

**Bürgerveranstaltung in Radolfzell**

23. Oktober 2019, 18.00 – 20.30 Uhr

Milchwerk, Radolfzell

**Tagesordnung**

**TOP 1    Grußwort Landrat Zeno Danner**

**TOP 2    Grußwort der Stadt Radolfzell**

**TOP 3    Einführung durch den Landkreis**

**TOP 4    Anforderungen an Radschnellverbindungen**

Vorstellung der beauftragten Büros

Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen

Umsetzung von Radschnellverbindungen – gute Beispiele und Herausforderungen

Zeit für Bürgerfragen

**TOP 5    Vorgehen in der Machbarkeitsstudie und aktueller Stand**

Arbeitsschritte und Zeitplan in der Machbarkeitsstudie

Zeit für Bürgerfragen

**Top 6    Workshop-Phase: Diskussion bestehender Routenvorschläge**

Einführung in die Workshop-Phase

Diskussion der vorgeschlagenen Trassenverläufe an mehreren Stationen

**TOP 7    Zusammenfassung und Ausblick**

## Ergebnisdokumentation

### TOP 1      **Grußwort Landrat Zeno Danner**

- Herr Danner begrüßt die Teilnehmenden und weist auf den hohen Stellenwert des Radverkehrs im Landkreis Konstanz hin. Mit der Etablierung von Radschnellverbindungen kann zur Lösung zahlreicher Verkehrsprobleme beigetragen werden.

### TOP 2      **Grußwort der Stadt Radolfzell**

- Herr Baumgartner begrüßt die Teilnehmenden und bedankt sich für das rege Interesse am Thema.

### TOP 3      **Einführung durch den Landkreis (Claudia Bierbaum)**

- Frau Bierbaum begrüßt die Teilnehmenden und bedankt sich zunächst bei der Stadt Radolfzell für die Organisation der Veranstaltung. Sie erläutert den Projekt-hintergrund: Im Jahr 2017 ließ das Land Baden-Württemberg eine Potenzialana-lyse erarbeiten, in der mögliche Korridore für Radschnellverbindungen identifiziert wurden. Der Landkreis hat im Frühjahr 2019 die Büros VIA und Brenner BERNARD mit der Durchführung einer Machbarkeitsstudie beauftragt. Das Land Baden-Würt-temberg fördert die Studie mit 80%.

### TOP 4      **Anforderungen an Radschnellverbindungen und aktuelle Entwicklun- gen (Peter Gwiasda, Planungsbüro VIA)**

- Herr Gwiasda stellt die grundsätzlichen Anforderungen an Radschnellverbindungen vor, welche verbindlich durch den Bund und das Land Baden-Württemberg definiert werden. Radschnellverbindungen sorgen für eine Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten im Radverkehr, wodurch mehr Menschen auf alltäglichen Wegen zu Arbeit, Schule und Ausbildung auf das Fahrrad gelockt werden sollen. Dies wirkt sich u. a. positiv auf die CO<sub>2</sub>- und Feinstaubbilanzen auf und trägt zur Gesundheitsförderung bei. Radschnellverbindungen werden in der Regel mit 4,00 m im Zweirichtungsverkehr und 3,00 m im Einrichtungsverkehr ausgestaltet. Sie sollen getrennt vom Fußverkehr, direkt und steigungsarm geführt werden. Dabei können sich Radschnellverbindungen über mehrere Führungsformen, wie z. B. Fahrradstraßen oder bauliche Radwege erstrecken. An Knotenpunkten sollen sie möglichst mit Vorfahrt oder über Sonderbauwerke geführt werden, um spürbare Zeitvorteile zu erlangen. Radschnellverbindungen erfordern eine Mindestauslas-tung von 2.000 Radfahrenden pro Werktag.

