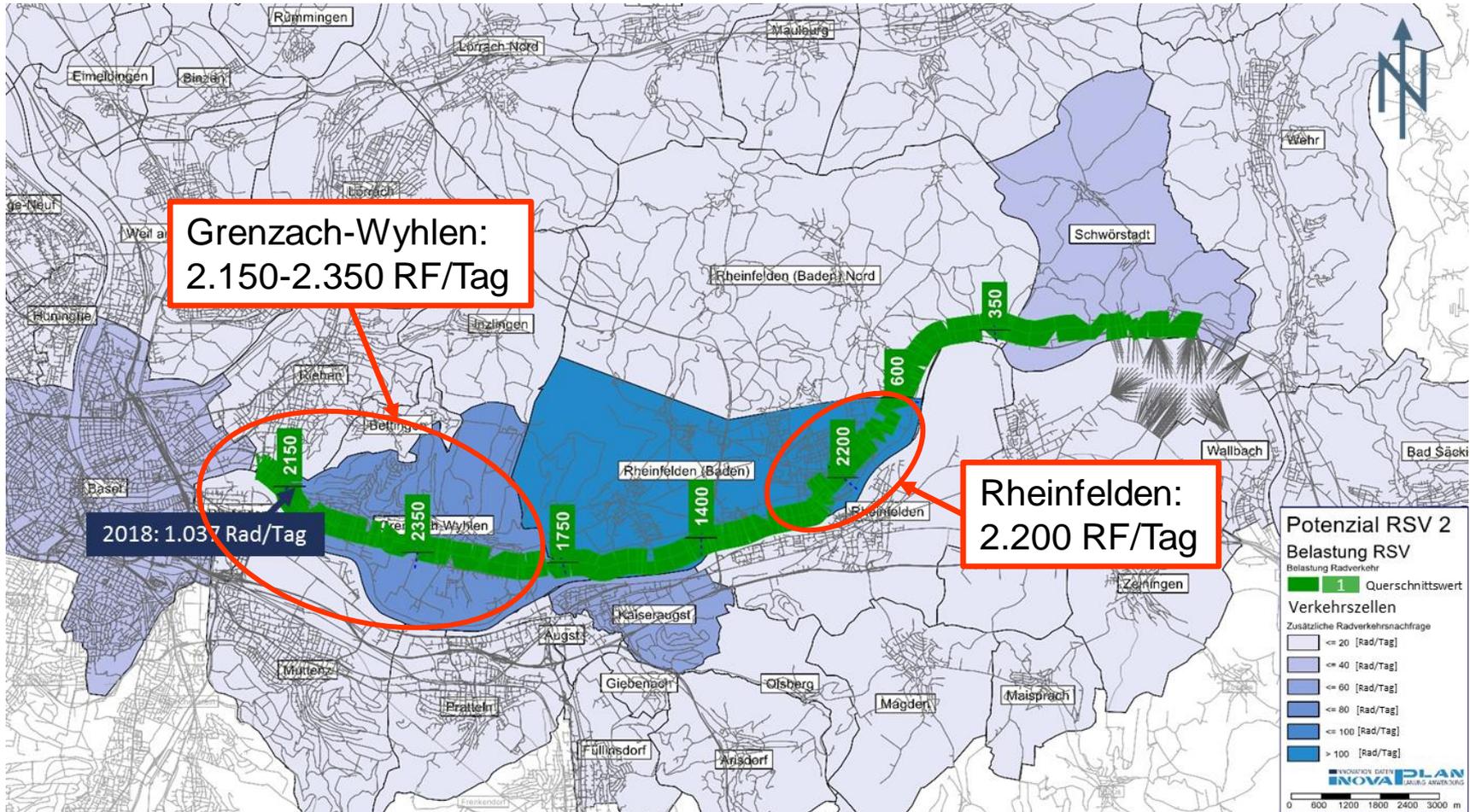


Radverkehrspotenziale RSV 1 Großes Wiesental



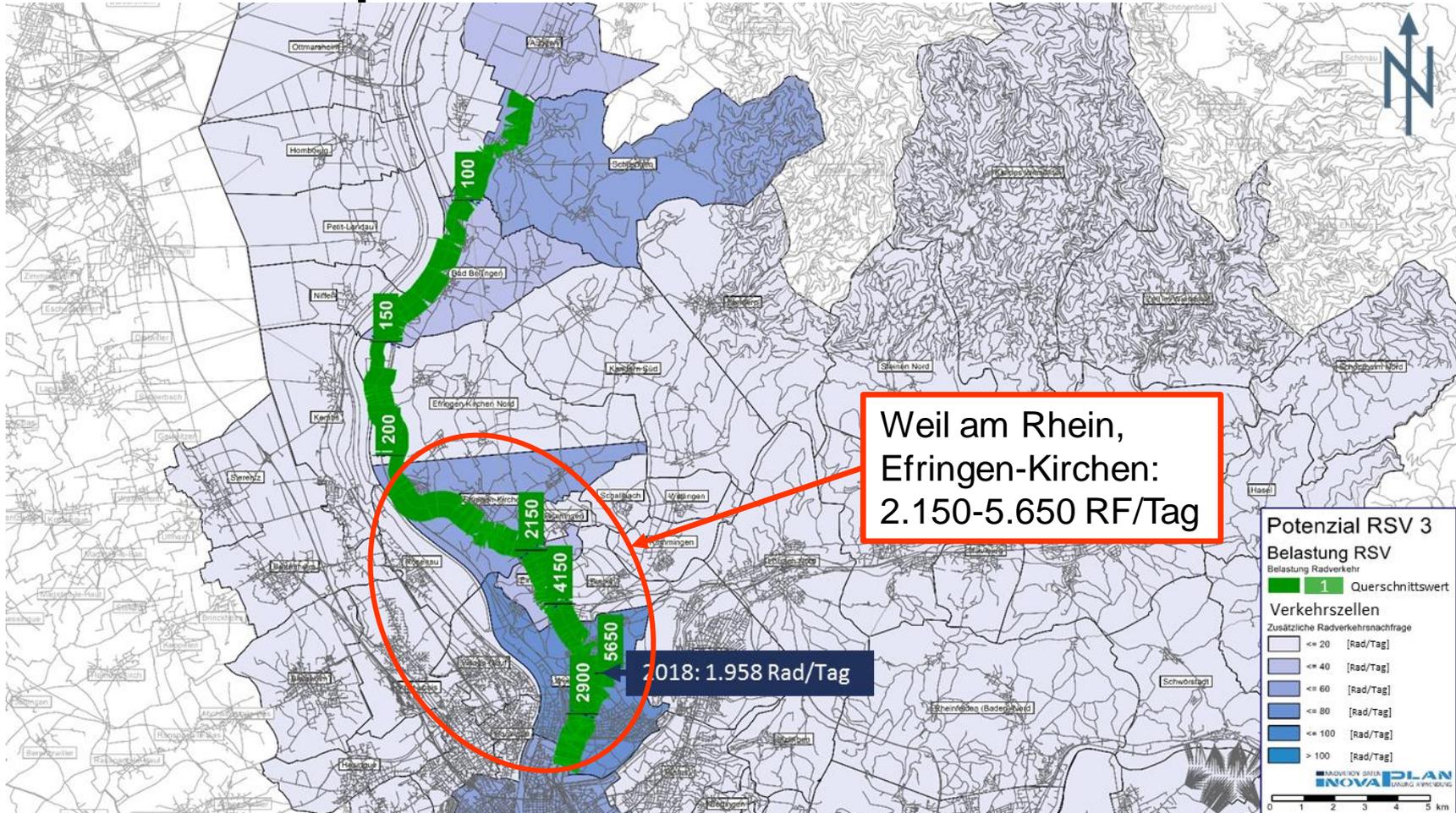
- hohe Radverkehrspotenziale (bis 7.800 RF/Tag) von Lörrach bis Schopfheim
- ermitteltes Potenzial höher als in der landesweiten Potenzialanalyse

Radverkehrspotenziale RSV 2 Hochrhein



- hohe Radverkehrspotenziale (bis 2.350 RF/Tag) in Grenzach-Wyhlen und Rheinfelden
- ermitteltes Potenzial abschnittsweise höher als in der landesweiten Potenzialanalyse

