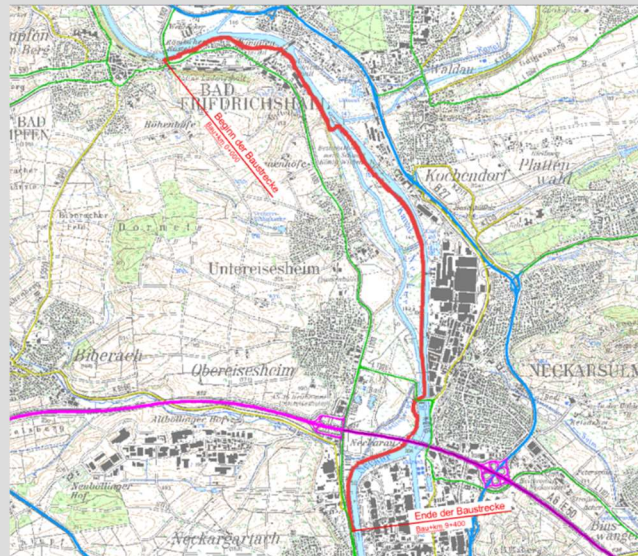




Straße R 3– Radschnellweg Raum Heilbronn/Neckarsulm

Projekt	Straße R 3– Radschnellweg Raum Heilbronn/Neckarsulm	
Zielsetzung	Ist Pilotprojekt Radschnellweg	
	Ausbau des Neckartalradwegs zum Radschnellweg Radschnellwege sind überörtliche Netzelemente für den Alltagsverkehr. Ziel einer Radschnellverbindung ist unter anderem die Reduzierung von verkehrlichen Kapazitätsengpässen und die Stärkung der nachhaltigen Verkehrsabwicklung. Das Vorhaben ist Teil des „Zukunftsorientierten Mobilitätskonzepts für den Wirtschaftsraum Heilbronn – Neckarsulm (Mobilitätspaktes Heilbronn Neckarsulm)	
Baulänge	9,500 km	
Kosten gesch. (Stand: 3. Quartal 2021)	Gesamt:	11,65 Mio. €
	Bau:	11,65 Mio. €
	Grunderwerb:	Mio. €
Chronologie	Es liegt eine Machbarkeitsstudie vor (07/2017). Die Vorplanung für den 1. Bauabschnitt wurde im Juni 2019 abgeschlossen. Die Projektförderung für das Gesamtprojekt wurde mit Schreiben vom 25.11.2019 vom Bund zugesagt. Der Vertrag für die Leistungsphase 3 und 4 wurde am 8.4.2020 Abgeschlossen. Die Planungsvereinbarung über die Planung des 2. Bauabschnitt wurde am 8.1.2020 mit der Stadt Heilbronn abgeschlossen.	
	Genehmigung Vorentwurf	
Weiteres Vorgehen ab I. Quartal 2022	Genehmigung Vorentwurf	



R 3 Bad Wimpfen - Heilbronn

RS 3 – Stand 11/2021

1. Darstellung des Vorhabens	1
2. Begründung des Vorhabens.....	1
3. Vergleich der Varianten und Wahl der Linie	2
4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme	3
7. Angaben zu den Umweltauswirkungen	5
6. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen	5
7. Kosten	6
8. Verfahren	6
9. Durchführung der Baumaßnahme	6
10. Offene Punkte	6

1. Darstellung des Vorhabens

Radschnellwege sind überörtliche Netzelemente für den Alltagsverkehr. Ziel einer Radschnellverbindung ist unter anderem die Reduzierung von verkehrlichen Kapazitätsengpässen und die Stärkung der nachhaltigen Verkehrsabwicklung.

Das Vorhaben ist Teil des „Zukunftsorientierten Mobilitätskonzepts für den Wirtschaftsraum Heilbronn – Neckarsulm (Mobilitätspaktes Heilbronn Neckarsulm).

