

**Stadt Vaihingen an der Enz  
Landkreis Ludwigsburg  
Gemarkungen Enzweihingen, Vaihingen und Kleinglattbach**

**Umwandlung der WEG-Trasse in einen Radweg  
Zweiter Bauabschnitt: Verlängerung nach  
Kleinglattbach und Enzweihingen**



## Anlagen

Plantitel		Anlage
Übersichtskarte	M 1 : 25.000	10.2
Lageplan 1-5	M 1 : 1.000	10.3.01-10.3.5
Regelquerschnitt	M 1 : 50	10.4.01
Musterplan Beschilderung Querung	M 1 : 100	10.4.02
Kostenschätzung Rückbau		10.5
Kostenschätzung Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke		10.6
Detailpläne Trasse	M 1 : 250	10.7.01-10.7.16

## Inhalt

1	Darstellung des Vorhabens.....	3
1.1	Planerische Beschreibung.....	3
1.2	Straßenbauliche Beschreibung.....	3
2	Begründung des Vorhabens .....	4
2.1	Vorgeschichte der Planung.....	4
2.2	Umweltverträglichkeitsprüfung / naturschutzfachlicher Planungsauftrag.....	5
2.3	Verkehrliche Bedeutung des Vorhabens .....	5
3	Varianten.....	7
4	Gewählte Linie .....	8
4.1	Südliche Erweiterung nach Enzweihingen (Anlagen 10.3.4 und 10.3.5) .....	8
4.2	Nördliche Erweiterung nach Kleinglattbach (Anlagen 10.3.1 bis 10.3.3) .....	12
5	Angaben zur Kostenschätzung .....	13

## **1 Darstellung des Vorhabens**

### **1.1 Planerische Beschreibung**

Die Stadt Vaihingen an der Enz hat im Jahr 2020 nach langer Planungs- und Genehmigungsphase mit der Umwandlung der ehemaligen Nebenbahn der Württembergischen Eisenbahngesellschaft zwischen dem Stadtteil Kleinglattbach und Enzweihingen in einen Fahrradweg begonnen. Die Eröffnung der Bahnlinie war 1904, die Gesamtstreckenlänge beträgt 7,3 Kilometer mit Spurweite „Normalspur“. Im Jahr 2002 wurde der Betrieb aus wirtschaftlichen Gründen komplett eingestellt, nachdem zuvor bereits die Personenbeförderung aufgegeben wurde.

Inzwischen ist das Entwidmungsverfahren abgeschlossen und der erste (zentrale) 3,7 Kilometer lange Abschnitt der Trasse zwischen dem Bahnhof der Deutschen Bahn AG und der Vaihinger Kehlstraße baulich in einen Radweg umgewandelt (Bauabschnitt 1). Die aktuell geplanten Verlängerungen beziehen sich auf die Streckenabschnitte zwischen dem Fernbahnhof in Vaihingen und dem ehemaligen Bahnhof „Vaihingen an der Enz Nord“ am östlichen Ortsrand von Kleinglattbach sowie der Verlängerung nach Süden über die Vaihinger Kehlstraße hinaus bis zum ehemaligen Bahnhofsgelände im Stadtteil Enzweihingen. Der erste Bauabschnitt und die beiden Verlängerungen sind in der Übersichtskarte Anlage 10.2 dargestellt.

### **1.2 Straßenbauliche Beschreibung**

Aufgrund der übergeordneten Netzfunktion des Bahnradweges im Radwegenetz (vgl. Radroutenkonzept Planungsgruppe Kölz, März 2015) als Rückgrat bzw. Hauptradroute soll wie im ersten Bauabschnitt weitestgehend eine befestigte Breite von 3,0 Metern umgesetzt werden. Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen<sup>1</sup> wurde dieser Dimensionierung ein einseitiger Zweirichtungsradweg zugrunde gelegt für den ein Regelmaß der Breite von 3,0 Metern inklusive der ggf. aufgebrachten Randmarkierung gilt. Damit ist auch der Begegnungsfall von Radfahrern mit Anhänger gefahrlos möglich. Wie im ersten Abschnitt ist die Herstellung in zweilagiger Asphaltbauweise mit Asphalt-

---

<sup>1</sup> Forschungsgesellschaft f. Str.- u. Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen f. Radverkehrsanlagen ERA, Ausg. 2010

tragschicht und Asphaltdeckschicht geplant und eine durchgehende Beleuchtung mit Mastleuchten vorgesehen.

