

## Zu Tagesordnungspunkt 1

### **Radschnellverbindungen in der Region Stuttgart - Sachstandsbericht**

#### **1. Radverkehrsnetz in der Region Stuttgart**

Das Fahrradfahren im Alltag gewinnt mit technischen Verbesserungen und der Verbreitung von Pedelecs sowie als Beitrag zum Klimaschutz an Bedeutung. Der Regionalverkehrsplan geht in Kapitel 4.4 auf die regionalbedeutsame Radverkehrsinfrastruktur und erforderlichen Netzverbesserungen ein. Dabei steht die Förderung des Fahrradverkehrs und Weiterentwicklung des Radwegenetzes zu einem flächendeckenden Zielnetz (Anlage 1) im Vordergrund. Dieses Netz resultiert aus der Verbindung zwischen den Zentralen Orten und stellt einen Orientierungsrahmen für die kommunalen Radnetzplanungen dahingehend dar, welche Routen eine besondere Bedeutung aufweisen und vorrangig gebaut werden sollen.

#### **2. Definition von Radschnellverbindungen**

Radschnellverbindungen sind ein neues Element der Radverkehrsinfrastruktur, das durch schnelle Befahrbarkeit die Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad steigern soll. Bereits realisierte Radschnellverbindungen zeigen eine erfolgreiche Nutzung, wie zum Beispiel der Euregio-Radschnellweg zwischen Nimwegen-Arnheim (NL), die erste Radschnellroute in Kopenhagen (DK) oder erste Abschnitte des insgesamt geplanten ca. 101 km langen RS-1 im Ruhrgebiet.

Radschnellverbindungen verknüpfen wichtige Quell- und Zielbereiche mit hohen Nachfragepotenzialen über größere Distanzen. Die Verkehrsteilnehmer erhalten durch besonders hohe Qualitätsstandards hinsichtlich Linienführung, Ausgestaltung, Netzverknüpfung und begleitender Ausstattung eine attraktive Möglichkeit, längere Strecken durchgängig, mit höheren Reisegeschwindigkeiten und sicher zurückzulegen. Radschnellverbindungen erhöhen den mittleren Aktionsradius von Radfahrern von bisher unter 5 km auf über ca. 15 km. Sie sind daher insbesondere für Alltagsradler in urbanen Räumen interessant und können gerade für Pendler ein attraktives Angebot darstellen.

Als Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen hat das Land Baden-Württemberg veröffentlicht:

- Die Länge der Schnellradverbindung muss mindestens 5 Kilometer betragen,
- es müssen interkommunal Quellen und Zielen des Alltagsradverkehrs verbunden werden (auch in bebauten Gebieten)
- und insgesamt 2000 bzw. 2500 Fahrradfahrten (Kreis- bzw. Landesradweg) täglich prognostiziert sein.

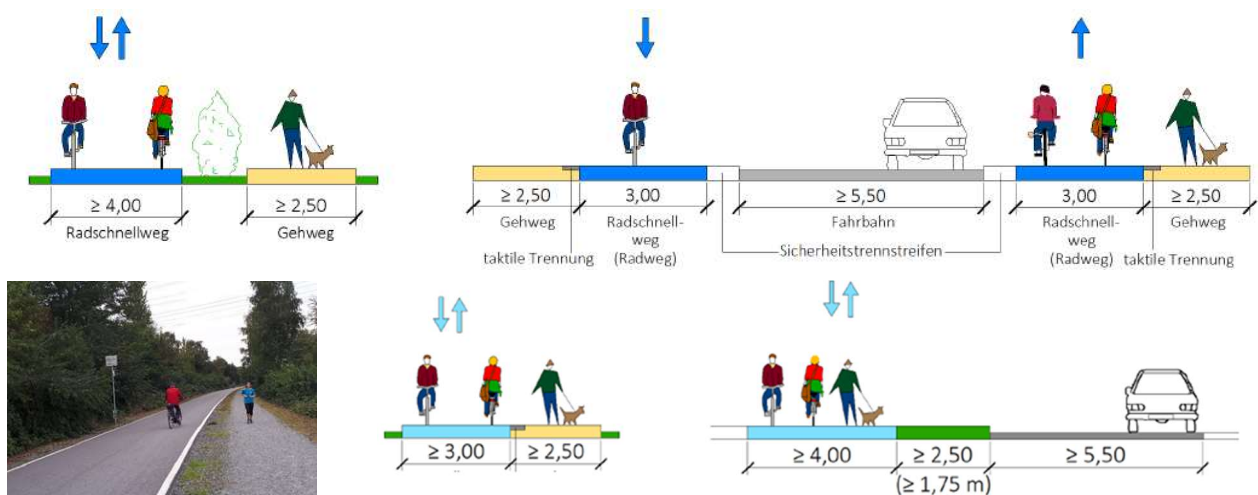
Das Land hat dafür folgende Anforderungen für Radschnellverbindungen definiert:

- Sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Fahrgeschwindigkeiten (30 km/h bei freier Trassierung);
- durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von mindestens 20 km/h,
- keine Zeitverluste durch Anhalten und Warten von mehr als 15 / 30 Sek./km außerorts/innerorts,
- ausreichende Breiten für Nebeneinanderfahren und Überholen sowie störungsfreies Begegnen,
- direkte, umwegfreie Linienführung,
- möglichst wenig Beeinträchtigung durch bzw. an Knotenpunkten mit Kfz-Verkehr,
- Separation vom Fußverkehr; gemeinsame Führung nur in begründeten Ausnahmefällen,
- hohe Belagsqualität (Asphalt oder Beton mit geringem Abrollwiderstand und hohem Substanzwert),
- Freihalten von Einbauten,
- Steigungen max. 6 %, wenn frei trassierbar, und möglichst verlorene Steigungen vermeiden,
- städtebauliche Integration und landschaftliche Einbindung,
- ausreichend große Radien.

Eine Radschnellverbindung gilt dann als Radschnellverbindung, wenn

- auf mindestens 80 % der Strecke die Qualitätsstandards des Landes eingehalten werden,
- die verbleibende Streckenlänge mindestens dem reduzierten Standard für Radschnellverbindungen genügt und
- bis max. 10 % der Strecke weitestgehend den Zielnetz-Standard des RadNETZ-BW erfüllt.

Idealerweise ist eine 4m Breite im Zweirichtungsverkehr (3m im Einrichtungsverkehr) als möglichst eigenständig geführte Verkehrsanlage mit einem separat ausgewiesenen Fußweg vorgesehen. Der reduzierte Standard für Radschnellverbindungen weist geringere Breiten auf und soll eine Führung an Engstellen ermöglichen. Innerorts kann auch eine Ausweisung als Fahrradstraße in Frage kommen.



**Radschnellweg** mit getrenntem Gehweg (Skizze links oben und Bild links unten) und bei getrennten Richtungsfahrbahnen mit beidseitigen Gehwegen an Straßen (Skizze rechts) sowie mit reduziertem Standard an Engstellen und mit Mischverkehr (unten mitte und rechts). Aus: Machbarkeitsstudie des Landkreises Göppingen, VIA-Planungsbüro Köln.

### 3. Aktueller Planungsstand von Radschnellverbindungen in der Region Stuttgart

Im Land Baden-Württemberg besitzt der Ausbau von Radwegen einen hohen Stellenwert. Schließlich wird, wenn auch ambitioniert, angestrebt, den Radverkehrsanteil bis 2030 auf 20% zu erhöhen (Laut der Studie zur Mobilität in Deutschland (MiD) 2017 lag der Anteil des Radverkehrs bei ca.: 11% Bund, 10% Land, 7% Region Stuttgart, 8% Stadt Stuttgart). Auch Radschnellverbindungen sollen dazu beitragen und als zügig

befahrbar Verbindungen das übrige größtenteils schon bestehende Radwegenetz ergänzen (Landesradwegenetz/Zielnetz, siehe Anlage 4 Regionalverkehrsplan – hier: Anlage 1).

