

Stuttgart, 06.07.2020

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen in der Landeshauptstadt Stuttgart

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik	Vorberatung Beschlussfassung	öffentlich öffentlich	21.07.2020 28.07.2020

Beschlussantrag

1. Die Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen in der Landeshauptstadt Stuttgart wird zur Kenntnis genommen und soll als Rahmenplanung in das Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Stuttgart integriert werden.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen der vorhandenen personellen Ressourcen mit der Vorplanung erster Projekte zur Umsetzung des Radschnellverbindungsnetzes zu beginnen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt für die Haushaltsplanberatung 2022/23 den zukünftigen Personal- und Haushaltsmittelbedarf der zur Umsetzung des Radschnellverbindungsnetzes notwendig ist, anzumelden.

Begründung

Radschnellwege bilden in Zukunft einen wichtigen Beitrag nachhaltiger Mobilität und spielen eine zentrale Rolle bei der Lösung zahlreicher Verkehrsprobleme. Vor allem in der Landeshauptstadt Stuttgart können sie zur Luftreinhaltung und zum Lärmschutz beitragen und zu Stoßzeiten den ÖPNV und Kfz-Verkehr entlasten. Um diese Aufgabe erfüllen zu können, muss ein Radschnellweg eine hohe und durchgängige Qualität aufweisen, die sich insbesondere durch ausreichende und komfortable Breiten sowie geringen Zeitverlusten durch Warten und Anhalten auszeichnet.

In einem zweijährigen Prozess ist mit der Bürogemeinschaft Brenner BERNARD ingenieure GmbH und dem Planungsbüro VIA eG eine Machbarkeitsstudie erarbeitet worden, die in der Landeshauptstadt Stuttgart in 13 potenziellen Korridoren die Umsetzungsmöglichkeiten für eine Radschnellverbindung je Korridor untersucht.

Wesentliche Bearbeitungsschritte waren dabei die Auswahl einer geeigneten Trasse je Korridor, die durch einen intensiven gutachterlichen Abwägungsprozess ermittelt wurde, die Konzeption von Maßnahmen, die den hohen Qualitätsstandards für Radschnellwege genügen sowie eine Untersuchung der Kosten und Nutzen für jede Trasse.

Ergebnis der Machbarkeitsstudie ist, dass die Einrichtung von 13 Radschnellverbindungen auf der Gemarkung der Landeshauptstadt Stuttgart technisch machbar ist und gleichzeitig eine wirtschaftliche Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs in der Region darstellt. Die Gesamtmaßnahme umfasst eine Länge von 102 Kilometern. Auf Grundlage der vorgeschlagenen Maßnahmen sind im Rahmen einer ersten Kostenschätzung für das Vorhaben rund 125 Mio.€ ermittelt worden. Das entspricht Kosten von 1,2 Millionen €/km.

Die Machbarkeitsstudie ist in enger Zusammenarbeit mit der Verwaltung bearbeitet worden. Insbesondere bei der Definition der Vorzugstrassen hat eine intensive Abstimmung mit verschiedenen Ämtern stattgefunden, wie dem Amt für Stadtplanung und Wohnen, dem Tiefbauamt, der Straßenverkehrsbehörde, dem Garten-Friedhofs- und Forstamt und dem Amt für Umweltschutz sowie dem Liegenschaftsamt.

Zusätzlich haben während der Bearbeitung zwei Informationsveranstaltungen stattgefunden. Eine davon zu Beginn, im Oktober 2018, um über das Vorhaben und die Ziele der Machbarkeitsstudie zu informieren und vor allem auch erste Hinweise zu möglichen Führungsformen und Anschlusspunkten zu erhalten. Die zweite Veranstaltung wurde im Frühjahr 2019 durchgeführt. Hier wurden die durch die Gutachter vorgezogenen Varianten gemeinsam diskutiert. Zu den Veranstaltungen waren Vertreter der Gemeinderatsfraktionen, der benachbarten Kommunen und Landkreise, der städtischen Ämter, des RP Stuttgarts, des Landesverkehrsministeriums und des Stuttgarter Radforums eingeladen. Eine Abschlussveranstaltung, in der über die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie informiert wird, soll möglichst nach der Sommerpause 2020 durchgeführt werden. Zusätzlich sollen Vertreter aller Bezirksbeiräte im Rahmen von separaten Veranstaltungen, nach Planungsbezirken gebündelt, über die Ergebnisse und das weitere Vorgehen informiert werden.

Durch die Aufnahme der Radschnellwege in das Straßengesetz im Land Baden-Württemberg, können diese abhängig von Ihrer Funktion und Ihrem Potenzial auch als Landesstraßen eingestuft werden. Dadurch kann sich auf einigen Radschnellverbindungen, die sich in Außerortslage befinden, die Baulasträgerschaft ändern. Um zu evaluieren, für welche Abschnitte eine solche Änderung gelten kann, sind Gespräche mit dem Regierungspräsidium Stuttgart zu führen.