Die aktuell geplante Verlängerung nach Nordosten startet am Ausbauende Fernbahnhof Vaihingen und führt auf rund 2,6 Kilometern Länge auf der ehemaligen Bahntrasse bis in den Bereich des aufgegebenen Bahnhofs „Vaihingen an der Enz Nord“ am östlichen Ortsrand von Kleinglattbach.

Die Verlängerung nach Süden beginnt mit der Querung der Vaihinger Kehlstraße und führt auf 1,7 Kilometer der Bahntrasse über die vorhandene Enzbrücke bis zur Vaihinger Straße am ehemaligen Bahnhofsgelände im Stadtteil Enzweihingen.

Die Planung sieht die Beibehaltung der Ausbaustandards des ersten Bauabschnitts mit 3,0 Meter Breite, Asphaltbefestigung sowie durchgehender Beleuchtung vor. Die Nutzung durch Fußgänger soll ebenfalls zugelassen werden und an Knotenpunkten soll der Radweg Vorfahrt genießen (soweit keine klassifizierten Straßen betroffen sind). Für den Südabschnitt nach Enzweihingen wird außerdem eine Variante mit 4,0 Metern Breite dargestellt, welche damit die „reduzierten Anforderungen“ an einen Radschnellweg erfüllen kann, sofern die Fußgänger alternativ geführt werden.

Der Ausbau endet im Nordosten mit einem Anschluss an der Kleinglattbacher Industriestraße und im Süden mit der Anbindung an die Vaihinger Straße ohne das ehemalige Bahnhofsgelände einzubeziehen, da die zukünftige Nutzung und Umgestaltung in diesem Bereich noch nicht konkretisiert wurde.

## **2 Begründung des Vorhabens**

### **2.1 Vorgeschichte der Planung**

Am 20.11.2014 wurde im Gemeinderat Vaihingen die Untersuchung der Planungsgruppe Kölz GmbH zur Umwandlung der WEG-Trasse in einen Bahnradweg (D 282/14 und 282/1/14) vorgestellt. Der Gemeinderat hat daraufhin beschlossen, dieses Projekt als Maßnahme ins Radroutenkonzept aufzunehmen.

Am 29.04.2015 wurde das Radroutenkonzept vom Gemeinderat beschlossen. Erst in der Sitzung am 30.09.2015 wurde vom Gemeinderat schließlich eine Teilstrecke von 3,1 Kilometer des ursprünglichen Konzepts als erster Bauab-

schnitt beschlossen. Der Rückbau dieses Abschnitts wurde im Herbst/Winter 2019 durchgeführt, der Radwegbau im Oktober 2020 abgeschlossen.

Im Winter 2020/2021 wurde im Auftrag der Stadt Vaihingen eine Machbarkeitsuntersuchung zur prinzipiellen Umsetzbarkeit eines zweiten Bauabschnitts (Verlängerung des Radwegs nach Enzweihingen und Kleinglattbach) beauftragt und der Ergebnisbericht am 15.02.2021 vorgelegt.

Die Gremien der Stadt haben anschließend die Verwaltung beauftragt, die Verlängerungen planerisch weiter zu verfolgen und Fördermöglichkeiten zu prüfen.

Parallel dazu wurde eine vom Landkreis Ludwigsburg beauftragte Machbarkeitsuntersuchung für eine Radschnellverbindung Stuttgart – Vaihingen an der Enz erstellt, deren Vorzugstrassenvariante zwischen der Vaihinger Kehlstraße und dem ehemaligen Bahnhofsgelände in Enzweihingen auf der im folgenden betrachteten Trasse der Südverlängerung des Bahnradweges verläuft<sup>2</sup>. Aus diesem Grund wird im Kapitel 4 zur Linienfindung das Thema der Qualitätsanforderungen für diesen Abschnitt als Radschnellverbindung thematisiert.