Für Baden-Württemberg waren zunächst auf Basis einer im Jahr 2017 durchgeführten landesweiten Potentialanalyse insgesamt 32 Radschnellwege mit einer Gesamtlänge von rund 500 Kilometern mit jeweils mehr als 2000 prognostizierten Radfahrenden ermittelt worden. Die Potentialstudie lieferte erste Hinweise für eine jeweils durchzuführende Machbarkeitsstudie und einzuschätzende Förderwürdigkeit. Das Land verfolgt das Ziel, bis 2025 insgesamt 10 Radschnellverbindungen zu bauen. Unter den ersten drei Pilotprojekten des Landes befindet sich neben Heidelberg – Mannheim und Bad Wimpfen – Heilbronn die Verbindung Stuttgart – Esslingen a.N. – Reichenbach a.d.F.

Noch im Jahr 2018 haben alle fünf Landkreise in der Region Stuttgart und die Stadt Stuttgart mit Machbarkeitsuntersuchungen für die nachstehend aufgeführten Korridore (siehe Anlage 2) begonnen, um die Förderwürdigkeit von Radschnellwegprojekten in der Baulastträgerschaft Land, Kreis oder Kommune beurteilen zu können. Im Fokus dieser Studien stehen dabei die Ermittlung von Vorzugstrassen sowie die Abschätzung des künftigen Nutzerpotenzials auf Grundlage der Erreichbarkeiten von Infrastruktureinrichtungen mit hohem Radverkehrspotenzial wie Stadt(teil-)Zentren, Schulen, Hochschulen und Arbeitsstätten-schwerpunkten. Dazu zählt neben der Berücksichtigung zentralörtlicher Einrichtungen und regionaler Entwicklungsachsen auch ein Variantenvergleich unter Einbeziehung einer jeweils ersten Abschätzung der Baumaßnahmen und -kosten. Den Stand der Untersuchungen zeigt folgende Tabelle auf:

<b>Stand der Untersuchungen</b>	Pilotprojekt	M.-studie in Bearbeitung	M-studie vorgestellt	Förderantrag gestellt	Förderung zugesagt	In Betrieb
<b>Untersuchungskorridore im Landkreis Böblingen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Realisierungs-Pilotprojekt: Römer-/Panzerstraße Böblingen/Sindelfingen – Stuttgart (erstes realisiertes Pilotprojekt im Land, Inbetriebnahme am 31. Mai 2019)</li> <li>Herrenberg – Böblingen (Weiterführung der Verbindung Böblingen – Stuttgart)</li> <li>Renningen – Sindelfingen/Böblingen – Holzgerlingen – Weil i.S.</li> <li>Weil der Stadt – Leonberg – Ditzingen – (Kornwestheim)</li> <li>Leonberg – Solitude – Stuttgart</li> </ul>	√	√	√			√
<b>Untersuchungskorridore in den Landkreisen Esslingen und Göppingen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pilotprojekt Radschnellverbindung Neckartal: Stuttgart – Esslingen – Plochingen – Reichenbach/Ebersbach (Ziel des Landes ist, diese Verbindung mit prognostiziertem hohem Nutzerpotenzial als eines der 3 Pilotprojekte im Land in der Straßenbaulast des Landes zu planen und umzusetzen)</li> <li>Radschnellverbindung Filstal: Reichenbach/Ebersbach – Göppingen – Geislingen a.d.S.</li> </ul> <p>Die Ergebnisse liegen in Form von Vorzugstrassen vor und ermöglichen eine durchgehende Verbindung im Neckar- und Filstal.</p>	√		√	√	√	
<b>Untersuchungskorridore im Landkreis Ludwigsburg</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bietigheim/Bissingen – Ludwigsburg – Zuffenhausen (Stuttgart)</li> <li>Vaihingen/Enz – Schwieberdingen – Kornwestheim (Weiterführung Richtung Stuttgart über das bestehende Radwegenetz möglich)</li> </ul>		√ √				