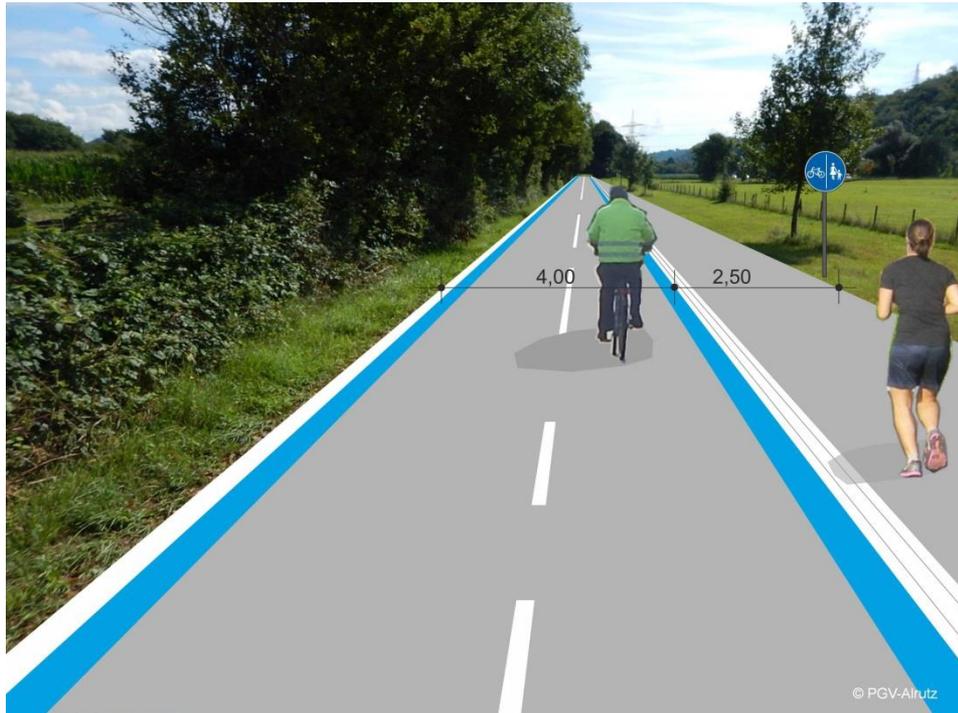
Radverkehrspotenziale RSV 3 Oberrhein



- hohe Radverkehrspotenziale (bis 5.650 RF/Tag) von Weil a.R. bis Efringen-Kirchen
- bestätigt die Aussagen aus der landesweiten Potenzialanalyse

Maßnahmenkonzeption

- Ermittlung der erforderlichen Maßnahmen zur weitgehenden Erreichung der in Baden-Württemberg vorgesehenen Standards für Radschnellverbindungen
- Aufzeigen in einem Maßnahmenkataster



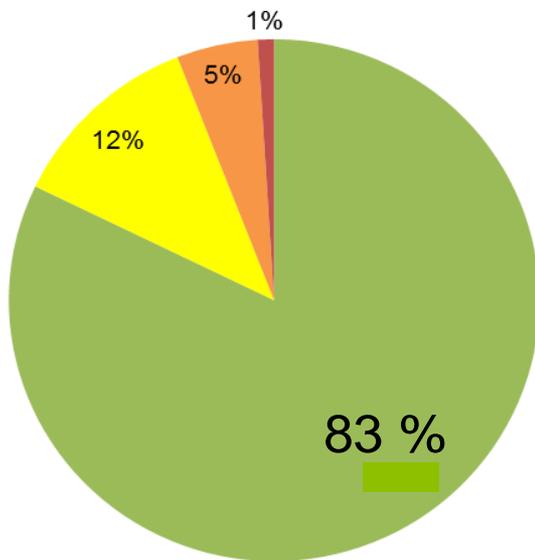
Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Landkreis Lörrach - Maßnahmenkataster RSV 1 Großes Wiesental