## **2.2 Umweltverträglichkeitsprüfung / naturschutzfachlicher Planungsauftrag**

Das Ergebnis der Prüfung, inwiefern eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist, liegt noch nicht vor.

## **2.3 Verkehrliche Bedeutung des Vorhabens**

### **2.3.1 Ziele der Raumordnung**

Der im ersten Bauabschnitt hergestellte Bahnradweg erfreut sich großen Zuspruchs und trotz des aufgrund der Corona-Pandemie eingeschränkten Präsenzunterrichts der Schulen wird er im Schülerverkehr gut angenommen. Insbesondere an Wochenenden ist zusätzlich eine nachhaltige Nutzung durch den lokalen Freizeitverkehr zu beobachten. Durch die geplanten Verlängerungen können nicht nur zusätzliche Nutzer aus den zukünftig direkt angebundenen Stadtteilen Kleinglattbach und Enzweihingen gewonnen werden, sondern darüber hinaus ermöglichen die Anbindungen an überregionale Radwegverbindungen nach Sersheim und Bietigheim-Bissingen (in Kleinglattbach) und ins Strudelbachtal und nach Schwieberdingen / Korntal-Münchingen und

Stuttgart (in Enzweihingen) eine deutliche Steigerung der Attraktivität für Berufspendler und den regionalen Freizeitverkehr per Fahrrad.

### **2.3.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse**

Die Verlängerung nach Enzweihingen erlaubt den direkten Anschluss des zweitgrößten Vaihinger Stadtteils mit rund 3.950 Einwohnern an die Kernstadt mit ihren weiterführenden Schulen und Sportstätten sowie der Einkaufsinfrastruktur. Auch für Radfahrer aus dem Strudelbachtal (Vaihingen-Riet sowie Eberdingen) bietet der verlängerte Bahnradweg eine komfortablere Verbindung nach Vaihingen als bisher entlang der Bundesstraße 10. Zusätzlich ist vom geplanten Ende des Radwegausbaus an der Vaihinger Straße (unmittelbar vor dem Ende der Bahnlinien am Bahnhof Enzweihingen) ein gut befahrbarer Anschluss an den Enztalradweg Richtung Oberriexingen via Leifelder Weg und mit dem Ziel einer regionalen Anbindung in Richtung Unterriexingen (südlich der Enz) oder in Richtung Schwieberdingen und Stuttgart möglich.

Über die südliche Erweiterung nach Enzweihingen können vor allem Schülerverkehre mit dem Fahrrad aus Enzweihingen selbst, aber auch aus dem Strudelbachtal sicher zur Vaihinger Schlossbergschule, Ferdinand-Steinbeis-Realschule und zum Friedrich-Abel-Gymnasium stattfinden. Auch als Anbindung des Fernbahnhofs in Vaihingen für Radfahrer macht die Verlängerung Sinn.

Die nördliche Erweiterung in den mit über 4.600 Einwohnern größten Stadtteil von Vaihingen an der Enz ermöglicht vor allem die Anbindung des Schülerverkehrs aus Kleinglattbach an die Schlossbergschule und das Friedrich-Abel-Gymnasium und die Verbindung zum Vaihinger Fernbahnhof aus Richtung Sersheim und Ensingen. Für den Freizeitverkehr wird eine attraktive Verbindung zwischen Kleinglattbach und Vaihingen und eine Anbindung zum Enztalradweg aus Richtung Sersheim ermöglicht.

### **2.3.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit**

Selbstverständlich stellt ein straßenunabhängig geführter Radweg im Zweirichtungsbetrieb per se eine Verbesserung der Sicherheitssituation der

---

<sup>2</sup> Landkreis Ludwigsburg (Hrsg.): Machbarkeitsstudie zu einer Radschnellverbindung im Landkreis Ludwigsburg Stuttgart – Vaihingen an der Enz, Abschlussbericht, 8.3.2021

Radfahrer gegenüber der Nutzung der Fahrbahn auf kommunalen Straßen und Ortsverbindungsstraßen dar. Nachdem die größte Gefahr für die Radfahrer innerorts durch abbiegende Kraftfahrzeuge komplett entfällt und die Querungen der Fahrbahnen des motorisierten Verkehrs durch weitgehende Vorfahrtregelungen zugunsten des Radverkehrs zusätzlich entschärft sind, ist von einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Nutzer des Bahnradwegs auszugehen.