Zwischen den Städten Ludwigsburg – Waiblingen			√	√		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ludwigsburg – Ossweil/L1140 – Remseck Neckarbrücke/neue Mitte – Hegnach – Waiblingen</li> </ul>						
Untersuchungskorridore im Landkreis Rems-Murr			√	√		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Radschnellverbindung Remstal: (Stuttgart–) Fellbach – Waiblingen/Weinstadt – Schorndorf</li> <li>Waiblingen – Winnenden – Backnang</li> </ul>		√				
Untersuchungskorridore in der Landeshauptstadt Stuttgart			√			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Voraussichtlich bevorzugt entlang von Hauptverkehrswegen</li> </ul>		√				

Über die Erstellung der Machbarkeitsstudien wurden die betroffenen Städte und Gemeinden regelmäßig informiert. Die in der Region Stuttgart vom Land bzw. den Landkreisen beauftragten Büros haben Befahrungen durchgeführt, meist unter Mitwirkung von Vertretern aus den Gemeinden bzw. Interessensverbänden. Damit waren erste lokale und fachliche Einschätzungen zur Routenfindung, über Eigentumsverhältnisse oder zu Umweltbelangen möglich. Außerdem konnten die Ergebnisse der Machbarkeitsstudien und Routenvorschläge im Internet von der Öffentlichkeit eingesehen und kommentiert werden. Eine endgültige Abstimmung erfolgt im Rahmen der noch folgenden förmlichen Planungsverfahren.

Durch den ersten vorab geplanten und als Realisierungs-Pilotprojekt eingestuftes Bau des Radschnellweges zwischen Böblingen/Sindelfingen und Stuttgart konnten Erfahrungen zum Bau und zur Baulastträgerschaft gesammelt werden. Denn neben den Anforderungen wie Bodenbelag, Beleuchtung sowie Einbindung in das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der A81 spielte auch die planerische Auseinandersetzung mit den Belangen von Forst- u. Landwirtschaft, Arten- u. Denkmalschutz, die Unterbringung einer wegebegleitenden Leitungsinfrastruktur sowie die Ausstattung mit einer flexiblen Beleuchtung eine Rolle. Dieser Radschnellweg verläuft größtenteils über die bestehende, jetzt asphaltierte Römer-/Panzerstraße und wurde am 31. Mai 2019 zur Benutzung freigegeben.

Bei der noch laufenden Untersuchung im Bereich der Landeshauptstadt Stuttgart ist als Zwischenergebnis erkennbar, dass innerstädtisch viele Varianten zwar denkbar sind, aber im dicht bebauten städtischen Umfeld oft nur im reduzierten Standard oder als Fahrradstraßen im Mischverkehr realisiert werden können.

Für Machbarkeitsstudien, Entwurfsplanungen, Planungsverfahren mit offenem Ausgang bis zur anschließenden Realisierung sind Planungszeiträume von mehreren Jahren zu erwarten. Die Umsetzung selbst dürfte aufgrund der zu bewältigenden Problemfelder meist nur abschnittsweise möglich sein.

Bereits geändert wurden das Bundesfern- sowie das Landesstraßengesetz, um den Bau von Radschnellwegen in der Baulast der Länder, Kreise und Kommunen zu ermöglichen und finanziell zu fördern. Bei Radschnellwegen innerhalb von Städten mit mehr als 30.000 Einwohnern liegt die Straßenbaulast immer bei den Kommunen.

#### 4. Förderungsbedingungen

Bund und Land unterstützen die Planungen und den Bau von Radschnellverbindungen. Grundlage sind Machbarkeitsstudien. Der Bund beteiligt sich mit bis zu 75% an den Kosten für Planung und Bau von Radschnellwegen ab 10 km Länge und prognostizierten 2000 Fahrradfahrten täglich. Er stellt dafür seit 2017 rund 25 Mio. Euro jährlich zur Verfügung. Baden-Württemberg erhält nach einem Verteilungsschlüssel rund 11%. Die Mittel können über das Regierungspräsidium Stuttgart (RPS) bzw. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM) beantragt werden. Darunter fällt auch der Umbau von Kreuzungspunkten sowie die

Sicherheitsausstattung der Wege. Für Radschnellwege mit weniger als 2.500 prognostizierten Nutzern können die Landkreise und Gemeinden als zuständige Straßenbaulastträger Mittel in Höhe von 50% nach dem LGVFG (Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz) beantragen.