2. Begründung des Vorhabens

Radschnellverbindungen haben insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden Nutzung von Pedelecs und E-Bikes eine wachsende Bedeutung. Auch in der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg ist das Thema Radschnellverbindungen als



wichtiger Baustein zur künftigen Ausrichtung der Radverkehrsinfrastruktur verankert. Dementsprechend wurden geeignete Strecken systematisch untersucht.

Das bestehende Radwegenetz Offenau – Heilbronn / Neckarsulm wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie auf seine Eignung zur Ausweisung eines Radschnellwegs geprüft und ein Handlungsbedarf abgeleitet. Weitere Informationen zur Machbarkeitsstudie unter:

https://rp.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/RP-Internet/Stuttgart/Abteilung_4/Referat_44/DocumentLibraries/Documents/44_RSW_BadWi-HN_Praes_Machbarkeitsstudie.pdf.

Das Nutzerpotenzial wurde auf Grundlage der Pendlerzahlen (Ein- /Auspendler) und unter Berücksichtigung des Modal Split im Raum Heilbronn / Neckarsulm und im Bundesland Baden-Württemberg abgeschätzt. Bei rd. 20.000 Erwerbstätigen, die nach / von Heilbronn und nach / von Neckarsulm ein- bzw. auspendeln, und konsequenter Umsetzung der Radstrategie Baden-Württemberg kann im Jahr 2030 für den Radschnellweg im Raum Heilbronn / Neckarsulm ein Nutzerpotenzial von bis zu 4.200 Radfahrern im Querschnitt am Tag erreicht werden. Dieses geschätzte Potential liegt weit über dem für RSV üblichen Mindestwert von 2.000 Radfahrern pro Werktag im Querschnitt.

Somit entspricht der Ausbau des Neckartalradwegs zum Radschnellweg auch den Kriterien des Bundes hinsichtlich einer Bezuschussung der Planungsleistung. Eine Förderzusage des Bundes zur Förderung der Planungskosten liegt vor.

3. Vergleich der Varianten und Wahl der Linie

Bereits in der Machbarkeitsstudie werden die Trasse 1.1 „**Neckar**“, die Trasse 1.2 „**Neckarkanal**“ und die Trasse 2 „**B 27**“ einander gegenübergestellt und die Eignung der vorhandenen Bestandssituation als Radschnellweg aus verkehrlicher, städtebaulicher, umwelttechnischer und wirtschaftlicher Sicht mittels Kriterien bewertet. Die Bewertung erfolgt in qualitativer und quantitativer Form. Die Radwegplanung für den RS 3 wird von Walter + Partner GbR, Heilbronn extern unterstützt.

Die Trassen verfügen über eine zufriedenstellende Streckenführung und -länge sowie über ein entsprechendes Erschließungs- und Nutzerpotenzial. Insgesamt werden die Trasse 1.1 „Neckar“ und 1.2 „Neckarkanal“ jeweils besser bewertet als Trasse 2.

Die Trassen 1.1 und 1.2 punkten bei den Aspekten „Radverkehrsinfrastruktur“ (geringere Anzahl an Kreuzungspunkten mit dem Kfz-Verkehr), „Nutzung“ (geringere Zeitverluste) und „Städtebau“ (wenige bauliche Zwänge).

Bei einer Streckenführung entlang des Neckars (Trasse 1.1) wird das geplante Naturschutzgebiet durchschnitten, wodurch die Trassenführung aus naturschutzfachlichen Gründen ausscheidet. Die Führung entlang des Neckarkanals (Trasse 1.2) folgt dem künftigen Naturschutzgebiet entlang der geplanten Außengrenze. Der innerstädtische Trassenverlauf von Trasse 2 „B 27“ bietet Vor- und Nachteile, scheidet aber aufgrund der zahlreichen Konfliktpunkte aus verkehrstechnischen und sicherheitsrelevanten

Gründen aus. Es wurde empfohlen, Trasse 1.2 „Neckarkanal“ vertiefter zu untersuchen.