#### **2.3.4 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen**

Die Verkehrsverlagerung vom motorisierten Verkehr auf Basis von Verbrennungsmotoren auf den Radverkehr reduziert prinzipiell negative Umweltwirkungen wie Schadstoffausstoß und Lärmemissionen. Dies spielt beim Schülerverkehr im Allgemeinen eine geringere Rolle, weil Schüler alternativ zum Fahrrad meist zu Fuß gehen oder den öffentlichen Personennahverkehr nutzen umso mehr ist das relevant, wenn durch hochwertige Radwegverbindungen der Modal-Split der Berufspendler positiv in Richtung Radverkehr beeinflusst werden kann. Unabhängig vom Antriebskonzept des motorisierten Individualverkehrs spart der Radverkehr Verkehrsfläche und hilft damit Überlastungen / Staus auf den Straßen zu verhindern und reduziert den Parkraumbedarf am Ziel der Fahrt. Um relevante Umwelt-Effekte zu erzielen, gilt es also primär den Berufsverkehr zu adressieren, was durch die überregionale Anbindung infolge der geplanten Radwegverlängerung gegeben ist.

### **3 Varianten**

Aufgrund der Tatsache, dass der Bahnradweg der vorhandenen Bahntrasse weitestgehend in Lage und Höhe folgen muss, um kostengünstig durch die Kommune umsetzbar zu sein, erschöpften sich die Varianten in der Auswahl des geeigneten Ausbauendes in Kleinglattbach und Enzweihingen sowie der im jeweiligen Abschnitt möglichen Ausbaubreite des Radwegs. Diese Aspekte sind in den Ausführungen im Kapitel 4 dieses Berichtes berücksichtigt.

## **4 Gewählte Linie**

### **4.1 Südliche Erweiterung nach Enzweihingen (Anlagen 10.3.4 und 10.3.5)**

#### **4.1.1 Haupttrasse**

Der Radweg kann von der Kehlstraße aus auf der Bahntrasse weitergeführt werden. Mit der Verkehrsbehörde wäre abzustimmen, ob eine Bevorrechtigung des Radwegs gegenüber dem Verkehr auf der Kehlstraße analog zu den Querungen mit der Heiligkreuzstraße und der Bismarckstraße erfolgen kann oder ob der Radweg aufgrund der nicht optimalen Sichtverhältnisse eventuell durch die Kehlstraße unterbrochen wird. Der aktuelle Stand der Planung berücksichtigt die Bevorrechtigung und ist im Detailplan Anlage 10.7.09 dargestellt.

Der im Lageplan 1 der Süderweiterung (Anlage 10.3.4) dargestellte Ausbau führt entlang des Baugebiets Schelmenhalde zu einer Parallelführung zum dort vorhanden Fußweg entlang des Spielplatzes. Aus Sicherheitsaspekten halten wir aber die Verschwenkung des Bahnradwegs auf diesem kurzen Abschnitt auf den Bestandsweg nicht für sinnvoll. Die Trennung des „Durchgangsverkehrs“ vom Fußweg im Bereich des öffentlichen Spielplatzes, der auch Aufenthaltsfunktionen erfüllt, ist vorteilhaft. Die Detailpläne 10.7.10 bis 12 zeigen die beiden Anschlüsse in diesem Bereich und einen Regelquerschnitt im Dammbereich.

