

B e r a t u n g s f o l g e:

- |                                       |            |               |   |
|---------------------------------------|------------|---------------|---|
| 1. Ausschuss für Umwelt und Mobilität | 15.10.2019 | Kenntnisnahme | Ö |
|---------------------------------------|------------|---------------|---|

Franz Baur/19.09.2019

---

**gez. Dezernent / Datum**

### **Radschnellverbindung Baidt - Friedrichshafen: Sachstand**

Durch Radschnellverbindungen, die in Deutschland momentan ein noch neuartiges Infrastrukturelement darstellen, soll der überörtliche Fahrradverkehr attraktiver, komfortabler und sicherer werden und der Anteil des Radverkehrs auch auf längeren Distanzen steigen. Somit werden Beiträge zur CO<sub>2</sub>-Reduktion und Stauvermeidung sowie zur individuellen Gesundheitsförderung geleistet. Im Arbeits- und Ausbildungsverkehr sind durch die Suburbanisierung, das heißt die Verlagerung der Wohn- und Arbeitsstätten in das städtische Umland, gestiegene Wegelängen entstanden. Würden diese auf die Radschnellwege verlagert werden, könnte eine verkehrsentlastende Wirkung erzielt werden.

Für die Region Bodensee Oberschwaben bietet sich die Relation Baidt – Baienfurt – Weingarten – Ravensburg – Meckenbeuren – Friedrichshafen an: Zum einen bilden die Städte Ravensburg, Weingarten und Friedrichshafen gemeinsam ein Oberzentrum, zum anderen handelt es sich um einen wirtschaftlichen Aktivraum mit sehr intensiven Pendlerverflechtungen. Die hohe Kfz-Verkehrsbelastung führt bereits heute zu Überlastungen in den Spitzenstunden und obwohl die B 30 abschnittsweise ausgebaut bzw. verlegt wird, bleiben auf längere Sicht, z.B. im Bereich Meckenbeuren, Abschnitte die problematisch sind. In Zusammenarbeit mit dem Bodenseekreis und dem Landkreis Ravensburg sowie den anliegenden Kommunen hat der Regionalverband die genannte Relation auf ihre Eignung als Radschnellverbindung prüfen lassen.

Das Land Baden-Württemberg hat im Jahr 2017 die Erstellung von Machbarkeitsstudien zu Radschnellverbindungen gefördert. Der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben beauftragte im Herbst 2017 die Machbarkeitsstudie einer Radschnellverbindung zwischen Baidt, Baienfurt, Weingarten, Ravensburg,

Meckenbeuren und Friedrichshafen. In den anschließenden 1,5 Jahren wurde in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Kreisen, Städten und Gemeinden die vorliegende Studie erarbeitet.

Das Vorgehen umfasste vier grundlegende Arbeitsschritte:

- Streckenbestimmung,
- Maßnahmenkonzeption,
- Prüfung der Wirtschaftlichkeit und
- Die Erstellung eines Kommunikationskonzeptes.

Im Rahmen der Streckenbestimmung wurden in dem etwa 30 km langen Untersuchungskorridor zunächst bedeutende Ziele, bestehende Infrastrukturen, Planungen und mögliche Hemmnisse analysiert. Auf dieser Basis und unter Berücksichtigung bereits existierender Vorüberlegungen zu möglichen Trassenverläufen wurden insgesamt 22 Trassenvarianten, die sich auf sechs Untersuchungsabschnitte erstrecken, identifiziert. Unter Berücksichtigung potenzial-, umsetzungs- und qualitätsrelevanter Bewertungskriterien wurde im Sommer 2018 eine Vorzugstrasse durch die Steuerungsgruppe definiert.

