



**Regionalverband
Südlicher Oberrhein**
Planen. Beraten. Entwickeln.

DS PIA 10/16
(Anlage)

Freiburg i. Br., 08.04.2016

Unser Zeichen: 5264

Körperschaft des
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19
79102 Freiburg i. Br.

Planungsausschuss am 28.04.2016

TOP 7 (öffentlich)

Projekt „Radschnellweg Südlicher Oberrhein“

hier: Auftragsvergabe für eine Potenzialanalyse

Referent: Gernot Steinberg, Geschäftsführender Partner der
Planersocietät „Stadtplanung, Verkehrsplanung,
Kommunikation“

– *beschließend* –

1. Beschlussvorschlag

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein beauftragt die Bietergemeinschaft bestehend aus den Planungsbüros VIA eG., DTP-Landschaftsarchitekten GmbH sowie Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation - entsprechend dem Angebot vom 18.02.2016 die Potenzialanalyse „Radschnellweg Südlicher Oberrhein“ zum Preis von 9.900,- EUR (brutto) bis spätestens 30.10.2016 zu erarbeiten.

2. Anlass und Begründung

Der gesellschaftliche Trend zu weiterer Mobilität und den damit zunehmenden Umweltbelastungen ist ungebrochen. Nachhaltige Mobilitätskonzepte sind deshalb insbesondere im Zusammenhang mit der Entwicklung nachhaltiger Siedlungsstrukturen seit den 90er-Jahren des letzten Jahrhunderts in den Fokus der Verkehrspolitik gerückt. Gemäß nationalem Bundes-Radverkehrsplan 2020 (NRVP) als Grundlage für die nationale Radverkehrspolitik in Deutschland soll der Fahrradverkehr als Gesamtsystem kontinuierlich gestärkt werden. Auch verfolgt das Land Baden-Württemberg gem. Generalverkehrsplan 2010 das Ziel den Radverkehrsanteil im Land stetig zu steigern und die Verkehrssicherheit der Radfahrer zu verbessern. Im Januar 2016 hat die Landesregierung die RadSTRATEGIE Baden-Württemberg verabschiedet, die einen Fokus auf Radfernverkehrsverbindungen legt.

Ein relativ neues Instrument in Deutschland sind dabei sog. *Radschnellwege*. In den letzten Jahren wurden u. a. Radschnellweg-Projekte in folgenden Regionen auf den Weg gebracht:

Region Braunschweig „eRadschnellweg Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg“, Kreis Osnabrück, StädteRegion Aachen, Region Düsseldorf, Bad Oeynhausen Porta Westfalica, Köln-Frechen, Kreis Steinfurt, Frankfurt-Darmstadt, Metropolregion München, Städte-Achse Nürnberg, Metropolregion Rhein-Neckar.

Die Bandbreite reicht dabei von Streckenverläufen durch dicht besiedelte Ballungsräume bis hin zu weniger dicht besiedelten Räumen wie beispielsweise den 45 km langen Abschnitt „Regio.Velo.01“ zwischen Rhede, Bochholt, Borken und Velen.

2.1 Was ist ein Radschnellweg?

Aktuell ist der Begriff in Deutschland weder eine offizielle Bezeichnung im Sinne der Straßenverkehrsordnung noch kommt er in den derzeit gültigen deutschen Regelwerken zum Straßenbau vor. Öffentliche Auftraggeber warten in der Regel, dass die in dem Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) enthaltenen Qualitätsmerkmale für die Planung und Bauausführung von Radverkehrsanlagen zugrunde gelegt werden.

Für Radschnellwege bestehen hohe Qualitätsansprüche, da sie ein Premiumprodukt sind und insbesondere als Stadt-Umland-Verbindungen oder Verbindungen zwischen Städten ein geeignetes Infrastrukturelement zur Radverkehrsförderung bilden. Allgemeine Qualitätsmerkmale sind

- eigene und durchgängige Trasse
- keine ungesicherte Querungen, ideal kreuzungsfreie Trasse
- angemessene Breite (ca. 4 m)
- Geschwindigkeiten von mind. 20 bis 30 km/h
- Verbindung aus dem Umland direkt in die Zentren
- für Distanzen von wenigstens 5 bis 30 km
- Oberfläche aus Beton oder Asphalt.

