

Nr.: 157/2023

■ Dezernat	III - Mobilität, Umwelt & Strukturpolitik	06.06.2023
■ Fachbereich	Stabsstelle Strukturpolitik & Nachhaltige Mobilität	
■ Verfasser/-in	Bühler, Alexandra	
■ Telefon	07621 410-3020	

Beratungsfolge	Status	Datum
Umweltausschuss und Betriebsausschuss Abfallwirtschaft Landkreis Lörrach	öffentlich	05.07.2023
Kreistag	öffentlich	19.07.2023

Tagesordnungspunkt

Verkehrsprojekte: Radweg K6351 Egringen - Holzen; Planungsstand und weiteres Vorgehen

Beschlussvorschlag

Die Verwaltung wird beauftragt, den Radweg entlang der Kreisstraße K6351 zwischen Egringen und Holzen entsprechend der in dieser Vorlage dargestellten Trasse weiter zu planen.

Bezug zum Haushalt

Teilhaushalt	54.20	Kreisstraßen
Produktgruppe	54.20.01	Kreisstraßen und Radwege
Produkt(e)	54.20.01.2	Radverkehrskonzept Umsetzung
Wirkungsziel / beabsichtigte Wirkung (Was soll erreicht werden?)		Mit seinem Radverkehrskonzept verbessert der Landkreis die Infrastruktur und steigert die Attraktivität und Sicherheit des Radfahrens
Leistungsziel / angestrebtes Ergebnis (Was müssen wir dafür tun?)		Umsetzung der Maßnahmen an Kreisstraßen
Zielerreichungskriterium (Indikator, Kennzahl, Leistungsmenge):		Anzahl der umgesetzten Maßnahmen

■ Klimawirkung:	<input checked="" type="checkbox"/> positiv	<input type="checkbox"/> neutral	<input type="checkbox"/> negativ	<input type="checkbox"/> keine
■ Personelle Auswirkungen:	<input type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja, ggf. Erläuterung		
■ Finanzielle Auswirkungen:	<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja,		
<input checked="" type="checkbox"/> im Ergebnishaushalt	Aufwand	Ertrag	einmalig in	wiederkehrend
	20.000 €	€	2023	
<input type="checkbox"/> im Finanzhaushalt	Investitions- kosten brutto	Zuschüsse u. ä.	Investitions- kosten LK netto	zeitliche Umsetzung
	3.111.000 €			2023 ff

Mittelbereitstellung - in EUR -

ErgebnisHH		Zeilen-Nr.	2022	2023	2024	2025	ab 2026
Bedarf	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand			20.000			
	Kalk. Aufwand						
Plan	Erträge						
	Personalaufwand						
	Sachaufwand			20.000			
	Kalk. Aufwand						
FinanzHH investiv		Zeilen-Nr.	2022	2023	2024	2025	ab 2026
Bedarf	Einzahlung						
	Auszahlung			45.000	150.000	16.000	2.900.000
Plan	Einzahlung						
	Auszahlung			45.000	150.000	16.000	2.900.000

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

Begründung

■ Sachverhalt

Das 2020 beschlossene Kreisstraßenprogramm 2021-2025 beschreibt die kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen welche erforderlich sind, um die Kreisstraßen und die Radinfrastruktur im Landkreis Lörrach zu erhalten bzw. zu verbessern. Grundlage für die radverkehrlichen Maßnahmen ist das Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach aus dem Jahr 2013. In 2022 hat der Kreistag gemäß dem Kreisstraßenprogramm neben den beiden Dinkelberg-Radwegen einen dritten Radweg, den Lückenschluss entlang der K6351 zwischen Egringen und Holzen in die aktuelle Planung aufgenommen.

In den letzten Monaten wurden von den beauftragten Fachbüros (Verkehrsplanung und Naturschutz) eine Voruntersuchung für einen 3,2 km langen straßenbegleitenden Radweg durchgeführt und fachliche Empfehlungen zur Vorzugstrasse erarbeitet.