Die gemeinsame Nutzung durch landwirtschaftlichen Verkehr und Radverkehr wird aufgrund des geringen landwirtschaftlichen Verkehrs z. B. auf der Neckarinsel entsprechend H RSV als angemessen zugelassen. Auch Fußverkehr unterhalb der Orientierungswerte kann ebenfalls zugelassen werden. Aktuell stimmt das Regierungspräsidium diese Nutzung im Vorfeld des weiteren Verfahrens mit den zuständigen Verkehrsbehörden ab.

Mehr Informationen zu sicherem Radfahren in einem gemeinsam genutzten Straßenraum erhalten Sie unter:

<https://bast.opus.hbz-nrw.de/frontdoor/index/index/docId/2506>

4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

Bei der Umsetzung von Radschnellverbindungen des Landes Baden-Württemberg werden generell kreuzungsfreie Radwegführungen angestrebt.

Seit das Thema Radschnellverbindungen von rd. 10 Jahren in Deutschland Teil der Verkehrsplanung geworden ist, wird das Regelwerk kontinuierlich ergänzt. (Maßgebliche Regelwerke s. S. 3.)

Die Brückenplanung für den RS 3 wird von Schlaich Bergermann und Partner, Stuttgart extern unterstützt.

Durch die kreuzungsfreie Radwegführung des RS 3 kann im Besonderen auch der auftretende Fahrzeugrückstau auf der Brückenstraße L1101 aufgrund der entfallenden Fußgängerampelschaltung vor dem Knotenpunkt L1101 (Brückenstraße) / L1101 (Kanalstraße) / K2000 / Gemeindestraßen in Neckarsulm reduziert werden. Dies stellt aufgrund der unmittelbar neben der neuen Radwegüberführung liegende Wehrbrücke aus dem Jahr 1925, sowie der Kanalbrücke aus dem Jahr 1996 im Eigentum des Bundes eine besondere Herausforderung dar. Denn die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes plant einen Ersatzneubau der Wehranlage ca. 130 m oberstromseitig der bestehenden Wehrbrücke. Diese Maßnahmen müssen koordiniert und abgestimmt werden.

Von Süden kommend führt der Radschnellweg in einem Böschungseinschnitt auf der Süd-Westseite der Wehrbrücke/L1101 und einem neu zu errichtenden Durchlass unter der L1101 hindurch, auf den neuen Radwegsteg. Der Steg überspannt den nicht schiffbaren Arm des Neckars, und schließt auf der Ostseite an die Mittelinsel an.

Die Mindestbreite des Radwegstegs wird mit 5,00 m (lichte Breite) angenommen.

Skizze: Ansicht und Draufsicht vorhandene Wehr- und Kanalbrücke

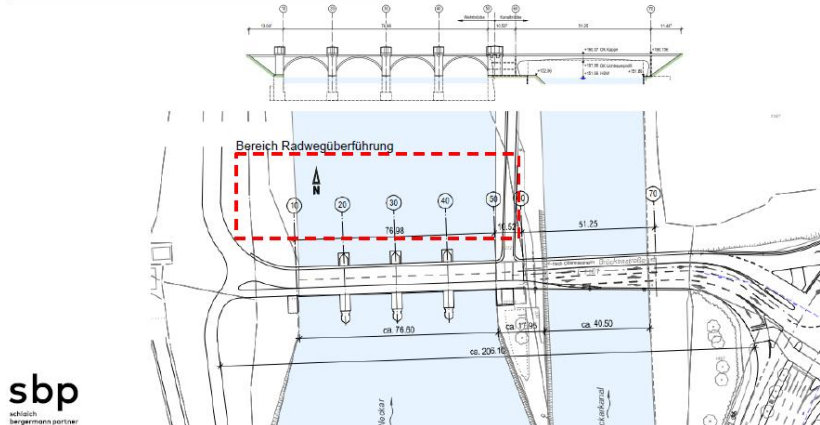


Abbildung 1: Wehr- und Kanalbrücke Neckarsulm

Der Mittelinsel folgend verläuft der Radschnellweg auf Bestandswegen bis er die Mittelinsel auf Höhe des Yachthafens bei Bad Friedrichshall über ein weiteres, neu zu errichtendes Brückenbauwerk in Richtung Bad Wimpfen entlang des Neckars verlässt.