Keine Radschnellwege sind folglich

- klassische Radwege als Teil des straßenbegleitenden Netzes
- radschnellwegähnliche Radverkehrsanlagen, soweit aus Platzgründen nur teilweise die Kriterien für Radschnellwege eingehalten werden können.
(so plant und baut beispielsweise die Stadt Freiburg ein stadtweites Netz aus drei „Rad-Vorrang-Routen“. Auch in den Radwegekonzepten des Ortenaukreises und des Landkreises Emmendingen sowie in den interkommunalen Konzepten unserer Region ist der Aspekt „Radschnellweg“ bislang kein Thema).

2.2 Positive Effekte von Radschnellwegen

a) Im Allgemeinen

- Entlastung des motorisierten Individualverkehrs (Staureduzierung an Pendlerstrecken)
- Verbesserung der CO₂- sowie Feinstaubbilanzen (vor allem in den Innenstädten)
- Trend Pedelec/e-Bike verlängert die Reichweite des Fahrrads. Gleichzeitig werden auch deutlich höhere Fahrgeschwindigkeiten ermöglicht. Die Reichweite des Fahrrads wird verlängert.
- Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Entkoppelung von Rad- und Fußgängerverkehr
- Generierung neuer Nutzergruppen in der regionalen Nahmobilität über den bisherigen Freizeit- und Tourismusaspekt hinaus

b) Regionsspezifisch

Durch den Aus- und vor allem den Neubau der Rheintalbahn sowie der BAB A 5 wird der Raum im Rheintal erheblich verändert werden. Mit einer frühzeitigen ganzheitlichen Betrachtung des gesamten Verkehrssystems können Synergieeffekte optimal genutzt werden. Dabei kann u. a. rechtzeitig geprüft werden, ob die im Rahmen der Aus- und Neubauvorhaben entstehenden Baustraßen langfristig für Mobilitätszwecke, etwa für Radschnellwege genutzt werden können, anstatt sie zurückzubauen. Auch unter Fördergesichtspunkten ist der Zeitpunkt für eine ganzheitliche Betrachtung günstig. Die RadSTRATEGIE Baden-Württemberg, die einen Fokus auf Radfernverkehrsverbindungen legt, enthält u. a. als Zielsetzung bis zum Jahr 2025 zehn Radschnellverbindungen im Land umzusetzen.

3. Stufenweise Untersuchung

Um einschätzen zu können, ob Potenziale (wie z. B. Einwohner, Arbeitsplatzdichte, Pendlerverflechtungen usw.) für die Realisierung von Radschnellwegen in der Region Südlicher Oberrhein vorhanden sind, ist es methodisch geboten, dass der für die überörtliche und überfachlichen Aspekte der Raumentwicklung in der Region gesetzlich zuständige Regionalverband in einem ersten Schritt eine Potenzialanalyse bei einem Planungsbüro in Auftrag gibt.

Auf dieser Basis soll entschieden werden, ob darauf aufbauend in einer zweiten Stufe eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben werden soll. Inhalt einer Machbarkeitsstudie wären insbesondere die Entwicklung umsetzungsfähiger Varianten mit detaillierter Trassenbeschreibungen einschließlich Querungen und Kreuzungen und anderen Infrastrukturen sowie die städtebauliche, gestalterische und verkehrliche Einbindung. In diesem Zusammenhang müssten weitere öffentliche und private Akteure eingebunden werden. Die Finanzierung der konkreten Projektplanung und Realisierung wäre auf jeden Fall Aufgabe des jeweiligen Bausträgers.