Bislang wurden im Rahmen eines Förderprogramms durch das Land Baden-Württemberg zusätzliche Fördermittel zur Verfügung gestellt, so dass der Bau von Radschnellwegen mit insgesamt bis zu 87% bezuschusst werden konnte. Planungskosten konnten frühzeitig geltend gemacht werden. Diese Sonderförderung wurde Ende 2019 eingestellt. Ab Januar 2020 ist Grundlage einer Förderung generell das LGVFG mit der 50% Förderung (bzw. Bundesmittel in Höhe von 75%). Zusätzlich erfolgt eine Erstattung der Planungskosten in Höhe von 10% bei Abrechnung der Maßnahmenkosten. Von Nachteil ist, dass die Planungskosten erst später erstattet werden, und damit der Kreis oder die Kommune in Vorleistung treten muss. Vorteilhaft hingegen ist, dass künftig durch einen Klimabonus insgesamt sogar eine höhere Förderung möglich sein soll. (In einer entsprechenden Verwaltungsvorschrift soll Näheres geregelt werden).

Die Kosten, die im Rahmen von Machbarkeitsstudien ermittelt wurden, weisen in Abhängigkeit von Topografie oder erforderlichen Brückenbauwerken große Schwankungen auf und bewegen sich in der Größenordnung von 0,7 bis 1,9 Mio. Euro pro Kilometer. Während für das Filstal Kosten in der Größenordnung von ca. 1,1 Mio. Euro/km ermittelt wurden, können im Bereich des Landkreises Esslingen je nach Ausführung und durch den Bau aufwändiger Neckarquerungen Kosten von über 2 Mio. Euro/km entstehen. Vor diesem Hintergrund erscheinen die Fördergeldsummen eher begrenzt.

Als Fördervoraussetzungen für Planung und Bau von Radschnellwegen gelten die zuvor genannten Qualitätsstandards (s. Seite 1), die auf mindestens 80% der Wegstrecke erreicht werden müssen. Die Qualitätsstandards und Anforderungen sind in der Potenzialstudie und den Musterlösungen für Radschnellverbindungen zusammengestellt und können unter [fahrradland-bw.de](http://fahrradland-bw.de) eingesehen werden.

## **5. Beitrag des Verbands Region Stuttgart zu den Planungen von Radschnellverbindungen und zum Ausbau des regionalbedeutsamen Radwegenetzes gemäß Regionalverkehrsplan**

Für den Bau von Radwegen und Radschnellwegen ist der Verband Region Stuttgart kein Maßnahmen- bzw. Baulastträger. Deshalb stehen gemäß Beschlusslage durch den Verkehrsausschuss am 21.12.2016 und 24. 7.2017 (Vorlagen 169/2016 und 226/2017) hierfür keine finanziellen Mittel zur Verfügung. Im Rahmen der laufenden Machbarkeitsuntersuchungen und Projektplanungen wurde jedoch eine koordinierende Begleitung und die Möglichkeit eines Informationsaustausches in Form eines Runden Tisches auf Seiten des Verbandes Region Stuttgart angeboten. Insgesamt konnte dadurch zu einer regionsweit abgestimmten Planung und Vorgehensweise beigetragen und der Bezug auf regionalplanerische Zielsetzungen (Entwicklungsachsen, Zentrale Orte Verbindungen) als Basis eines fachlichen Erfahrungsaustauschs hergestellt werden.