Zu Beschlussantrag 1:

Teil der Machbarkeitsstudie war die Streckenbestimmung und Konzeption einer Vorzugstrasse je Korridor. Resultat ist ein neues Radverkehrsnetz, welches teilweise Überschneidungen mit dem vorliegenden Hauptradroutennetz aufweist, jedoch über große Strecken auch entlang von Straßen führt, die heute noch nicht Bestandteil des Radverkehrskonzeptes sind. Durch die hohen Qualitätsanforderungen an Radschnellverbindungen entstehen Bündelungseffekte des Radverkehrs und dadurch auch eine neue Netzebene der gesamten Radverkehrsplanungen. Diese gilt es im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Stuttgart zu integrieren. Die Umsetzung vieler Abschnitte ist abhängig von weiteren städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen in der Landeshauptstadt. Dabei sind insbesondere die zukünftigen Planungen im Zusammenhang mit dem Bauprojekt S-21, dem Rosenstein-

quartier oder am Neckarknie zu nennen. Die Streckenbestimmung der Radschnellverbindung ist dabei als Rahmenplan zu berücksichtigen. Gleichzeitig ist der Verlauf der erarbeiteten Vorzugstrassen jedoch nicht als endgültige Streckenführung zu verstehen. Die vorliegende Konzeptebene bietet jederzeit die Möglichkeit im Rahmen der Vorplanungen in Details von den vorgeschlagenen Routen abzuweichen.

Zu Beschlussantrag 2&3:

Die Machbarkeitsstudie hat dargestellt, dass grundsätzlich auf allen 13 untersuchten Radschnellverbindungen sowohl ein hohes Potenzial als auch eine wirtschaftliche Umsetzung des Standards gegeben ist. Für die Erstellung des gesamten vorgeschlagenen Radschnellwegenetzes sind insgesamt auf einer Gesamtstrecke von 102 Kilometern und an 157 Knotenpunkten Neubau-, Ausbau- und Markierungsmaßnahmen umzusetzen. Bei der Umsetzung von Radschnellverbindungen sind neben Planung und Bau auch umfangreiche Beteiligungs-, Informations- und Kommunikationsformate durchzuführen.

Für vier der 13 Vorzugstrassen lässt sich, bedingt durch einen hohen Kosten-Nutzen-Faktor, ein besonders vordringliches Umsetzungspotenzial ableiten. Das betrifft die Korridore aus Kornwestheim, Fellbach und Esslingen sowie den Innenstadtkorridor. Da Radschnellverbindungen Ihren Nutzen insbesondere dann hervorbringen, wenn eine überregionale Durchgängigkeit vorhanden ist, sollen bei der Umsetzung auch die Aktivitäten der benachbarten Kommunen beziehungsweise Landkreise berücksichtigt werden. Das Land Baden-Württemberg hat für die Radschnellverbindungen von Schorndorf über Waiblingen und Fellbach nach Stuttgart (RS 5) und von Reichenbach über Esslingen nach Stuttgart (RS 4) bereits die Baulastträgerschaft übernommen und beginnt damit auch die Planungen der Radschnellverbindungen. Der Landkreis Böblingen hat bereits erste Teilabschnitte der Verbindungen von Herrenberg über Böblingen nach Stuttgart (RS 1) planerisch begonnen, der Abschnitt zwischen Böblingen Therme und der Gemarkungsgrenze zu Stuttgart ist inzwischen realisiert.

Seitens des Amtes für Stadtplanung und Wohnen wurde bereits im Bereich Nürnberger Straße sowie Nord-Süd-Straße mit der Vorplanung der jeweiligen Radschnellverbindungen begonnen. Darauf aufbauend wird empfohlen im laufenden Doppelhaushalt die Vorplanung in den folgenden Abschnitten prioritär zu bearbeiten:

- Korridor 4 mit dem Teilabschnitt Gemarkungsgrenze zu Esslingen bis zum Karl-Benz-Platz
- Korridore 8, 9 und 10 im Abschnitt Kaltental
- Korridor 5 zwischen der Gemarkungsgrenze zur Fellbach und der Remstalstraße sowie im Bereich des Wilhelmsplatzes Bad Cannstatt
- Korridor 8 im Abschnitt Nord-Süd-Straße oder in deren Umfeld

Da Radschnellverbindungen, zusätzlich zu Hauptradrouten, selbstständig zu planen sind, werden entsprechende Personalressourcen für die Vorplanung und zu in einem zweiten Schritt zur Umsetzung benötigt. Im Amt für Stadtplanung und Wohnen ist eine durch das Landesprogramm „Saubere Luft“ zur Hälfte bis zum 31.12.2022 geförderte und bis zum 30.09.2022 befristete Planerstelle angesiedelt. Mit dem Abschluss der Machbarkeitsstudie kann durch diese Stelle mit der Vorplanung beziehungsweise mit der Vergabe von Planungsleistungen erster Abschnitte begonnen werden. Das Amt für Stadtplanung und Wohnen wird im Rahmen der Beratungen zum HH 2022/23 eine entsprechende Personalstelle (ab dem 01.01.2023) beantragen, damit das Thema weiter

bearbeitet werden kann. Die Planerstelle sollte um eine weitere, projektbezogene Technikerstelle ergänzt werden, die in der Vorplanung weiterer Radschnellverbindungsabschnitte unterstützend tätig werden soll. Weiterhin sollte zur Umsetzung der Radschnellverbindungen ab dem DHH 2022/23 auch beim Amt für Öffentliche Ordnung sowie beim Tiefbauamt Personal aufgebaut werden.

Für die Haushaltsplanberatungen 2022/23 werden zudem die zukünftig notwendigen Planungs- und Umsetzungsmittel separat in der Radverkehrspauschale ausgewiesen.

Finanzielle Auswirkungen

Keine

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Keine

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Keine

Erledigte Anfragen/Anträge:

Keine

Peter Pätzold
Bürgermeister

Anlagen
Bericht

<Anlagen>