Im Februar 2016 wurden bundesweit bei 7 Planungsbüros, die sich auf das Themengebiet Radverkehr spezialisiert haben, Angebote für eine Potenzialanalyse eingeholt. Dabei war der Untersuchungskorridor, der der Potenzialanalyse zugrunde gelegt werden soll, auf die Rheinebene bis zur Vorbergzone der Region Südlicher Oberrhein (im Wesentlichen auf den Bereich zwischen BAB A 5 und der Bundesstraße B 3) definiert.

Die angebotenen Preise liegen zwischen 10.000,- und 30.000,- EUR. Die Bietergemeinschaft aus den Planungsbüros Planersocietät und VIA eG weist im Vergleich zu anderen Angeboten ein besonders gutes Preis-Leistungs-Verhältnis auf. Beide Büros haben ein hervorragendes Renommee und gewährleisten eine fachlich einwandfreie Bearbeitung. Das von den Büros angebotene Leistungsprofil ist als Anlage beigefügt.

(Anlage)

In der Sitzung des Planungsausschusses wird Herr Gernot Steinberg, Geschäftsführender Partner der Planersocietät „Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation“, einen allgemeinen Überblick zur Thematik „Radschnellwege“ geben und das vorgeschlagene Projekt erläutern.

4. Finanzierung

Die Kosten für die Potenzialstudie betragen 9.900,- EUR brutto. Ein entsprechender Ansatz im Haushaltsplan 2016 ist nicht veranschlagt. Der Betrag kann jedoch im Rahmen einer außerplanmäßigen Ausgabe durch die Entnahme aus der Rücklage gedeckt werden.

5. Ausblick und Fazit

Mit der vorgeschlagenen Auftragsvergabe kommt der Regionalverband Südlicher Oberrhein seinem politischen Selbstverständnis als regionaler Plan- und Impulsgeber nach. In den vergangenen Legislaturperioden hat der Regionalverband mit verschiedenen Projekten wichtige Impulse für die regionale Entwicklung gesetzt. In konsequenter Weiterentwicklung seiner Aktivitäten für einen menschen- und umweltgerechten Aus- und Neubau der Rheintalbahn und der Gesamtfortschreibung des Regionalplans wäre die vorgeschlagene Potenzialanalyse ein erster ganzheitlicher Impuls zur Umsetzung der im neuen Regionalplan festgelegten Eckpunkte zur künftigen regionalen Siedlungsstruktur.

3 Leistungsprofil

Nachfolgend wird der Leistungsumfang beschrieben. Das Leistungsangebot gliedert sich in einzelne Arbeitspakete.

AP 1 Entwicklung eines Potenzialrasters

Die Untersuchung ist zweistufig angelegt. Der Auftraggeber hat bereits in der Angebotsaufforderung eine Übersichtskarte mit dem Untersuchungskorridor für die Radschnellverbindungen beige-fügt. Diese gilt es in einer ersten Stufe hinsichtlich ihres Zusammenhangs im Netz mit weiteren Radrouten und den kommunalen Radnetzen, mit möglichen Verknüpfungspunkten im SPNV oder regionalen ÖPNV, aber auch in ihrer Konkurrenz zum bestehenden ÖPNV- und SPNV-Angebot zwischen den wesentlichen Quellen und Zielen im Untersuchungsraum darzustellen und zu bewerten. Das MIV-Netz ist hierbei ebenfalls zu berücksichtigen. Darüber hinaus sind die wesentlichen Frequenzbringer für die Radschnellwegverbindungen darzustellen (z. B. Zentren, Wohnquartiere, weiterführende Schul- und Hochschulstandorte, Arbeitsplatzstandorte/Gewerbegebiete, ggf. Freizeit- und touristische Ziele, Bahnhöfe und Haltepunkte). Daten zu Pendlerbeziehungen zwischen den Kommunen - ggf. auch aus einem Verkehrsmodell - bilden wesentliche Grundlagen für eine erste Potenzialabschätzung und Bewertung des Korridors. Hierzu wird ein Potenzialraster erarbeitet. Wir schlagen hierbei vor, den in der Karte dargestellten Untersuchungskorridor in Abstimmung mit dem Auftraggeber für die Potenzialanalyse soweit zu erweitern, dass mögliche Verbindungen wie beispielsweise Kehl - Willstätt - Offenburg; Breisach - Freiburg oder Waldkirch - Denzlingen - Gundelfingen – Freiburg enthalten sind.