- Ein Teilnehmer fragt nach den Erfahrungen zum Radschnellweg Stuttgart – Böblingen, der erst kürzlich als erste Strecke in Baden-Württemberg in Betrieb genommen wurde. Herr Gwiasda weist zunächst darauf hin, dass diese erste Teilstrecke außerhalb der Ortsgrenzen liege und das vollständige Potenzial der Gesamttrasse wahrscheinlich noch nicht entfalten können. Ergebnisse von Radverkehrszählungen seien noch nicht bekannt.
- Es wird die Frage gestellt, ob das Land gegebenenfalls auch Teilstücke fördern würde, wenn die Potenzialanalyse nur für Abschnitte der zu untersuchenden Verbindung die entsprechende Mindestauslastung aufzeigen würde. Herr Gwiasda bestätigt dies und nennt als Beispiel die Radschnellverbindung Baidt – Ravensburg – Friedrichshafen, die das Land nur zwischen Weingarten und Ravensburg in die eigene Baulast nehmen möchte.
- Ein Teilnehmer erkundigt sich, wie das Potenzial der zukünftigen Radschnellverbindung ermittelt wird. Die Gutachter erklären, dass dazu ein Verkehrsmodell herangezogen wird, in dem die Wege der Bevölkerung im Untersuchungskorridor hinterlegt sind. Mit Hilfe der Steigerung des Radverkehrsanteils wird ermittelt, wie viele Wege auf das Fahrrad verlagert werden können.
- Es wird darauf hingewiesen, dass Böhringen eine große Herausforderung im Trassenverlauf darstellt und hier gute Lösungen gefragt sind. Weiterhin wird die Frage gestellt, wer für Winterdienst und Pflege einer Radschnellverbindung zuständig ist. Herr Gwiasda erläutert, dass die jeweiligen Baulasträger für diese Aufgaben Verantwortung tragen, in der Praxis aber häufig praktikable Übereinkommen getroffen würden.
- Weiterhin wird gefragt, was der „vordringliche Bedarf“ bedeutet, der in der landesweiten Potenzialstudie für die Verbindung Konstanz – Allensbach identifiziert wurde. Dies heißt, dass auf dieser Strecke ein besonders hohes Potenzial zu erwarten ist und eine Machbarkeitsstudie für die weitere Untersuchung gefördert wird.
- Ein Teilnehmer erkundigt sich nach den durchschnittlichen Kosten für Radschnellverbindungen. Die liegen in der Regel zwischen 800.000 und 2.000.000 Euro pro Kilometer.
- Es wird außerdem gefragt, ob für eine Radschnellverbindung ein Planfeststellungsverfahren erforderlich ist. Herr Gwiasda erläutert, dass die Umsetzung einer Radschnellverbindung in Abschnitten erfolgt und unterschiedliche Verfahren erfordern. Gerade innerstädtisch können Maßnahmen auch ohne Planfeststellungsverfahren umgesetzt werden, wenn diese sich im bestehenden Verkehrsraum bewegen. Das Verfahren ist nur dort erforderlich, wo fremdes Eigentum beansprucht wird.

