

Bürgerveranstaltung in Singen

24. Oktober 2019, 18.00 – 20.30 Uhr

Rathaus, Singen

Tagesordnung

TOP 1 Grußwort Landrat Zeno Danner

TOP 2 Grußwort der Stadt Singen

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 Stadt Singen**

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

TOP 3 **Einführung (Claudia Bierbaum, Landratsamt Konstanz)**

- Frau Bierbaum begrüßt die Teilnehmenden und bedankt sich zunächst bei der Stadt Singen für die Organisation der Veranstaltung. Sie erläutert den Projekthintergrund: Im Jahr 2017 ließ das Land Baden-Württemberg eine Potenzialanalyse 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-Württemberg fördert die Studie mit 80%.

TOP 4 **Anforderungen an Radschnellverbindungen und aktuelle Entwicklungen (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 CO₂- 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 Mindestauslastung von 2.000 Radfahrenden pro Werktag.

- Eine Teilnehmerin möchte wissen, was der „vordringliche Bedarf“ bedeute, 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 der Nutzung der Radschnellverbindung durch Mopeds. Herr Gwiasda erläutert, dass dies zunächst ausgeschlossen ist und aufgrund der negativen Erfahrungen aus den Niederlanden auch nicht erwünscht sei. Wenn Mopeds zum Beispiel in Fahrradstraßen zugelassen werden, gilt die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.
- Es wird von einem Projekt aus der Region Tübingen berichtet, wo eine Radschnellverbindung eigens für S-Pedelecs eingerichtet werden soll. Herr Gwiasda weist darauf hin, dass Radschnellverbindung üblicherweise ein Angebot für alle Radfahrenden darstellen und die Nutzung durch S-Pedelecs, die Geschwindigkeiten von bis zu 45 km/h erreichen können aus Sicherheitsgründen nicht wünschenswert ist. Nachtrag: Im Landkreis Tübingen wird aktuell geprüft, ob S-Pedelecs auf Radschnellverbindungen zugelassen werden können. Für den Landkreis wurden drei Strecken untersucht und die Machbarkeitsstudie (erstellt durch brenner BERNARD) im Sommer abgeschlossen.
- Ein Teilnehmer möchte wissen, ob es spezielle Anforderungen an Lichtsignalanlagen gäbe. Im Bestand seien die Aufstellflächen häufig nicht ausreichend dimensioniert. Herr Gwiasda sagt, dass die Kapazität der Signalanlagen in den weiteren Planungsphasen genau geprüft werden. An dieser Stelle wird auch genau ermittelt, welche Aufstellflächen erforderlich sind. Die Stadt Münster hat zu diesem Zweck eine Verkehrssimulation durchgeführt.

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

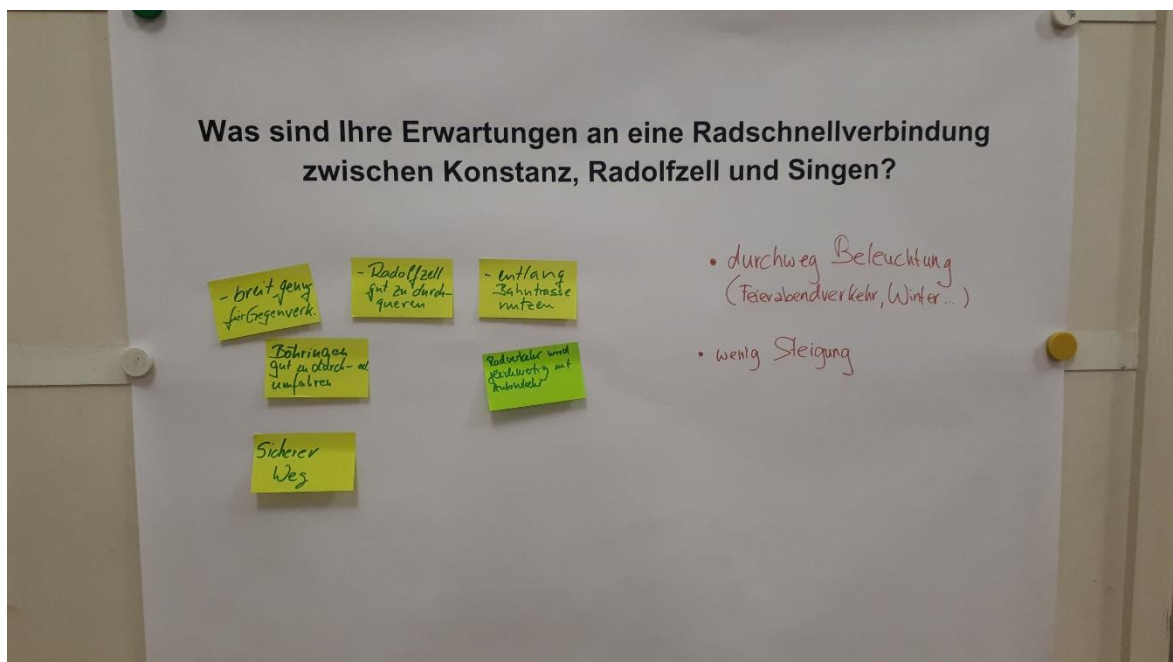
Kosten ermittelt, um anhand einer Nutzen-Kosten-Analyse die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens zu prüfen.

- Ein Teilnehmer möchte wissen, ob die Studie Anschlüsse zu Schulen prüft. Frau Domko bestätigt, dass die Anbindung der Schulen bereits im Variantenvergleich berücksichtigt wird.