RSV:	Großes Wiesental		
Nummer:	A001		
Stadt/Gemeinde:	Zell im Wiesental		
Straße:	Bahnhofstraße		
Baulastträger:	Stadt Zell im Wiesental		
Klassifizierung:	Gemeindestraße		
von:	Schwarzwaldstraße		
bis:	Fischbachweg		
Länge [in m]:	360		
Ortslage:	innerorts		
Kfz/Tag:	k. A.		
Anteil SV [in %]:	k. A.		
zul. Geschw. [in km/h]:	Tempo 30-Zone		
Radverkehrsnetz:	RVN LK Lörrach		
Bestand:	Radverkehr im Mischverkehr, abschnittsweise Längsparken		
Breite [in m]:	6,00 - 7,00	Einhaltung Standards:	Standard "Radschnellverbindung" für Radverkehrsführung. Gewünschte Breite für Fußverkehr nicht erfüllt.
Belag:	Asphalt		
Maßnahme:	Bis etwa 4.000 Kfz/Tag Ausweisung als Fahrradstraße (Kfz frei), Fahrgasse von 4,00 m Breite gewährleisten. Vorrang im Zuge der Radschnellverbindung bei heutiger Rechts-vor-Links-Regelung einrichten.		
Musterblatt (RSV BW):	N1, N2	Grunderwerb:	nicht erforderlich
		Kosten [in €]:	25.000
		Bemerkung:	

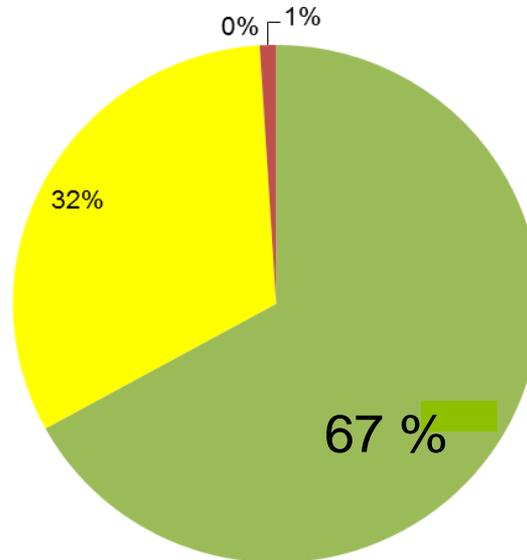
Einhaltung Qualitätsstandards des Landes

Zielvorgabe: 80 % Standard „RSV-Standard“
Prüfung der Gesamtstrecken

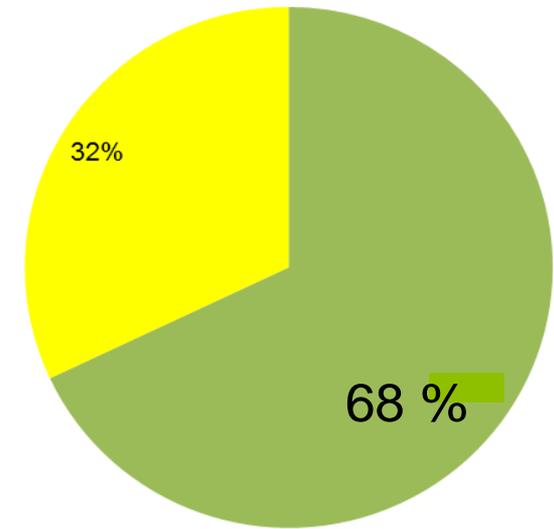
- Standard
"Radschnellverbindung"
- Standard
"Radschnellverbindung
reduziert"
- Zielnetzstandard
RadNETZ
- nicht möglich



