



SITZUNGSVORLAGE

Thema: Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung im Verdichtungsraum Ravensburg - Weingarten - Friedrichshafen

Frühere Beratungen: keine

Anlagen:
- Vorzugstrasse mit Alternativen
- Steckbrief Radschnellverbindung
(stehen im Ratsinformationssystem zur Verfügung)

Sachvortrag : Frau Erler (Planungsbüro VIA eG) Zeitdauer (ca.): 10 Min.

Beschlussvorschlag: Der Sachstandsbericht wird zur Kenntnis genommen.

Gremium	Zuständigkeit	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Umwelt und Technik	Kenntnisnahme	19.02.2019	öffentlich

Finanzielle Auswirkungen (mit der Kämmerei abzustimmen!): ja nein

Aufwendungen/Auszahlungen

Ergebniswirksam: <input type="checkbox"/>		Investiv: <input type="checkbox"/>	
Einmaliger Aufwand	_____ Euro	Einmalige Auszahlung	_____ Euro
Jährlicher Aufwand	_____ Euro	Jährliche Auszahlungen	_____ Euro
Gesamtbetrag	_____ Euro	Gesamtbetrag	_____ Euro
Aufwand 1. Jahr	_____ Euro	Auszahlung 1. Jahr	_____ Euro
Aufwand 2. Jahr	_____ Euro	Auszahlung 2. Jahr	_____ Euro
Aufwand 3. Jahr	_____ Euro	Auszahlung 3. Jahr	_____ Euro
Aufwand 4. Jahr	_____ Euro	Auszahlung 4. Jahr	_____ Euro
		Jährliche Abschreibung	_____ Euro

Erträge/Einzahlungen

Ergebniswirksam: <input type="checkbox"/>		Investiv: <input type="checkbox"/>	
Einmaliger Ertrag	_____ Euro	Einmalige Einzahlungen	_____ Euro
Jährliche Erträge	_____ Euro	Jährliche Einzahlungen	_____ Euro
Gesamtbetrag	_____ Euro	Gesamtbetrag	_____ Euro
Ertrag 1. Jahr	_____ Euro	Einzahlung 1. Jahr	_____ Euro
Ertrag 2. Jahr	_____ Euro	Einzahlung 2. Jahr	_____ Euro
Ertrag 3. Jahr	_____ Euro	Einzahlung 3. Jahr	_____ Euro
Ertrag 4. Jahr	_____ Euro	Einzahlung 4. Jahr	_____ Euro
		Jährliche Auflösung	_____ Euro

Mittelbereitstellung im Haushalt:

Ergebnishaushalt: <input type="checkbox"/>		Investitionshaushalt: <input type="checkbox"/>	
Produkt:	_____	Investitions-Nr.	_____
Kostenstelle:	_____		
Sachkonto:	_____		
Zur Verfügung stehende Mittel:	_____ Euro		

ggf. noch bereit zu stellen: _____ Euro

Deckungsvorschlag:

Ergebnishaushalt: <input type="checkbox"/>		Investitionshaushalt: <input type="checkbox"/>	
Produkt:	_____	Investitions-Nr.	_____
Kostenstelle:	_____		
Sachkonto:	_____		

Medien: PowerPoint pdf-Datei CD/DVD Stick

Sofern Präsentationen erforderlich werden, lassen Sie diese bitte mindestens fünf Tage vor den jeweiligen Sitzungen der Geschäftsstelle Kreistag zukommen.

Elektronisch mitgezeichnet von:

<input checked="" type="checkbox"/> Landrat	<input type="checkbox"/> Dezernat 1	<input checked="" type="checkbox"/> Dezernat 2
<input checked="" type="checkbox"/> Dezernat 3	<input type="checkbox"/> Dezernat 4	<input type="checkbox"/>

1. Ausgangslage:

Radschnellverbindungen stellen eine in Deutschland noch recht neue Dimension der interkommunalen Radverkehrsinfrastruktur dar. Sie sollen den Radverkehr für längere Distanzen attraktiv machen und somit einen Beitrag zur Stauvermeidung, zum Umwelt- und Klimaschutz sowie zur Gesundheitsförderung leisten. Insbesondere für den Alltagsradverkehr spielen sie eine relevante Rolle. Die breiten und umwegarmen Routen sollen Kommunen und Orte mit großer Verkehrsbedeutung miteinander verbinden. Radschnellverbindungen eignen sich auch, um auf die rasante Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes zu reagieren. Dadurch lassen sich neue Nutzergruppen gewinnen. Die ersten Streckenabschnitte wurden im Ruhrgebiet (RS1) und in Göttingen (eRadschnellweg) realisiert. Um den Bau weiterer Radschnellverbindungen zu beschleunigen, fördert das Land Baden-Württemberg die Ausarbeitung von Machbarkeitsstudien. Bis 2025 sollen nach den Zielsetzungen der RadSTRATEGIE BW zehn Radschnellverbindungen realisiert werden.