**TOP 5      Vorgehen in der Machbarkeitsstudie (Julia Domko, brenner BERNARD)**

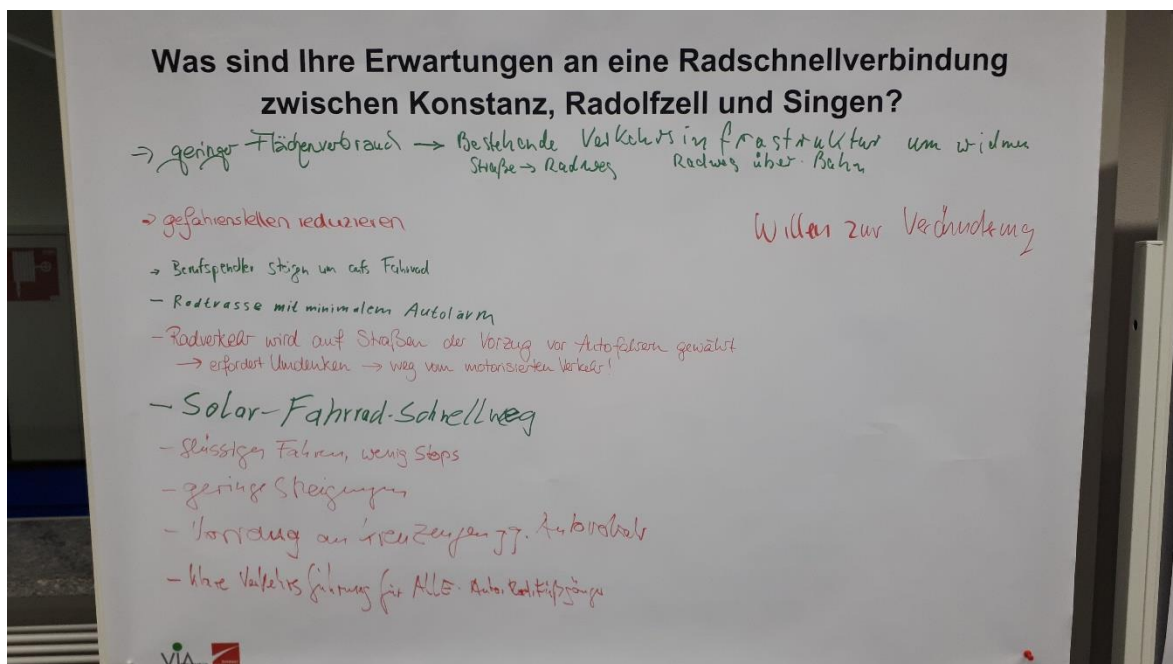
- Frau Domko stellt das Verfahren der für ein Jahr angelegten Machbarkeitsstudie vor. Derzeit werden Streckenverläufe ausgearbeitet, aus denen mit Hilfe eines umfassenden Variantenvergleichs eine Vorzugstrasse ermittelt wird. Dieser Vergleich berücksichtigt bereits die Umsetzbarkeit der erforderlichen Breiten und die Anforderungen an die Knotenpunkte. Ebenso wird der Handlungsaufwand, die Erschließungswirkung, die Attraktivität der Trassen und naturschutzrechtliche Aspekte bereits geprüft. Für die Vorzugstrasse werden anschließend das Potenzial und die Kosten ermittelt, um anhand einer Nutzen-Kosten-Analyse die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens zu prüfen.
- In Hinblick auf die Potenzialanalyse wird gefragt, ob in dieser auch die Verkehrsströme von der Insel Reichenau, die die Radschnellverbindung ebenfalls auf Teilabschnitten nutzen könnten, berücksichtigt werden. Frau Domko bestätigt dies.
- Eine Nachfrage bezieht sich auf die Nutzen-Kosten-Analyse. Es wird gefragt, wie die Umrechnung des Nutzens in Geldwert erfolge. Die Gutachter erläutern, dass es dafür definierte Umrechnungsfaktoren gibt, die auch in anderen Verkehrsprojekten Anwendung finden. Sie heben hervor, dass es sich um den volkswirtschaftlichen Nutzen handelt.
- Ein Teilnehmer erkundigt sich nach dem Realisierungszeitraum der Radschnellverbindung. Frau Domko erläutert, dass nach Abschluss der Machbarkeitsstudie zunächst die Fragen der Finanzierung und Trägerschaft geklärt werden müssen. Unabhängig davon wird es wahrscheinlich Teilabschnitte geben, die vergleichsweise zügig umgesetzt werden können und andere die einen längeren Planungsvorlauf erfordern.
- Ein weiterer Teilnehmer sieht die Nutzung der Radschnellverbindung durch Schüler kritisch, da er eine Gefährdung durch schnell fahrende Radfahrer erwartet. Die Gutachter erläutern, dass die Radschnellverbindung aufgrund ihrer hohen Breitenanforderungen auch das Sicherheitsniveau erhöhen. Sie weisen außerdem darauf hin, dass die Geschwindigkeit auf Radschnellverbindungen in der Regel auf 30 km/h begrenzt sind. Schüler seien eine wichtige Zielgruppe von Radschnellverbindungen. Es wird auf die sehr positiven Erfahrungen aus den Niederlanden verwiesen.
- Weiterhin wird auf die Chancen verwiesen, die sich durch den Ausbau der B33 ergeben.

- Ein Teilnehmer betont die positiven Aspekte, die sich durch eine Bahn-nahe Trassenführungen ergeben. Die Gutachter bestätigen, dass die Umsteigemöglichkeiten zur Bahn und die Topographie bereits im Variantenvergleich berücksichtigt werden.
- Ein Teilnehmer wünscht sich eine Trassenführung aufgeständert über der Bahntrasse.