RSV 1
Großes Wiesental



RSV 2
Hochrhein

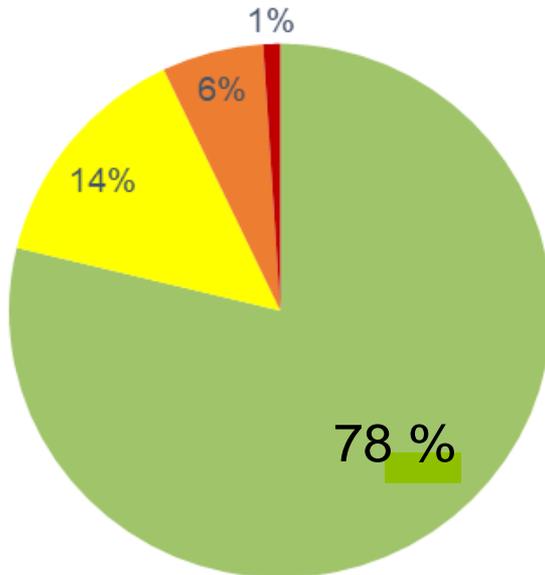


RSV 3
Oberrhein

Einhaltung Qualitätsstandards des Landes

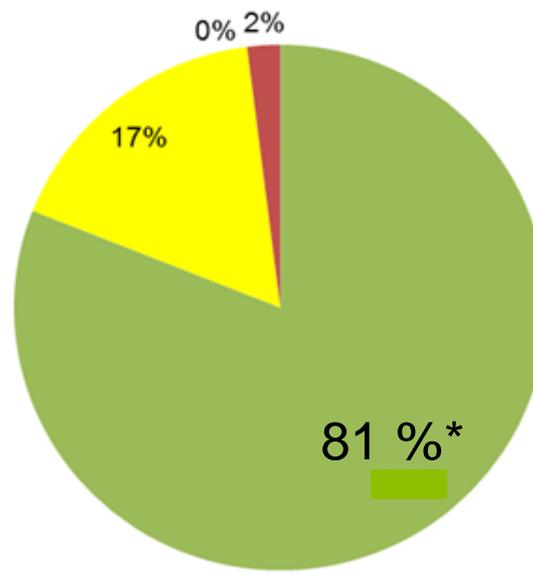
Zielvorgabe: 80 % Standard „RSV-Standard“
Prüfung der Teilstrecken mit Potenzial

- Standard
"Radschnellverbindung"
- Standard
"Radschnellverbindung
reduziert"
- Zielnetzstandard
RadNETZ
- nicht möglich



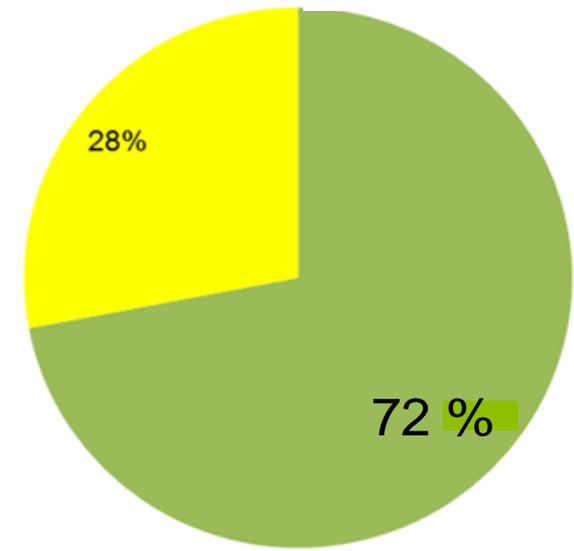
RSV 1
Großes Wiesental

- Kürzung Strecke östl. Schopfheim



RSV 2
Hochrhein

- *ggf. möglich bei
- Kürzung nördl. Rheinfeldern und Nutzung nördl. Variante Rheinfeldern, aber: starke Unsicherheit Umsetzung OD Grenzach-Wyhlen



RSV 3
Oberrhein

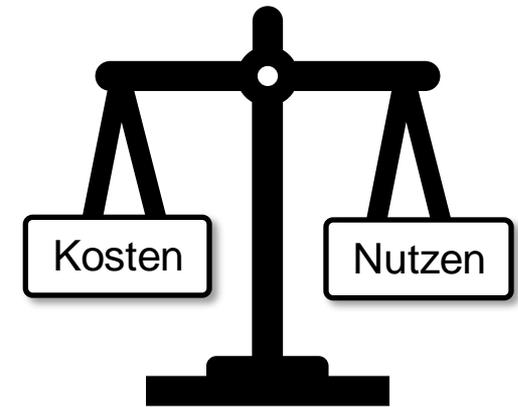
- Kürzung Strecke nördl. Efringen-Kirchen