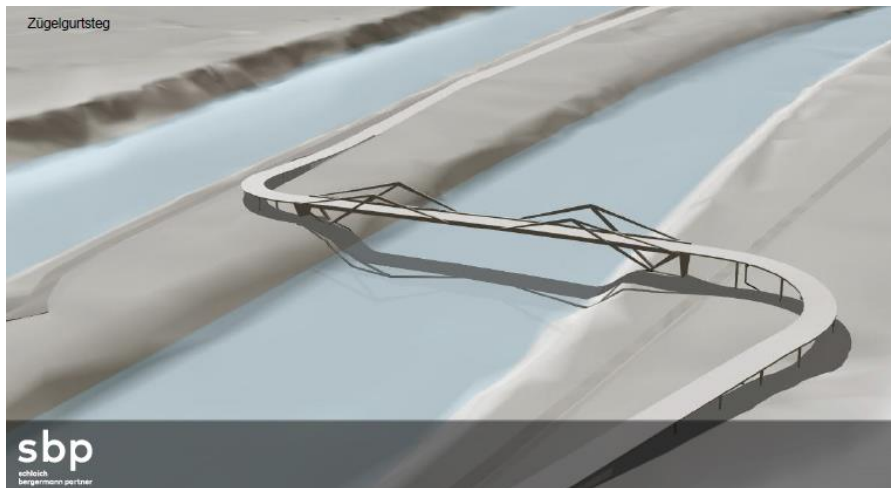


Abbildung 2: Visualisierung Brücke am Yachthafen Bad Friedrichshall

In Bad Wimpfen wurde die Planung zur Verringerung des Eingriffs in den vorhandenen Baumbestand geändert. Dieser Abschnitt wird nun weitgehend mit einer getrennten Rad- und Fußgängerführung und Breiten von 4,0 m und 2,0 m gelöst (Bauanfang am Bahnhof Bad Wimpfen bis zur Brücke am Yachthafen Bad Friedrichshall).