## TOP 6 Diskussion der bestehenden Trassenvorschläge (Workshop)

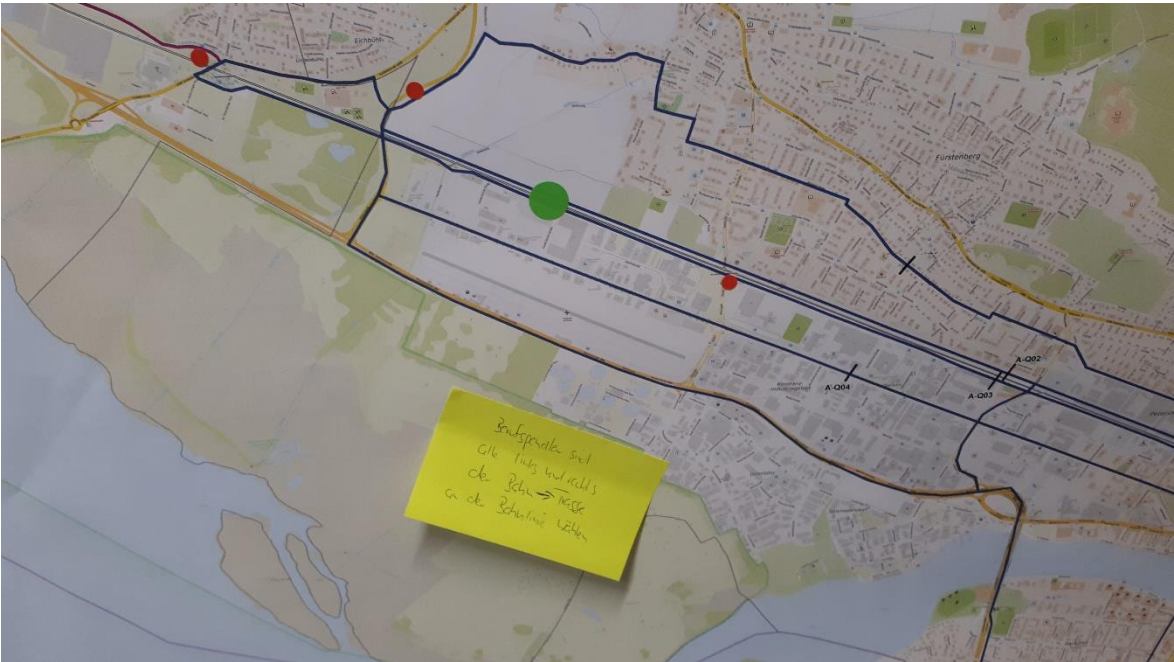
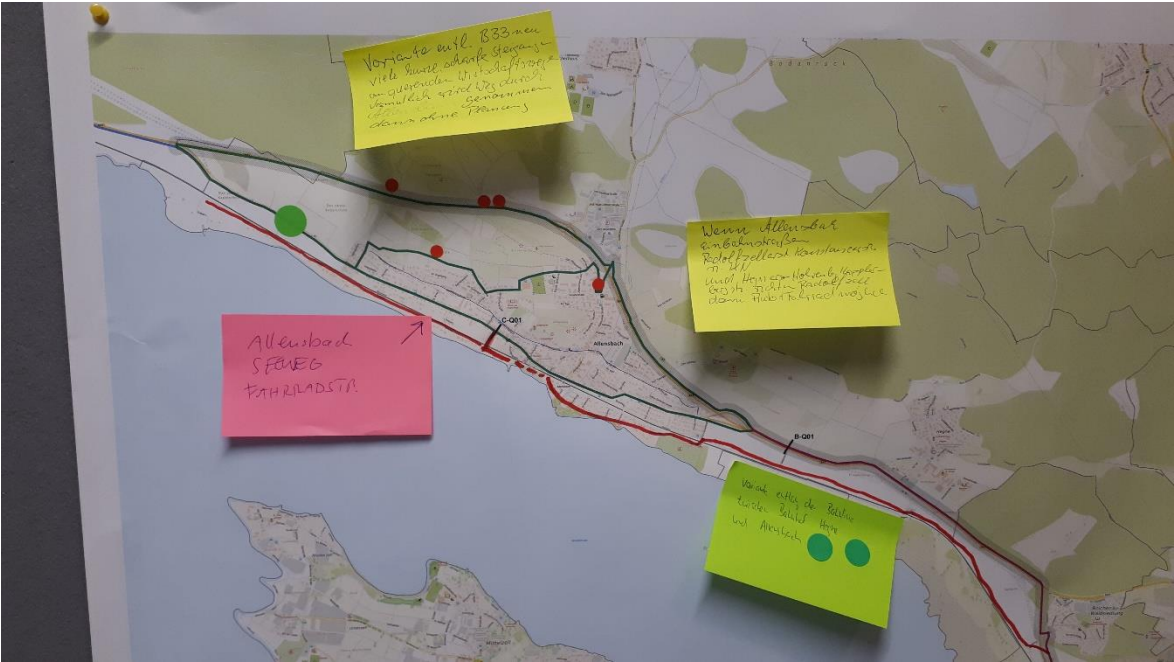
- Die Teilnehmenden diskutieren anhand von großformatigen Postern die bisherigen Trassenvorschläge. Folgende Leitfragen werden dabei gestellt.
  1. Was sind ihre Erwartungen an eine Radschnellverbindung zwischen Konstanz, Radolfzell und Singen?
  2. Wie bewerten Sie die vorliegenden Trassenvorschläge?
  3. Haben Sie Vorschläge für weitere Trassenführungen?