Kostenschätzung

	RSV 1 Großes Wiesental	RSV 2 Hochrhein	RSV 3 Oberrhein
Gesamtstrecke			
Gesamtkosten (brutto)	16,1 Mio. €	19,6 Mio. €	17,3 Mio. €
Länge	23,1 km	23,3 km	28,4 km
Kosten pro km	0,7 Mio. €	0,8 Mio. €	0,6 Mio. €
Strecke mit Potenzial	Lörrach – Schopfheim	Grenzach-Wyhlen – Rheinfeldern	Weil am Rhein – Efringen-Kirchen
Gesamtkosten (brutto)	14 Mio. €	12,4 Mio. €	7,5 Mio. €
Länge	17,6 km	15,9 km	11,8 km
Kosten pro km	0,8 Mio. €	0,8 Mio. €	0,6 Mio. €

Nutzenanalyse/Nutzen-Kosten-Analyse

- Betrachtung von 9 Nutzenkomponenten, u.a. eingesparte CO₂-Emissionen, Reduzierung der Krankheitstage
 - Ermittlung des wirtschaftlichen Nutzens je RSV (monetarisiert)
 - Gegenüberstellung mit den jährlichen Kosten für die Umsetzung
 - Ökonomische Bewertung von Maßnahmen durch Gegenüberstellung der wirtschaftlichen Nutzen zu den Kosten
- **Ziel: Nutzen-Kosten-Verhältnis ≥ 1**



© INOVAPLAN

Nutzen-Kosten-Verhältnisse

	RSV 1 Großes Wiesental	RSV 2 Hochrhein	RSV 3 Oberrhein
Summe der Nutzen (9 Nutzenkomponenten, monetarisiert)	ca. 1,7 Mio. €	ca. 0,4 Mio. €	ca. 0,1 Mio. €
Annuität der Kosten (Baukosten, Planung, Grunderwerb, Öffentlichkeitsarbeit)	ca. 0,7 Mio. €	ca. 0,9 Mio. €	ca. 0,8 Mio. €
Nutzen-Kosten-Verhältnis Gesamtstrecke (bzw. Teilstrecke mit Potenzial)	2,38 (2,48)	0,45 (0,82)	0,12 (0,41)

- Deutlich positives Nutzen-Kosten-Verhältnis bei RSV 1
- Volkswirtschaftlicher und verkehrsplanerischer Nutzen gegeben

Empfehlungen Radschnellverbindungen

RSV 1 Großes Wiesental

- Prioritäre Umsetzung
- Teilstrecke Lörrach bis Schopfheim (erste Stufe: Abschnitt LÖ)
- Hochstufung „Radschnellverbindung mit vordringlichem Bedarf“
- Berücksichtigung weiterer Entwicklungen: Neubau Zentralklinikum
- Übernahme der Baulastträgerschaft des Landes prüfen

RSV 3 Oberrhein

- Umsetzung in 2. Priorität (südl. Abschnitt Weil a.R. - bis Efringen-Kirchen)
- Ermittelte Nutzen gering, aber hohe Radverkehrspotenziale
- verbessertes Angebot für heutige Radfahrende
- Übernahme der Baulastträgerschaft des Landes prüfen

RSV 2 Hochrhein

- Umsetzung nachrangig verfolgen
- Unsichere Umsetzung u.a. in OD Grenzach-Wyhlen
- Synergien mit anstehenden Neubaumaßnahmen (Radweg außerorts B34)

Weitere Empfehlungen

- Frühzeitig Verständigung über **Baulastträgerschaft** und **Betreiber** der Trassen (RSV 1 und RSV 3 (südlicher Abschnitt)).
- Ziel: Land Baden-Württemberg als Baulastträger für RSV 1 und RSV 3 zu gewinnen.
- Sollte sich das Land nicht bereit erklären, die Baulastträgerschaft zu übernehmen: Gespräche zwischen Landkreis Lörrach und Kommunen, um Vereinbarungen für klare Zuständigkeiten bzgl. Planung und Betrieb zu treffen.
- **Finanzierung** klären (Bundesförderung, landeseigene Förderung, LGVFG).
- **Zusammenarbeit** zwischen Landkreis, Kommunen und Verbänden aufrechterhalten → **Arbeitskreis** Radschnellverbindungen.

Vielen Dank für Ihr Interesse!



Sabrina Perlitus
Planungsgemeinschaft Verkehr - PGV-Alrutz GbR

Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220 601 86
Email: perlitus@pgv-hannover.de
www.pgv-alrutz.de