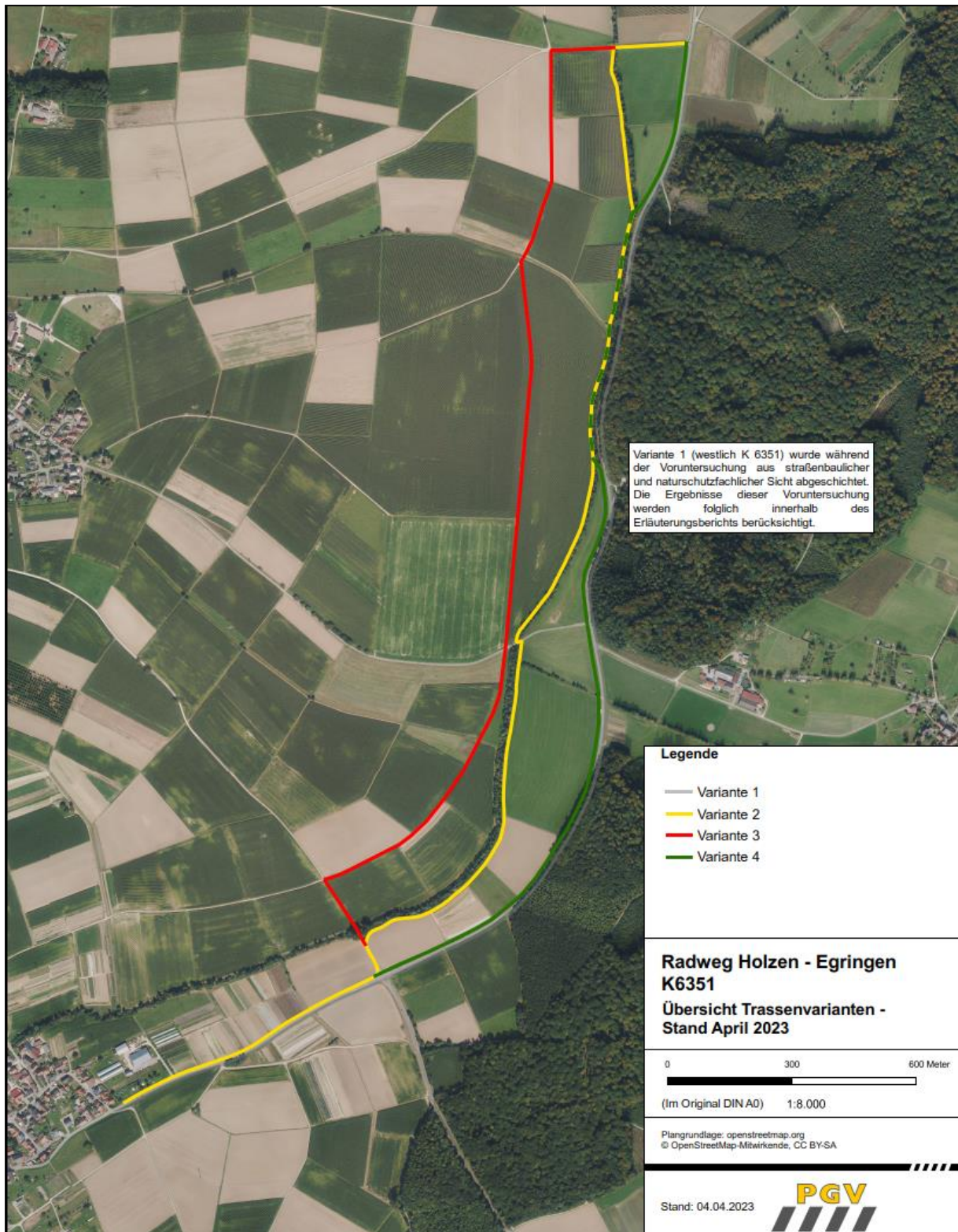
I. Hintergrund

Der Radweg ist als Basisroute dritter Ordnung im Radverkehrskonzept geführt und hat eine hohe Priorität und Bedeutung für den Radverkehr im Gebiet zwischen Kandern und Efringen-Kirchen. Der Radverkehr wird aktuell mit dem motorisierten Verkehr auf der Straße geführt. Der Abschnitt der K6351 war Teil des Modellprojekts Schutzstreifen außerorts der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK-BW). Das Modellprojekt ist mittlerweile beendet. Durch die Anlage eines straßenbegleitenden Radwegs kann der Radverkehr von der Kreisstraße getrennt geführt werden und somit eine Verbesserung der Verkehrssicherheit sowohl für Rad- als auch für Kraftfahrzeugfahrende erzielt werden.

II. Ausgestaltung und Auswahl der Radwegführung

In Antizipation der anstehenden Überarbeitung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), die für Ende 2023/Anfang 2024 erwartet werden, und mit Blick auf die zunehmende Nutzung von Kinderfahrradanhängern und Lastenfahrrädern wird der kreisstraßenbegleitende Radweg mit einer Breite von 3,00 m geplant.

Es wurden vier mögliche Varianten des Radwegs identifiziert, eine Variante auf der Waldseite (Variante 1/grau), eine Variante entlang des Feuerbachs (Variante 2/gelb), eine Variante, die zu großen Teilen auf bereits vorhandenen, landwirtschaftlichen Wegen geführt wird (Variante 3/rot) und eine Variante straßenbegleitend östlich entlang der Straße (Variante 4/grün).



Die genannten Varianten wurden im Rahmen der Vorprüfung (Leistungsphase 2 HOAI) geprüft und fachlich bewertet, mit dem Ziel der Empfehlung einer Vorzugstrasse.