Folgende Aspekte werden beim Potenzialraster wenn möglich mindestens berücksichtigt:

- Länge einzelner Korridore
- Räumliche Verkehrsbeziehungen (unabhängig von der Verkehrsmittelwahl)
- Potenzielle Nutzerinnen und Nutzer (Wohnbevölkerung, Arbeitsplätze, Pendlerverflechtungen, Schulen und Hochschulstandorte, wesentliche Freizeiteinrichtungen)
- Netzbedeutung (Aufbauend auf dem Prinzip der Netzhierarchisierung werden die zu untersuchenden Korridore danach bewertet, welche Zentren (Mittelzentrum, Grundzentrum, Oberzentrum) miteinander verknüpft werden.)
- Reisezeitvergleiche auf verschiedenen Relationen (insbesondere Kommune zu Kommune) und im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln; gerade durch Trassenbündelungen in der Region (BAB A5, Rheintalbahn und B3)
- Verlagerung von MIV-Fahrten (in Abhängigkeit der jeweiligen Reisezeit zwischen zentralen Quellen und Zielen auf dem Radschnellweg/mit dem MIV)
- Synergien zum ÖPNV (z. B. Ergänzung des ÖPNV in der Fläche), aber auch Konkurrenzen

Arbeitsschritte:

- Sichtung und Abfrage vorhandener Daten beim RVSO (Einzelabfragen von Daten und Kartenmaterial bei den Kommunen sind durch den Gutachter nicht kalkuliert.)
- Untergliederung des Untersuchungsraumes in einzelne Korridore
- Erarbeitung eines Potenzialrasters mit den Kriterien, die oben bereits genannt sind und ggf. mit Gewichtung der einzelnen Kriterien, in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber
- Definition und Abstimmung der Wertungsausprägungen; z. B. „+“, „o“ oder „-“
- Dokumentation und endgültige Abstimmung des Rasters

AP 2 Potenzialanalyse

Im vorhergehenden Arbeitspaket wurde ein Potenzialraster erarbeitet, das hier zur Anwendung kommt. Es wird in diesem Schritt nur auf Ebene der Korridore gearbeitet, auch wenn die Definition einer Vorzugstrasse je Korridor hilfreich wäre, da diese großen Einfluss auf Einzugsbereiche und damit die Nutzerpotenziale hat. Dies setzt jedoch eine erste Auseinandersetzung mit dem Raum voraus, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorgesehen ist; gleichwohl erfolgt eine erste Annäherung über Luftbilder bzw. den Kenntnissen im Untersuchungsraum der Büros aus anderen Projekten.

Für die jeweiligen Korridore werden die im Potenzialraster definierten Kriterien analysiert. Dies betrifft die Trassenlängen, die Verkehrsbeziehungen zwischen den Kommunen, die Zahl der potenziellen Nutzerinnen und Nutzer anhand zur Verfügung gestellter Daten zu Wohnbevölkerung, Arbeitsplätzen/Gewerbestandorten, Pendlerverflechtungen, Schulen und Hochschulstandorten etc., Reisezeitvergleiche auf verschiedenen Relationen sowie mögliche Verlagerungspotenziale.