Von der Verbandsgeschäftsstelle wurden die Fahrradbeauftragten der Landkreise bzw. der Stadt Stuttgart sowie die Vertreter aus Verkehrsministerium und Regierungspräsidium regelmäßig zu den sogenannten Runden Tische eingeladen. Neben dem fachlichen Dialog konnten konzeptionelle Anregungen für durchgehende Verbindungen gegeben werden. Zum Beispiel sind die Planungen in den beiden Landkreisen Esslingen und Göppingen miteinander verknüpft, so dass eine durchgehende Radschnellverbindung im Neckar- und Filstal entstehen kann. Ähnliches gilt für die Verknüpfung der Korridore im Oberzentrum Stuttgart mit Böblingen, Ludwigsburg und Fellbach/Waiblingen.

Des Weiteren konnten die Teilnehmer aus den Landkreisen frühzeitig über anstehende Änderungen, etwa zu den Fördermodalitäten, informiert werden. Zudem wurden relevante Detaildaten aus dem Verkehrsmo-  
dell der Region bereitgestellt.

In diesem Zusammenhang wurde auch auf die Umsetzung netzwerkstärkender Neubaumaßnahmen im regio-  
nalbedeutsamen Radwegenetz hingewirkt (Anlage 1). Seit Beschluss des Regionalverkehrsplans sind be-  
reits erste Maßnahmen vorgenommen und damit das Angebot an attraktiven und verkehrssicheren Rad-  
wegen in der Region Stuttgart erweitert worden.

Berührungspunkte können sich außerdem an den Schnittstellen zum ÖPNV (Bike and Ride) und bei der  
Unterbringung von Fahrradabstellmöglichkeiten insbesondere an den Mobilitätspunkten ergeben.

Angesichts der erreichten Ergebnisse sollte aus Sicht der Teilnehmer der Austausch weitergeführt werden.

## **6. Fazit**

Die in Planung befindlichen Radschnellwege als überörtlich bedeutsame Radwegeverbindungen ergänzen  
und optimieren die im Regionalverkehrsplan verankerte Konzeption regionalbedeutsamer Radwegeverbind-  
ungen (RVP Kapitel 4.4). Bereits erfolgte Ausbauten am regionalbedeutsamen Radwegenetz zeigen, wie  
bislang fehlende Lücken kurz- bis mittelfristig geschlossen werden können. Im Rahmen des vorgesehenen  
Monitorings zum Regionalverkehrsplan soll der weitere Ausbau verfolgt und darüber zu gegebener Zeit  
berichtet werden.

Bei den Radschnellverbindungen in der Region Stuttgart müssen die Planungen weiter konkretisiert wer-  
den. Auf Grundlage der Machbarkeitsstudien kristallisieren sich bereits Vorzugstrassen als Basis für die  
nachfolgenden Planungsverfahren heraus. Bis zur Umsetzung und tatsächlichem Bau von Radschnellwe-  
gen gehen Experten angesichts der Problemfelder in den Ortsdurchfahrten, bei der Inanspruchnahme von  
Flächen und hinsichtlich betroffener Schutzgüter und entsprechenden Abstimmungen von zeitlich langfris-  
tigen Verfahren und angesichts der begrenzten Fördermittel zudem nur abschnittswise Realisierungen  
aus. Entsprechend sind die prognostizierten Nachfragewirkungen nur mittel- bis langfristig zu erwarten.

Durch den informellen Erfahrungsaustausch ist es möglich, auf zusammenhängende regionalbedeutsame  
Radschnellverbindungen hinwirken zu können. Außerdem kann eine frühzeitige Abstimmung mit anderen  
Planungen und regionalplanerischen Zielsetzungen erreicht werden. Daneben bietet sich die Möglichkeit,  
auf die Realisierung der im Regionalverkehrsplan dargelegten Maßnahmen hinzuwirken.

## **1. Beschlussvorschlag**

1. Der Verkehrsausschuss nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.
2. Er beauftragt die Geschäftsstelle, weiterhin „Runde Tische“ anzubieten.
3. Über den Fortschritt des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur in der Region Stuttgart ist zu ge-  
gebener Zeit zu berichten.