Als Vorzugstrasse hat sich fachlich die kreisstraßenbegleitende Variante (Variante 4/grün) herausgestellt. Insbesondere die Nutzungsqualität und Direktheit der Führung, Aspekte der sozialen Sicherheit und Kontrolle sowie das geringere Konfliktpotential mit landwirtschaftlichem Verkehr sprechen für die Wahl dieser Variante. In der folgenden Tabelle werden die ausschlaggebenden Kriterien der Varianten 3/rot und 4/grün aufgeführt. Die Varianten 1/grau und 2/gelb

haben sich im Rahmen der Vorplanung bereits frühzeitig aufgrund erheblicher Eingriffe in Natur und Forst als schwer umsetzbar erwiesen und wurden daher nicht intensiver untersucht.

Die folgende Bewertungstabelle gibt einen Ausschnitt aus der Bewertungsmatrix wieder:

Kriterien/ Schutzgüter	Variante 3/rot, entlang der bestehenden Wirtschaftswege	Variante 4/grün, kreisstraßenbegleitend (östlich der K 6351)
Direktheit / Verbindungsqualität	Leicht umwegige Führung, längste untersuchte Strecke, keine Benutzungspflicht für Radverkehr	Führung entlang der Kreisstraße, direkteste und kürzeste Verbindung, Benutzungspflicht
Verkehrssicherheit	Aktuell Wirtschaftsweg, daher würde Landwirtschaft auf dieser Variante toleriert sein und den Weg mitbenutzen	Gute Sichtverhältnisse, Trennung von Rad- und Kraftfahrzeugverkehr, wenig landwirtschaftliche Mitbenutzung zu erwarten
Subjektives Sicherheitsgefühl	Zusätzliche Gefahr durch Schwerlastverkehr, geringere soziale Kontrolle durch abwegige Führung	Höhere soziale Kontrolle durch Führung entlang der Kreisstraße und Nutzungspflicht für Radverkehr
Beeinträchtigungen für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr	Variante 3 ist am stärksten durch landwirtschaftlichen Verkehr betroffen, Konfliktpotential vorhanden, das sich ggf. durch Begleitmaßnahmen (höhere Wegebreite, Begegnungsbuchten) entschärfen, aber nicht vollständig vermeiden lässt	Geringe landwirtschaftliche Nutzung erwartet, da Führung zu großen Teilen unmittelbar entlang der Kreisstraße
Grunderwerb	Ausbau vorhandener Wege, daher weniger Grunderwerb notwendig	Abschnittsweise Umfahrung des Gewässerrandstreifens notwendig (ca. 700 Meter) daher erhöhter Flächenbedarf
Artenschutz	Geringere Eingriffe	CEF-Maßnahmen, Vermeidungsmaßnahmen, Ausgleichsmaßnahmen notwendig
Baukosten Radweg brutto (Schätzung April 2023)	3.300.000,-€	2.700.000,-€

III. Fazit

Nach der verkehrsplanerischen Auswertung ist die kreisstraßenbegleitende Variante klar zu bevorzugen. Variante 4/grün ist direkter und kürzer, bietet ein höheres Maß an sozialer Kontrolle, es sind weniger Konflikte mit dem landwirtschaftlichen Verkehr zu erwarten, die Verkehrssicherheit sowie das subjektive Sicherheitsgefühl sind auf dieser Variante ebenfalls positiv hervorzuheben, und durch die Benutzungspflicht für den Radverkehr kann der erwünschte Verlagerungseffekt von der Kreisstraße sichergestellt werden.

Aus naturschutzfachlicher Sicht wird allerdings ein größerer Untersuchungsumfang und umfangreichere Ersatzmaßnahmen notwendig sein. Dies könnte die Planungszeit verlängern.

Seit Beginn der Planung wird der Planungsprozess von einer kommunalen Begleitgruppe, bestehend aus den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern der Stadt Kandern und der Gemeinden Bad Bellingen, Efringen-Kirchen und Schliengen begleitet. Auch diese Gruppe plädiert eindeutig für die straßenbegleitende Variante 4/grün.

IV. Förderung

Der Radweg K6351 ist als Einzelmaßnahme im Pauschalpaket „Langsamverkehr (A-Horizont, Baustart 2024-2028)“ der Projektliste des Agglomerationsprogramms Basel 4. Generation aufgenommen. Über die Höhe der Fördermittel kann wegen des noch ausstehenden Parlamentsbeschlusses in der Schweiz zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Belastbarkeit erzielt werden. Die Infrastrukturmaßnahme ist jedenfalls förderfähig nach dem Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz mit einem Fördersatz von 75%.

V. Weiteres Vorgehen

Nach der Beschlussfassung durch den Kreistag veranlasst die Verwaltung die nächsten Planungsschritte:

- Ausarbeitung Feststellungsentwurf zur Erlangung des Baurechts
- Naturschutzfachliche Untersuchungen
- Erstellung Landschaftspflegerischer Begleitplan

Spätestens vor Einleitung des Baurechtsverfahrens auf der Grundlage des Feststellungsentwurfs werden die Gremien erneut über das Projekt zu beschließen haben.

Marion Dammann
Landrätin

Ulrich Hoehler
Erster Landesbeamter