Im weiteren Verlauf zwischen dem Gewerbegebiet Planckstraße und der freien Feldlage gibt es zwei weitere Anschlüsse von der Planckstraße aus und über den Feldweg 2448/3 an der Leimfabrikstraße (Details 10.7.13 und 14). Die Querung der Enz erfolgt auf der vorhandenen Bahnbrücke nach Enzweihingen. Diese vorhandene Brücke ist in Lage und Höhe parallel zur Straßenbrücke, jedoch als separates Bauwerk ausgeführt. Nach erstem Augenschein müsste hier eine Weiterverwendung des Schotters bei gleichzeitiger Anbringung von höheren Geländern analog zur Brücke über die Franckstraße in Vaihingen möglich sein. Der bauliche Zustand der Brücke (Überbau und Widerlager) wäre in jedem Fall im Zuge der Entwurfsplanung genauer zu untersuchen.

Im Bereich der Ortseinfahrt von Enzweihingen ist ein Anschluss aller südlich der Bundesstraße 10 gelegenen Wohngebiete und der Radfahrer aus dem Strudelbachtal über einen Steg vorgesehen (vgl. Ausführungen in Kapitel 4.1.2). Die Haupttrasse verfolgt weiter die alte Bahnlinie in einem weiten Radius bis zum Ende des Ausbaus an der Vaihinger Straße (Detailplan Anlage 10.7.16).

Von einer Inanspruchnahme von Flächen im ehemaligen Bahnhofsbereich wird in Abstimmung mit dem Auftraggeber Abstand genommen, da hier alle Optionen für eine zukünftige Nutzung offen gehalten werden sollen und kein relevanter verkehrlicher Vorteil für den Radverkehr durch dieses kurze Stück der Führung parallel zur Erich-Blum-Straße gesehen wird.

#### **4.1.2 Anbindung Wohngebiet Steine / aus Richtung Strudelbachtal**

Sowohl für die Fahrradfahrer aus dem Strudelbachtal (Riet/Eberdingen) als auch für die Schüler aus dem Enzweihinger Wohngebiet Steine besteht die Notwendigkeit die stark befahrene Schwieberdinger Straße / Bundesstraße 10 zu überqueren, wenn sie die verlängerte Bahnradtrasse nutzen wollen (vgl. Abbildung 1).



**Abbildung 1**

Um diese Querung sicher zu ermöglichen, bestehen primär zwei Möglichkeiten: Eine Furt mit Lichtsignalanlage oder eine Überführung mit Steg. Eine Unterführung im Bereich Bruckenwasen scheidet aufgrund der topografischen Verhältnisse unserer Meinung nach praktisch aus, weil das Gelände westlich der Bundesstraße stark ansteigt und damit enormen Rampenlängen erforderlich werden. Auch eine Unterführung im südlichen Widerlagerbereich der Enzbrücke

wäre aufgrund extremer Rampenneigungen östlich der Schwieberdinger Straße nicht durchgängig mit dem Rad befahrbar und damit abgesehen vom kritisch zu beurteilenden Eingriff in den Gewässerrandstreifen auch unattraktiv. Während eine zusätzliche Lichtsignalanlage (zwischen den existierenden Anlagen an der Anschlussstelle Vaihingen/Enz-Ost und der Anlage in der OD Enzweihingen) vom Baulastträger vor der Umverlegung der Bundesstraße 10 kaum akzeptiert werden dürfte, wäre eine Überführung mit einem Steg vermutlich genehmigungsfähig, wenngleich deutlich teurer. Im Rahmen der Vorstellung der vorausgegangen Machbarkeitsuntersuchung hat sich sowohl der Ortschaftsrat Enzweihingen als auch der Technische Ausschuss und schließlich der Gemeinderat selbst für die Weiterverfolgung der Steglösung ausgesprochen (Detailplan Anlage 10.7.15). Der rund 18 Meter lange Steg benötigt auf der nördlichen Seite der Bundesstraße ein großes Rampenbauwerk, um die erforderliche lichte Höhe von >4,5 Metern über der Fahrbahn zu ermöglichen. Die etwa 125 Meter lange Rampe hat an keiner Stelle eine Neigung über 6% und ist damit gut befahrbar. Die Fläche für dieses Rampenbauwerk und das nördliche Widerlager des Stags ist die einzige Fläche der gesamten Planung, die sich nicht in öffentlichem Besitz befindet. Zur Umsetzung dieser Planung ist Grunderwerb von rund 900 Quadratmeter (das entspricht dem Flurstück 1282/2) erforderlich. Südlich der Bundesstraße 10 genügt ein kurzer Weganschluss um den bestehenden Fußweg (Flst. 1285) zu erreichen. Die Verbreiterung des Fußwegs auf die 2,5 Meter Standardbreite des Radwegs ist ohne weiteren Grunderwerb möglich. Das östliche Widerlager des Stags wird von den Radfahrern aus dem Gebiet Steine und aus dem Strudelbachtal über die Sudentenstraße bzw. Brückenstraße bequem erreicht, weil das Gelände ohnehin rund 3 Meter über der Fahrbahn der Bundesstraße 10 liegt.