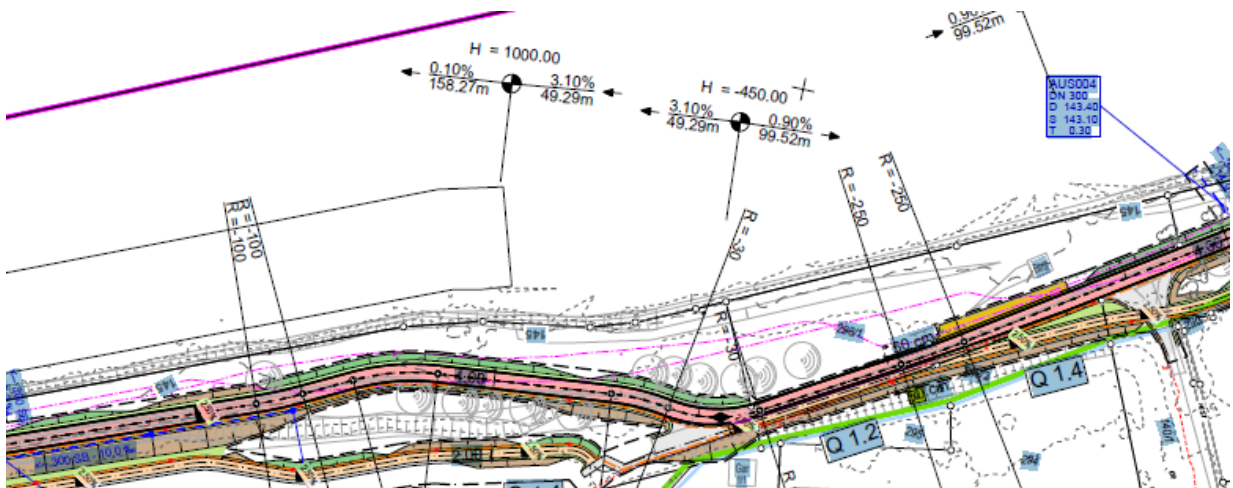


Abbildung 3: Getrennte Führung von RSV und Gehweg entlang Stadtmauer Bad Wimpfen

Zu Trassierungsmaßnahmen gehören insbesondere die Breite aber auch weitere Elemente wie z.B. Radien und Steigungen. Große Bedeutung kommt auch der Trennung verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen zu (siehe Abb. 3).

5. Angaben zu den Umweltauswirkungen

Die Auswirkungen auf Schutzgebiete, die einer Befreiung oder Ausnahme bedürfen, liegen insbesondere in den Bereichen Naturschutz und Wasserrecht.

Die Radschnellverbindung folgt auf großen Teilabschnitten dem Neckartalradweg. Aus diesem Grund können die Eingriffe gering gehalten werden.

Um notwendige Eingriffe zu minimieren, werden die Umweltbelange bereits frühzeitig bei der Trassenfindung berücksichtigt. Im Rahmen des Entwurfs wird ein landschaftspflegerischer Begleitplan die Umweltauswirkungen darstellen.

6. Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen nach den Fachgesetzen

Die Maßnahmen werden im Rahmen der Planung festgelegt. Diesen Fachbeitrag erarbeitet das Regierungspräsidium Stuttgart mit externer Unterstützung des Planungsbüros Modus Consult, Karlsruhe.

7. Kosten

Die Baukosten werden in einer detaillierten Kostenberechnung mit Fertigstellung des RE-Entwurfs ermittelt. Die vorläufigen Bruttobaukosten betragen laut Kostenschätzung (Stand Juni 2019) rd. 11,65 Mio. €.

Hinzu kommen Kosten für Ingenieurhonorare, Tragwerksplanung, Baugrunduntersuchungen, Vermessung und Grunderwerb.

8. Verfahren

Entsprechend den gesetzlichen Vorgaben wird der Radschnellweg mit einem Planfeststellungsverfahren genehmigt. Dabei handelt es sich, vereinfacht ausgedrückt, um ein förmliches Genehmigungsverfahren für Landesstraßen, welches zahlreiche Ämter, Kommunen und betroffene Bürgerinnen und Bürgern ermöglicht, ihre Beteiligungsrechte wahrzunehmen.

9. Durchführung der Baumaßnahme

Die Durchführung der Maßnahme wird mit Fertigstellung des RE-Entwurfs in den wesentlichen Schritten insbesondere hinsichtlich des notwendigen Zeitbedarfs, des Umsetzungshorizonts und der Kosten beschrieben.

10. Offene Punkte

- geeignete Ausgleichsflächen definieren und mit den betroffenen Kommunen abstimmen
- gemeinsame Wegenutzung (Radverkehr, Fußverkehr, landwirtschaftlicher Verkehr, Anliegerverkehr) mit zuständiger Straßenverkehrsbehörden abklären
- Vereinbarungen zu gemeinsamen Vorhaben abstimmen (WSA, Kommunen)
- verschiedene Formate in Kooperation mit den Kommunen zur Einbindung der Öffentlichkeit zur Ausgestaltung der Radschnellverbindung und der Zuführungen, Fahrradabstellanlagen, Bike & Ride ... prüfen

aktuelle Informationen zum Projekt auf Website des RPS:

<https://rp.baden-wuerttemberg.de/rps/abt4/ref44/seiten/radschnellweg/>