Folgende Fotos dokumentieren die Ergebnisse der Workshop-Phase:

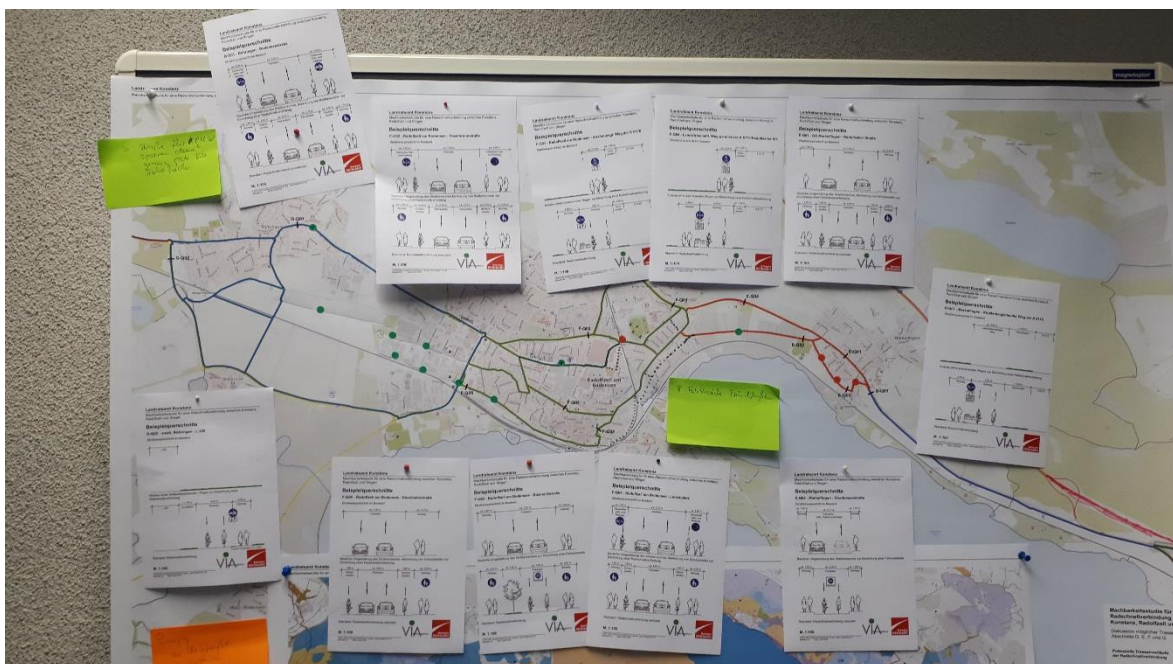
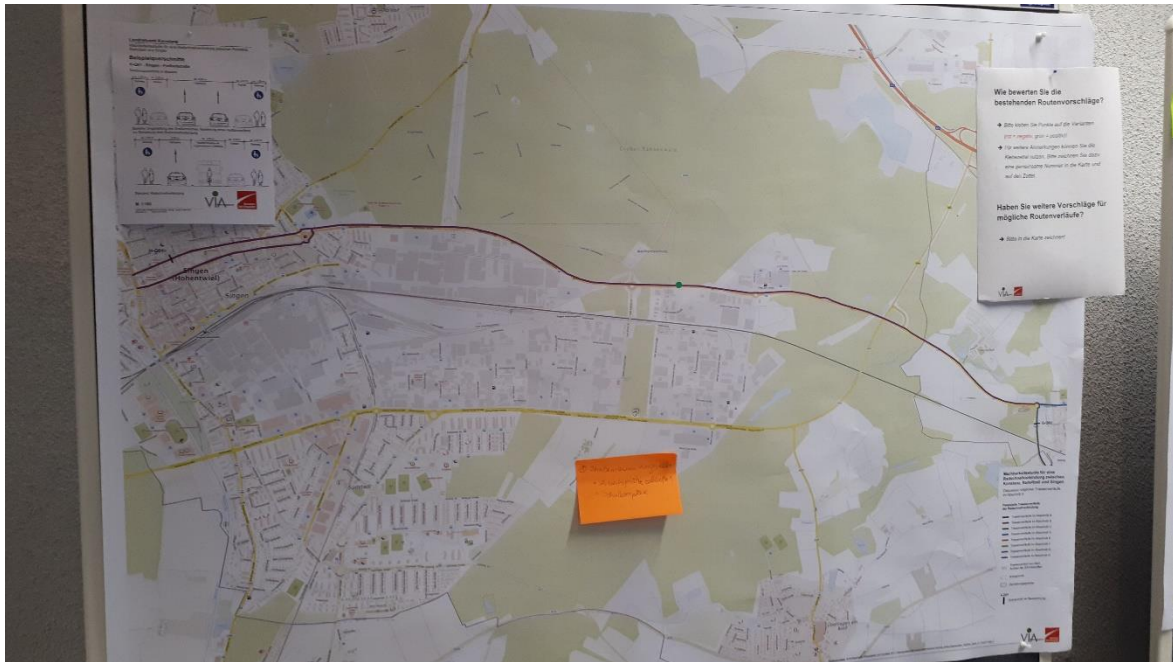