#### **4.1.3 Variante: Trasse unter Berücksichtigung der B10 Verlegung**

Unter Berücksichtigung der aktuellen Fassung des Feststellungsentwurfs der Nordumgehung Enzweihingen bestehen zwei Möglichkeiten. Entweder der Radweg wird über eine (zusätzlich zum aktuell dargestellten Bauumfang) vorzusehende Brücke parallel zur Straße Enzweihingen-Vaihingen über die Fahrbahn der neuen Bundesstraße 10 geführt (direkte Führung) oder der Radweg verlässt im Bereich nördlich der heutigen Straßenmeisterei die Bahn-

trasse nach Osten, um unter dem Widerlager der neuen Enzbrücke im Zuge der Bundesstraße 10 hindurchgeführt zu werden und anschließend wieder auf das Niveau der bestehenden Enzbrücke der Bahntrasse angehoben zu werden (indirekte Führung). Die Entscheidung zur Über- oder Unterquerung der Ortsumgehung wird zwischen der Stadt Vaihingen und dem Regierungspräsidium Stuttgart im Zuge der Ausführungsplanung der Umgehungsstraße gefällt.

#### **4.1.4 Variante: Ausbaustandard Radschnellweg zwischen Kehlstraße und Bauende Enzweihingen**

Unter Berücksichtigung der Machbarkeitsstudie des Landkreises Ludwigsburg zur Radschnellverbindung Stuttgart – Vaihingen an der Enz wurde alternativ der Ausbau des Radwegabschnitts zwischen der Vaihinger Kehlstraße und dem Bauende in Enzweihingen gemäß der dort formulierten Vorzugsvariante mit dem Standard 4,0 Meter Breite untersucht. Die Studie geht im Falle des Radschnellwegs von einer separaten Führung der Fußgänger aus. Im Bereich der Trassenlage auf dem bestehenden Geländeniveau und im Einschnitt ist die Aufweitung auf 4,0 Meter Breite unproblematisch möglich. Dort, wo die Trasse in einer Dammlage verläuft wurden separate Untersuchungen anhand vorab vermessungstechnisch aufgenommener Querprofile gemacht. Die Anlage 10.7.11 zeigt an zwei typischen Schnitten jeweils den 3,0 und den 4,0 Meter breiten Radweg. In beiden Fällen, die aufgrund der Dammhöhe und der zur Verfügung stehenden Trassenbreite als „worst-case Szenario“ gelten können, ist die Verbreiterung des Radwegs innerhalb des Flurstücks der Bahntrasse möglich. Der Damm muss dafür etwas verbreitert werden und ein Schotterunterbau in Ergänzung des vorhandenen Gleisschotter ist erforderlich. Für diese Variante wurden die Mehrkosten gegenüber dem Regelausbau mit 3,0 Metern Breite separat ermittelt.

Vor dem Übergang in die Entwurfsplanung sollte die Grundsatzentscheidung über die angestrebte Nutzung getroffen werden: Gemeinsamer Geh- und Radweg mit 3,0 Metern Breite oder reiner Radschnellweg mit 4,0 Metern Breite und separater Führung der Fußgänger.