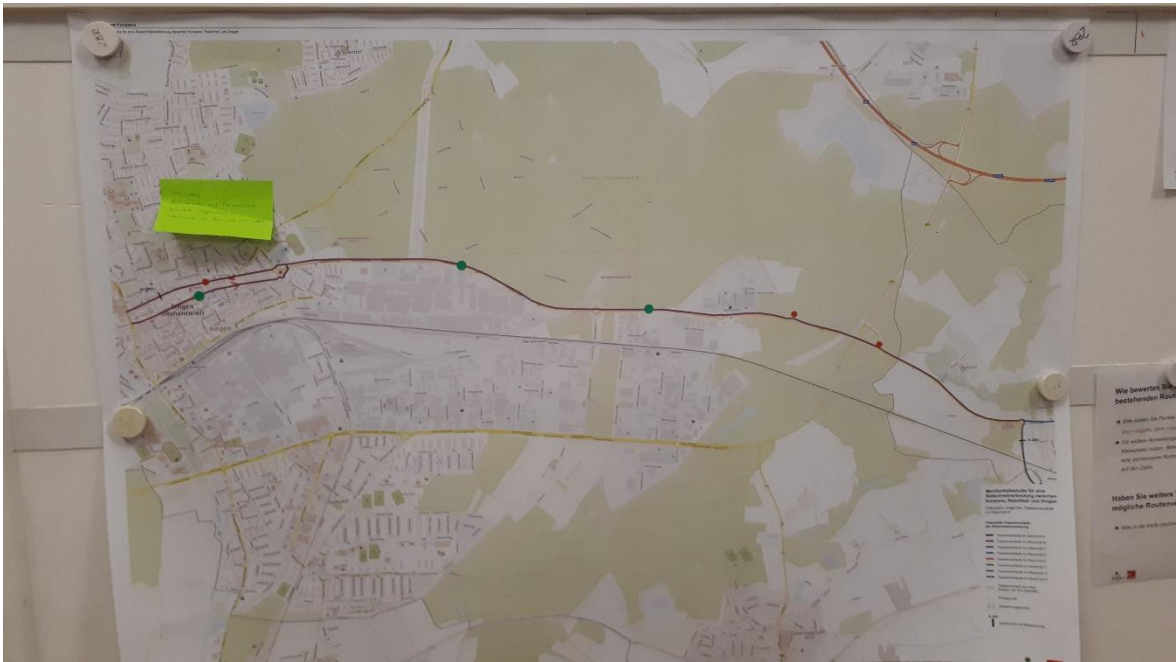
TOP 6 Diskussion der bestehenden Trassenvorschläge (Workshop)

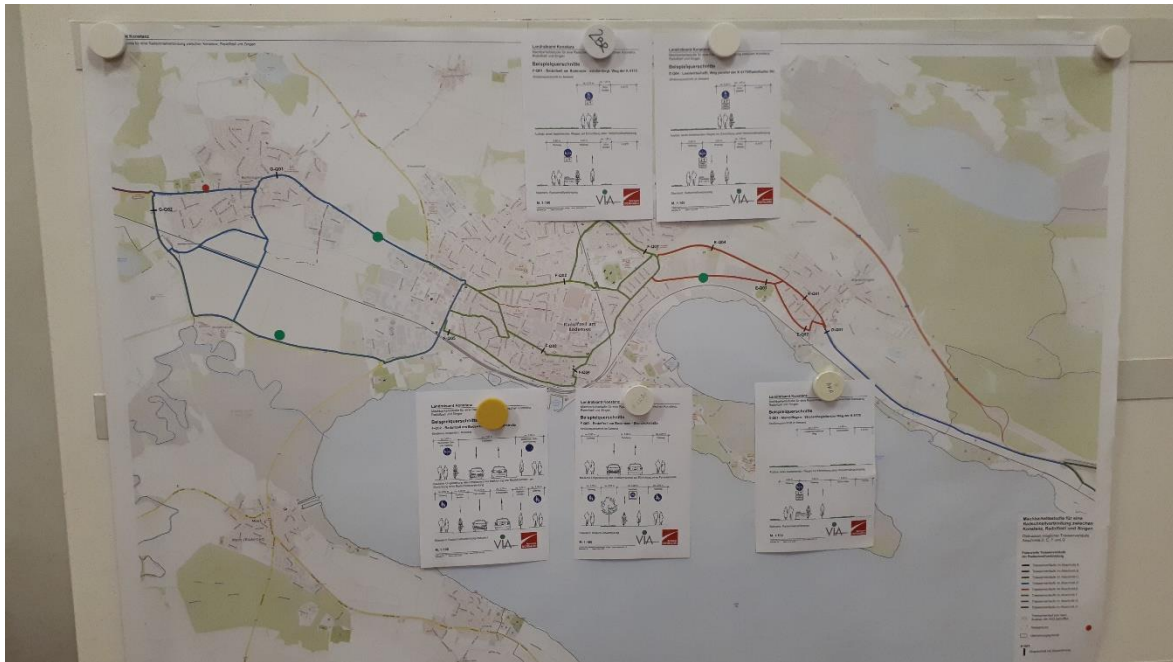
- Die Teilnehmenden diskutieren anhand von großformatigen Postern die bisherigen Trassenvorschläge. Folgende Leitfragen werden dabei gestellt.
 1. Was sind ihre Erwartungen an eine Radschnellverbindung zwischen Konstanz, Radolfzell und Singen?
 2. Wie bewerten Sie die vorliegenden Trassenvorschläge?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

Folgende Fotos dokumentieren die Ergebnisse der Workshop-Phase:









TOP 7 Zusammenfassung und Ausblick

- Herr Gwiasda 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) und des Verkehrsministeriums (www.fahrradland-bw.de). Die Ergebnisse der Studie werden im Sommer 2020 veröffentlicht.