Ergebnisse der Potenzialanalyse und Wahl der Trassen

- Pendlerverflechtungen
 - Pendler als potenziell tägliche Nutzer von Radschnellwege
- OS – Wallenhorst – Brämsche
- OS – Belm – Ostercappeln
- OS – Bissendorf
- OS – Georgsmarienhütte / Hagen
- OS – Hasbergen
- OS – Lotte (Alt-Lotte und Wersen)

* Außerhalb von Osnabrück konnten die Daten der Einwohner für auf Ebene der Gesamtheit / von betroffenen Städte bez. ermittelt werden

Markt	Wallenhorst - Brämsche	Belm - Ostercappeln	Bissendorf	Georgsmarienhütte	Hagen	Hasbergen	Lotte (Alt-Lotte)	Lotte (Wersen)
Länge	15 km	15 km	9 km	9 km	9 km	8 km	10 km	6,5 km
Topographie	Abschnittsweise bewegt	Bewegt	Abschnittsweise stark bewegt	Abschnittsweise stark bewegt	Abschnittsweise stark bewegt	Abschnittsweise stark bewegt	Abschnittsweise stark bewegt	Gering bewegt
Einwohnerpotenzial (im Einzugsgebiet von knapp 300m ²)	54.000	47.000	33.500	44.000	49.500	38.400	35.500	34.500
Quelle/Ziel-Struktur (Verkehrsbeziehungen zwischen Osnabrück und der jeweiligen Gemeinde)	21.600	20.500	19.300	12.500	16.500	18.300	17.000	15.700
Pendlerpotenzial (Anzahl an Ein- und Auspendlern auf der gesamten Strecke)	10.200	4.500	3.200	6.800	2.000	2.400	3.200 (Wersen-Lotte)	3.200 (Wersen-Lotte)
Sonstige Potenziale (im Osnabrücker Stadtgebiet)	5.000 Schulplätze 17.500 Universitätsplätze 48.500 Arbeitsplätze	7.000 Schulplätze 17.500 Universitätsplätze 48.500 Arbeitsplätze	5.200 Schulplätze 17.500 Universitätsplätze 47.000 Arbeitsplätze	6.000 Schulplätze 17.500 Universitätsplätze 48.000 Arbeitsplätze	6.000 Schulplätze 17.500 Universitätsplätze 48.800 Arbeitsplätze	5.000 Schulplätze 17.500 Universitätsplätze 48.500 Arbeitsplätze	5.000 Schulplätze 17.500 Universitätsplätze 48.000 Arbeitsplätze	5.000 Schulplätze 17.500 Universitätsplätze 50.000 Arbeitsplätze

Trasse IV: Osnabrück – Georgsmarienhütte

Merkmal	Ausprägungen der Trasse (gerundet)
Länge	9 km
Topographie	Abschnittsweise stark bewegt
Einwohnerpotenzial (im Einzugsgebiet von knapp 300m ²)	44.000 EW
Quelle/Ziel-Struktur	12.500 Verkehrsbeziehungen
Pendlerpotenzial	6.600 Pendlerverflechtungen
Sonstige Potenziale (im Osnabrücker Stadtgebiet)	6.000 Schulplätze 17.500 Universitätsplätze 48.000 Arbeitsplätze

Wahl der Trassenvarianten

- Detaillierte Machbarkeitsuntersuchung für die Trassen
 - Osnabrück - Lotte-Wersen
 - Osnabrück - Wallenhorst
 - Osnabrück - Belm

Beispiel für die Auswahl von Trassen im Rahmen einer Potenzialanalyse (Osnabrück)

Verlagerungspotenziale ergeben sich insbesondere durch die mit dem Bau eines Radschnellwegs (direkte Wegführung) und die Verbreitung von Pedelecs steigenden Reisegeschwindigkeiten. Die eigentliche Reisezeit ist in der Vergangenheit nahezu konstant geblieben, sodass mit einer höhe-

ren Reisegeschwindigkeit auch längere Strecken zurückgelegt werden können. Die Radverkehrsanteile steigen somit auch auf längeren Streckenabschnitten an. Darüber hinaus können in Abstimmung mit dem Auftraggeber weitere Kriterien einbezogen werden. So ist davon auszugehen, dass bei einer weiteren landesweiten Förderung des Radverkehrs (AGFK, Radkultur) der Radverkehrsanteil am Modal Split weiter erhöht werden kann.