#### 4.2 Nördliche Erweiterung nach Kleinglattbach (Anlagen 10.3.1 bis 10.3.3)

Die Zufahrt zum Anschlusspunkt WEG-Haltestelle am Fernbahnhof (Ende des aktuellen Radwegausbaus) wird für den zukünftigen Zweirichtungsverkehr erweitert (vgl. Anlage 10.7.08). Von hier erreicht die Trasse in nordöstlicher Richtung nach rund 450 Metern die Ensinger Straße in Kleinglattbach (Detailplan Anlage 10.7.07). Für die Querung der Fahrbahn im Rang einer Landesstraße halten wir hier aufgrund der Verkehrsbelastung als Gemeindeverbindungsstraße und in Gemengelage mit dem Feuerwehrgebäude und dem schräg gegenüber liegenden Anschluss des Schul- und Sportgeländes eine technische Sicherung in Form einer Lichtsignalanlage für erforderlich (vgl. Abbildung 2).



**Abbildung 2**

Da aufgrund der Klassifikation der Straße als Landesstraße eine Vorfahrtsregelung wie an der Vaihinger Heilig-Kreuz- und Bismarckstraße nicht möglich ist und ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) aufgrund unzureichender Sichtverhältnisse nicht angeordnet werden kann, wäre lediglich das freie Queren die Alternative zur Lichtsignalanlage. Das halten wir insbesondere in der Dämmerung der herbstlichen und winterlichen Morgen- und Abendstunden für zu ge-

fährlich. Im Zuge der Entwurfsplanung sollte für die Lichtsignalanlage ein entsprechender Fachplaner in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger hinzugezogen werden.

Unmittelbar nach der Querung der Ensinger Straße schließt sich der Anschluss für das Sportgelände an (Detailplan Anlage 10.7.07). Im weiteren Verlauf des Radwegs auf der Bahntrasse folgen der Anschlusspunkt der Ottmar-Mergenthaler-Realschule (Detailplan Anlage 10.7.06) und die Querungen des Radwegs über den Weinbergweg (Detailplan Anlage 10.7.05), Osterwiesenweg West (Detailplan Anlage 10.7.02) sowie Osterwiesenweg Ost (Detailplan Anlage 10.7.03). Die bestehende Fußwegverbindung zwischen der Adenauerstraße im Süden und der Straße An der Bahnschranke im Norden quert der Radweg unmittelbar vor der Einfahrt in den ehemaligen Bahnhofsbereich (Detailplan Anlage 10.7.03). Hier endet die Radwegtrasse, wie sie im Radroutenkonzept aus dem Jahr 2015<sup>3</sup> dargestellt war. Aus Gründen der überörtlichen Anbindung und Einbindung des nun bis Enzweihingen durchgängigen Bahnradwegs an das bestehende Radwegenetz wurde in der vorliegenden Planung eine Verlängerung des Ausbaus am südlichen Rand des ehemaligen Bahngeländes bis in die östliche Industriestraße vorgesehen (Detailplan Anlage 10.7.01).

Von hier ist über die Industriestraße und die zu ertüchtigenden Feldwege 1319/10 und 1096 der direkte Anschluss an die Landesradfernweg-Verbindung Vaihingen-Bietigheim-Bissingen gegeben (ebenfalls Bestandteil der „RadNETZ“-Route des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg<sup>4</sup>, vgl. grau hinterlegte Trasse in Anlage 10.3.1).

## **5 Angaben zur Kostenschätzung**

Die Kostenschätzung zur Vorplanung umfasst sowohl die erforderlichen Rückbaukosten (Entfernung von Schienen und Schwellen) als auch die Baukosten des Radwegs und seiner Knotenpunkte. Zusätzlich sind Kosten für begleitende Umweltmaßnahmen, Grunderwerb und die Ertüchtigung der Enzbrücke in Enzweihingen enthalten. Die Überführung der Schieberdinger Straße /

---

<sup>3</sup> Planungsgruppe Kölz GmbH: Fortschreibung Radroutenkonzept, Stand 03-2015

<sup>4</sup> Ministerium f. Verkehr u. Infrastruktur Baden-Württemberg: Das RadNETZ Baden-Württemberg, Stand 12/2015

Bundesstraße 10 in Enzweihingen ist als zusätzliches Ingenieurbauwerk ebenfalls berücksichtigt.