Für diese Vorzugstrasse wurden im Anschluss Maßnahmen gemäß der durch das Land Baden-Württemberg formulierten Qualitätsstandards konzipiert und deren Kosten für Bau, Planung und möglichen Grunderwerb ermittelt. Mit dem Ziel, die Wirtschaftlichkeit der geplanten Radschnellverbindung zu prüfen, wurde unter Verwendung der Verkehrsmodelle des mittleren Schussentals und der Stadt Friedrichshafen das Nutzerpotenzial ermittelt. Der durch die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Radverkehr entstehende Nutzen der Radschnellverbindung, wurde den Investitionskosten gegenübergestellt. Das somit ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis gibt Aufschluss über die Wirtschaftlichkeit der Radschnellverbindung.

Folgende grundsätzliche Anforderungen werden an Radschnellwege gestellt:

- Sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Fahrgeschwindigkeiten (30 km/h bei freier Trassierung); durchschnittliche Reisegeschwindigkeit mindestens 20 km/h unter Berücksichtigung der Zeitverluste an Knotenpunkten und Strecken mit niedrigen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten

- Die mittleren Zeitverluste pro Kilometer durch Anhalten und Warten sollen nicht größer als 15 Sekunden (außerorts) und 30 Sekunden (innerorts) sein
- Ausreichende Breiten, die das Nebeneinanderfahren und Überholen sowie das störungsfreie Begegnen jeweils zwei nebeneinander fahrender Radfahrender ermöglichen
- 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 von max. 6 %, wenn frei trassierbar
- Verlorene Steigungen vermeiden

Zwischenzeitlich wurde das Straßengesetz zum 5. Februar 2019 um das Thema Radschnellverbindungen ergänzt. Nachfolgend ein Auszug:

### § 3

#### **Einteilung**

(1) Die Straßen werden nach ihrer Verkehrsbedeutung in folgende Gruppen eingeteilt:

1. Landesstraßen; das sind

a) Straßen, die untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden

und vorwiegend dem durchgehenden Verkehr innerhalb des Landes dienen oder zu dienen bestimmt sind, sowie

b) Radschnellverbindungen, die eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion erfüllen und für die eine der Verkehrsbedeutung entsprechende Verkehrsnachfrage insbesondere im Alltagsradverkehr gegeben oder zu erwarten ist,

2. Kreisstraßen; das sind

a) Straßen, die vorwiegend dem überörtlichen Verkehr zwischen benachbarten Kreisen oder innerhalb eines Kreises dienen oder zu dienen bestimmt sind, ferner die für den Anschluss einer Gemeinde an überörtliche Verkehrswege erforderlichen Straßen, sowie

b) Radschnellverbindungen, die eine nähräumige und gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion erfüllen und für die eine der Verkehrsbedeutung entsprechende Verkehrsnachfrage insbesondere im Alltagsradverkehr gegeben oder zu erwarten ist,

3. Gemeindestraßen; das sind

a) Straßen, die vorwiegend dem Verkehr zwischen benachbarten Gemeinden oder innerhalb der Gemeinden dienen oder zu dienen bestimmt sind, sowie

b) Radschnellverbindungen, soweit sie nicht Landes- oder Kreisstraßen gemäß Nummer 1 Buchstabe b oder Nummer 2 Buchstabe b sind.

Am 3. Mai diesen Jahres fand in Stuttgart eine Informationsveranstaltung des Verkehrsministeriums statt. Verkehrsminister Hermann hat die Förderkriterien und das Ergebnis der Prüfung der beantragten Verbindungen vorgestellt.

Demnach müssen außerhalb von Gemeinden mehr als 2.500 Nutzer/ Tag zu erwarten sein. Ggf. sind bei überörtlichen Verbindungen auch mehr als 2.000 Nutzer ausreichend. Innerorts ist in Kommunen größer als 30.000 Einwohner (Städte RV und FN) die Kommune selbst zuständig und es werden demzufolge nur die Nutzer außerhalb dieser Städte angerechnet. Falls diese Kriterien erfüllt sind, ist eine Förderung von insgesamt 87,5 % möglich (75 % vom Bund, Rest nach LGVFG vom Land). In Baden-Württemberg gibt es lt. Auskunft des Verkehrsministeriums (im Gegensatz zu NRW) kein Ermessen zur freiwilligen Übernahme der Baulast durch das Land.