2. Sachverhalt:

Der Wirtschafts- und Wachstumsraum „Schussental“ weist schon heute neben bedeutenden Arbeitgebern und Hochschulen eine hohe Siedlungsdichte auf, ebenso die Stadt Friedrichshafen als Industrie- und Messezentrum. Starke Pendlerbeziehungen bestehen besonders auf einer Achse zwischen Baimdt, Baienfurt, Weingarten, Ravensburg, Meckenbeuren und Friedrichshafen. In Zukunft ist eine weitere Urbanisierung zu erwarten, die alternative Verkehrskonzepte erfordert. Aufgrund dieser Entwicklungen wurde im März 2017 der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben durch die Landräte der Landkreise Bodenseekreis und Ravensburg mit der Koordination der Erstellung einer Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung beauftragt. Das daraufhin durch den RVBO beauftragte Planungskonsortium setzt sich aus den Planungsbüros VIA eG und der brenner BERNARD ingenieure GmbH zusammen. Aufgrund der beschriebenen Pendlerbeziehungen beginnt der betrachtete Untersuchungskorridor der Machbarkeitsstudie in der Gemeinde Baimdt und endet in der Stadt Friedrichshafen. Die Studie wird zu 80 % vom Land gefördert. Der Restbetrag wird von den Landkreisen (jeweils rund 8.000 Euro) getragen.

Parallel dazu wurde im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg eine Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg erarbeitet und im März 2018 veröffentlicht. In dieser Untersuchung wird die Verbindung Weingarten-Friedrichshafen als Hauptradroute klassifiziert. Dies bedeutet, dass eine Umsetzung als Radschnellverbindung erst mit einem Nachweis über den notwendigen Bedarf möglich ist. Dieser Nachweis konnte als Hauptergebnis der Machbarkeitsstudie erbracht werden.

Damit eine Radverbindung als Radschnellweg klassifiziert werden kann, müssen einige Kriterien erfüllt werden. Nachfolgend werden die Wichtigsten genannt:

- Länge der Gesamtstrecke: mindestens 5 km,
- Interkommunale und bedeutende Verbindung zwischen Quellen und Zielen des Alltagsradverkehrs,
- Über 2000 Radfahrer pro Tag auf dem überwiegenden Teil der Gesamtstrecke nach Ausbau der Gesamtroute als Radschnellweg,
- Sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Fahrgeschwindigkeiten (30km/h bei freier Trassierung),
- Durchschnittliche Geschwindigkeit mindestens 20 km/h unter Berücksichtigung der Zeitverluste an Knotenpunkten,
- 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 störungsfreie Begegnen jeweils zwei nebeneinander fahrender Radfahrer ermöglichen,
- Direkte, umwegfreie Linienführung.

Eine Auftaktveranstaltung beim Regionalverband Bodensee-Oberschwaben am 11. Dezember 2017 war der Startschuss für weitere Treffen im Jahr 2018, bei denen Vertreter der betroffenen Kommunen und Landkreise intensiv über die Streckenführung diskutierten (Kernteam). In sechs Abschnitten (A bis F) wurden insgesamt 20 Streckenvarianten anhand eines Bewertungsrasters auf Attraktivität (z.B. Arbeitsplätze, Schulstandorte, Anschlusspunkte zum regionalen Netz, ÖPNV-Anbindung, Topografie) oder Konfliktpotenzial (Schutzgebiete) geprüft und bewertet. Acht Varianten entfielen beispielsweise auf die Stadt Ravensburg (Abschnitt C). Für die Teilstrecke von Ravensburg nach Meckenbeuren (Abschnitt D) wurden vier Varianten betrachtet. In Meckenbeuren (Abschnitt E) wurden 3 Varianten geprüft. Für die Strecke Meckenbeuren – Friedrichshafen (Abschnitt F) wurde nur eine Strecke geprüft, weil die Räumlichkeiten vor Ort keine weiteren Varianten zugelassen haben. Aus allen geprüften Einzelvarianten entwickelte sich eine sogenannte Vorzugstrasse.

Am 22. November 2018 wurde die Vorzugstrasse in Meckenbeuren weiteren Vertretern aus dem Regierungspräsidium, dem Ministerium für Verkehr, der RAB, den Landratsämtern (Naturschutz- und Straßenverkehrsbehörden) und dem VCD/ADFC vorgestellt. Zurzeit liegt allen Beteiligten ein Steckbrief mit dem Verlauf, der Charakteristik und den Kosten der Gesamttrasse vor. Die Hinweise, die im Rahmen der Veranstaltung in Meckenbeuren genannt wurden, sind bereits im Steckbrief enthalten.

Aktuell wird eine Nutzen-Kosten-Schätzung sowie ein Beteiligungskonzept erarbeitet. Die Studie wird voraussichtlich bis Ende Februar 2019 abgeschlossen sein. Im Anschluss muss dem Land signalisiert werden, dass beide Landkreise und alle beteiligten Kommunen mit großer Überzeugung geschlossen hinter dem Projekt stehen. Im Rahmen aktueller Änderungen im Straßengesetz ist noch offen, ob eine Radschnellverbindung ab 2.000 oder ab 2.500 Radfahrer pro Tag als Landstraße klassifiziert wird. Wird die Verbindung als Landstraße eingestuft, übernimmt das Land die Planungs- und Baukosten. Durch das landkreisübergreifende Projekt mit regionaler Bedeutung wäre es ggf. sogar möglich, dass das Land die Baulast übernimmt.

3. Finanzielle Auswirkungen:

Derzeit keine. Ob und in welcher Höhe bei der konkreten Planung und beim Ausbau der Radschnellverbindung auf den Bodenseekreis zukommen, ist derzeit noch offen. Der Kreistag wird zu gegebener Zeit über das weitere Vorgehen informiert.