In der Kostenschätzung ist der 3,0 Meter breite Ausbau des Radwegs analog zum ersten Bauabschnitt enthalten. Als Variante wurden Mehrkosten für einen 4,0 Meter breiten Ausbau der südlichen Verlängerung zwischen der Kehlstraße und dem Ausbauende an der Vaihinger Straße in Enzweihingen ermittelt, der damit den reduzierten Standard eines Radschnellweges gem. Machbarkeitsstudie des Landkreises Ludwigsburg erfüllt.

Die **Kostenschätzung für den Rückbau** in Höhe von 211.160 Euro netto (Anlage 10.5) beinhaltet sämtliche Arbeiten zur Beseitigung der Bahneinrichtungen im Baufeld inklusive der Entsorgung der Eisenbahnschwellen und der Schienen. Insbesondere im Bereich der Entsorgungskosten gibt es starke Preisschwankungen, je nach Auslastung der Entsorgungskapazitäten und Entwicklung des Ankaufspreises für Stahlschrott. Die vorliegende Schätzung basiert auf unserer Preiserhebung im August 2021.

In der **Kostenschätzung Verkehrsanlagen und Ingenieurbauwerke** (Anlage 10.6) sind die Baukosten zur Herstellung des Radweges und des Steges über die Bundesstraße 10 in Enzweihingen sowie die Kosten der Lichtsignalanlage in Kleinglattbach enthalten. Die Kosten für die Ertüchtigung des bestehenden Brückenbauwerks über die Enz wurden einem Gutachten des Ingenieurbüros LAP<sup>5</sup> entnommen. Die zu erwartenden Kosten für den Bereich „Naturschutz, Artenschutz, Eingriff / Ausgleich“ wurden vom Stadtplanungsamt Vaihingen ermittelt und ebenfalls in unsere Schätzung aufgenommen. Der Ansatz für die Grunderwerbskosten im Bereich des Stegs über die Bundesstraße 10 in Enzweihingen wurde mit Hilfe von Angaben der Liegenschaftsabteilung der Stadt Vaihingen ermittelt.

Insgesamt wurde so für die nördliche Erweiterung nach Kleinglattbach Baukosten von rund 1.250.401 Euro netto ermittelt. Die Baukosten für die Süderweiterung betragen insgesamt rund 1.884.186 Euro netto für den Radweg wobei darin circa 444.382 Euro netto für den Steg mit Anschlussrampen

enthalten sind. Für die Kostengrobschätzung gehen wir von einem 2,5 Meter breiten Steg aus Aluminium mit 16 Metern Spannweite aus.

**Tabelle 1: Zusammenfassung Baukostenschätzung**

	Nord / Kleinglattbach	Süd / Enzweihingen
Rückbaukosten	131.098 €	80.062 €
Baukosten Radweg	924.303 €	471.742 €
Lichtsignalanlage	45.000 €	
Baukosten Steg B10		399.382 €
Sanierung Enzbrücke		733.000 €
Grunderwerb		45.000 €
Naturschutz/Artenschutz	150.000 €	110.000 €
Summe Abschnitt	1.250.401 €	1.839.186 €
Summe Netto	3.089.587 €	
Mehrwertsteuer 19%	587.022 €	
Gesamtsumme Brutto	3.676.609 €	

Die Verbreiterung des Radwegs auf das Qualitätsniveau „Radschnellwegverbindung“ zwischen der Vaihinger Kehlstraße und dem Bauende in Enzweihingen würde rund 72.800 Euro zusätzliche Nettobaukosten auslösen.

Es handelt sich bei allen genannten Beträgen um reine Baukosten ohne Nebenkosten.

Aufgestellt: Vaihingen an der Enz, 17.09.2021

Schwarzingenieure GmbH

gez.

Dr.-Ing. Henrik Schwarz

gez.

Stefan Hinderer

---

<sup>5</sup> Leonhardt, Andrä und Partner: Konzept für die Umnutzung des Bauwerks als Radwegbrücke, 09/2021