Der Auftragnehmer bereitet die Ergebnisse entsprechend auf. Dies geschieht anhand des ausgefüllten Potenzialrasters, ergänzt um textliche und kartografische Darstellungen zur Abstimmung mit dem Auftraggeber. Der Auftragnehmer nutzt für die Darstellungen und Analysen ArcGIS sowie Excel. Es wird davon ausgegangen, dass die für die Analyse erforderliche Datengrundlage vom Auftraggeber zur Verfügung gestellt wird:

- Strukturdaten,
- Pendlerdaten,
- regionale (Verkehrs-)Entwicklungspläne
- etc.

Arbeitsschritte:

- Darstellung der wesentlichen Quellen und Ziele in der Region: Wohnquartiere, weiterführende Schul- und Hochschulstandorte, Gewerbestandorte/Arbeitsplätze, Stadtzentren, große Freizeiteinrichtungen, Sportstätten, Bahnhöfe ...
- Verkehrs- und insbesondere Pendlerverflechtungen zwischen den Kommunen ermitteln
- Zusammenführung der Analysen in einer Karte und Ableitung von ersten Korridoren
- Reisezeitvergleiche für ÖPNV, MIV und Radverkehr für die Korridore durchführen
- Ableitung von Verlagerungspotenzialen aus Reisezeitvergleichen und Einzugsbereichen
- Zusammenführung der Ergebnisse in Karten, Tabellen und Text für die jeweiligen Korridore und Darstellung der Potenziale auf den einzelnen Korridoren.
- Ableitung von Empfehlungen für den Auftraggeber für die Ausschreibung der Machbarkeitsstudie und die notwendigen Arbeitsschritte zur Erstellung der Machbarkeitsstudie

AP 3 Abstimmung und Dokumentation

Die Erarbeitung der Potenzialanalyse erfolgt in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber. Es wird kalkulatorisch von zwei bis drei Arbeitssitzungen ausgegangen. Die Ergebnisse werden in einem Abschlussbericht dokumentiert. Darüber hinaus werden die Ergebnisse vor einem politischen Gremium bzw. politischen Vertretern präsentiert.

AP 3.1 Abstimmungs- und Präsentationstermine

Die Erstellung der Machbarkeitsstudie soll in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber erfolgen. Eine Beteiligung der Kommunen ist durch den Auftragnehmer zu diesem Zeitpunkt nicht vorgesehen. Vorgesehen sind zwei bis drei Abstimmungstermine vor Ort sowie telefonische Abstimmungen.

- Auftakttermin zur Abstimmung der Inhalte und des Zeitplans sowie der Datenverfügbarkeit
- Abstimmungstermin für das Potenzialraster sowie der Korridore
- Präsentation der Ergebnisse vor einem politischen Gremium bzw. vor politischen Vertretern
- Laufende telefonische und E-Mail-Abstimmung mit dem Auftraggeber und den Kommunen

AP 3.2 Endbericht

Als Ergebnis der Potenzialanalyse wird ein Abschlussbericht formuliert. Darin enthalten sind die wesentlichen Projektergebnisse wie die Potenziale für die Korridore sowie Empfehlungen zum Umgang mit den Ergebnissen und Aussagen inwiefern die Ausschreibung einer konkreten Machbarkeitsuntersuchung sinnvoll erscheint bzw. ggf. auch für welche Korridore. Darüber hinaus enthält der Endbericht die detaillierte Bewertung sowie das Potenzialraster.

Zusätzlich können dem Auftraggeber Arbeitsschritte und Handlungsempfehlungen für die Ausschreibung der Machbarkeitsstudie an die Hand gegeben werden.

Der Abschlussbericht wird einschließlich der Pläne und Karten sowohl auf Papier (3 Exemplare) als auch auf CD (PDF-Format und ggf. GIS-shapes) dem Auftraggeber übergeben.

- Erarbeitung eines Abschlussberichtsentwurfes, Abstimmung mit dem Auftraggeber
- Erstellung eines endgültigen Berichts als kopierfähiges Exemplar und digital im PDF-Format und ggf. GIS-shapes