#### **Voraussichtliche Baulast Radschnellverbindungen Baden-Württemberg**

Regierungsbezirk Tübingen

STAND: 29.4.2019

	Relation aus Potenzialanalyse	Abschnitte (zentrale Orte)	Potenzial (NutzerInnen pro 24h)	Baulast Land (außerorts)	weitere Baulasten Innerorts (> 30.000 Ew)	Bemerkung
RPT	Friedrichshafen - Meckenbeuren - Ravensburg - Weingarten	Ravensburg - Weingarten	6.300	ja	Ravensburg	überwiegend kommunales Planungsinteresse (nur kurze freie Strecke)
RPT	Friedrichshafen - Meckenbeuren - Ravensburg - Weingarten	Friedrichshafen - Ravensburg	1.800	nein	Friedrichshafen Ravensburg	

Abbildung 1

Die Verbindung Weingarten über Baienfurt bis Baidt wurde vom Verkehrsministerium nicht aufgenommen. Aufgrund der aus hiesiger Sicht unverständlichen Einstufung der Radschnellverbindung in die Baulast der Landkreise und offener Fragen zu möglichen Förderungen ging am 9. Juli diesen Jahres ein gemeinsames Schreiben der beiden Landräte an das Verkehrsministerium mit der Bitte, die gemachten Aussagen nochmals eingehend zu prüfen. Die Antwort des Verkehrsministeriums ist mittlerweile eingegangen und stellt klar, dass das Land hier dem Anliegen der Landkreise gegenüber nicht offen ist.

Nach der jetzigen Aufteilung der Abschnitte, ergibt sich ein Streckenanteil des Landkreises Ravensburg ca. 5 bis 6 km und bedarf somit Investitionen von grob geschätzt rund 6 Mio. € (ohne Planung und Grunderwerb). Die Planung kann mit 20 % der Baukosten auf 1,2 Mio. € abgeschätzt werden. Der Grunderwerb wird vereinfacht mit 0,8 Mio. € angenommen. Das ergibt insgesamt 8 Mio. € Investitionsaufwand.

Das Verkehrsministerium weist darauf hin, dass im Idealfall bis zu 87,5 % Förderung von Bund und Land eingenommen werden können. Hieraus ergäbe sich ein Förderbetrag von 7 Mio. € bei einem Eigenanteil von 1 Mio. €.

Da der Idealfall bekanntermaßen selten eintritt, sei sicherheitshalber ein kritischer Fall von nur 50 % Förderung benannt, bei dem der Eigenanteil dann auf 4 Mio. € ansteigen würde.

Doch nicht nur die Investitionskosten sind hier maßgeblich, sondern mindestens ebenso die spätere Unterhaltung, die der Landkreis zu finanzieren hätte. Das Anforderungsniveau z.B. im Wintersdienst ist das Gleiche wie für eine Straße. Das bedeutet bei Schneefall räumen und streuen von 3 Uhr bis 22 Uhr. Ebenso würde dies in jeder Nacht, in der gegen Morgen die Temperaturen unter den Gefrierpunkt fallen könnten, aufgrund der hohen Luftfeuchte im Schussental und der damit verbundenen Gefahr von überfrierender Nässe, vorbeugende Solestreueung erforderlich machen. Die Kosten hierfür können aktuell nicht beziffert werden, aber es ist klar, dass neben den direkten Kosten voraussichtlich weitere Kosten für zusätzliches Personal und ein weiteres Fahrzeug anfallen werden.

Um den Lesefluss zu erleichtern, verzichten wir auf Mehrfachnennungen. Die verwendeten Bezeichnungen gelten für alle Geschlechter.