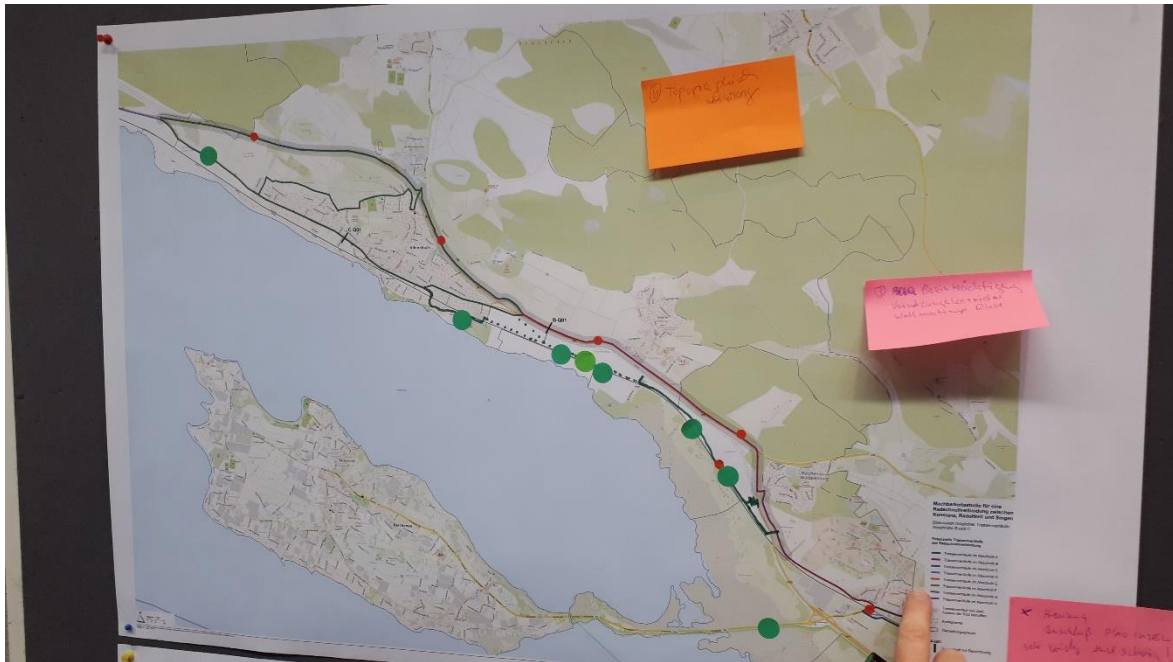












## TOP 7 Zusammenfassung und Ausblick

- Frau Erler bedankt sich für die konstruktive Mitarbeit und gibt einen Ausblick auf die anstehenden Arbeitsschritte.
- Frau Bierbaum bedankt sich ebenfalls bei den Teilnehmenden und verweist für weiterführende Informationen auf den Seiten des Landratsamtes ([www.lra-kn.de](http://www.lra-kn.de)) und des Verkehrsministeriums ([www.fahrradland-bw.de](http://www.fahrradland-bw.de)). Die Ergebnisse der Studie werden im Sommer 2020 veröffentlicht.