

**Bürgerveranstaltung in Konstanz**

29. Oktober 2019, 18.00 – 20.30 Uhr

Landratsamt, Konstanz

**Tagesordnung**

**TOP 1    Grußwort 1. Landesbeamter**

**TOP 2    Grußworte der Stadt Konstanz und der Gemeinde Allensbach**

**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 1. Landesbeamter**

- Herr Gärtner 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 **Grußworte Stadt Konstanz und der Gemeinde Allensbach**

- Herr Dr. Osner (Stadt Konstanz) begrüßt die Teilnehmenden und bedankt sich für das rege Interesse am Thema. Er weist auf das gute Abschneiden der Stadt Konstanz im letzten ADFC-Klimatest hin, sieht aber gleichzeitig noch weiteres Entwicklungspotenzial.
- Herr Bürgermeister Friedrich (Gemeinde Allensbach) hebt die Chancen hervor, welche sich für die Gemeinde Allensbach als Anrainerkommune der potenziellen Radschnellverbindung ergeben.

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

- Frau Bierbaum begrüßt die Teilnehmenden und bedankt sich für das Interesse. Sie erläutert den Projekthintergrund: Im Jahr 2017 ließ das Land Baden-Württemberg eine Potenzialanalyse erarbeiten, in der mögliche Korridore für Radschnellverbindungen identifiziert wurden, darunter auch einer im Landkreis Konstanz. 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 CO<sub>2</sub>- und Feinstaubbilanzen aus 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, wie viele der gezeigten Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg bereits realisiert wurden. Herr Gwiasda spricht einen Abschnitt zwischen Böblingen und Stuttgart an, der in diesem Jahr eröffnet wurde. Weiterhin wird der Veloring in Friedrichshafen erwähnt, welcher als Zubringer der geplanten Radschnellverbindung dienen soll. Weitere Radschnellverbindungen befinden sich nach Abschluss der Machbarkeitsstudie in der konkreten Planung.
- Ein Teilnehmer lobt die weißen Markierungen zur Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, welche in der Schweiz eingesetzt werden. Herr Gwiasda weist auf die unterschiedlichen Rahmenbedingungen zwischen den beiden Ländern hin. Die Straßenverkehrs-Ordnung lässt die Markierung sogenannter Schutzstreifen ausschließlich innerhalb geschlossener Ortschaften zu. Außerorts ist die Markierung derzeit nicht erlaubt, wird aber zurzeit in einem Forschungsvorhaben des Landes Baden-Württemberg untersucht.
- Es wird weiterhin gefragt, wie viel Geld seitens des Landes und der betroffenen Kommunen für den Bau der Radschnellverbindung zur Verfügung gestellt wird. Herr Gwiasda weist in diesem Zusammenhang auf die Fördermittel des Bundes hin, die dem Land Baden-Württemberg jährlich zur Verfügung gestellt werden und die bislang nur teilweise abgerufen werden konnten. Das Land ergänzt dies durch eigene Förderöpfe im Landeshaushalt.
- Ein Teilnehmer erkundigt sich nach der Meinung der Naturschutzverbände bezüglich der Regelbreiten für Radschnellverbindungen, die auch zu Neuversiegelung und Zerschneidung der Landschaft führen könnten. Herr Gwiasda erläutert den Planungsansatz, der die Anlehnung an und die Nutzung bestehender Infrastruktur vorsieht, um die genannten negativen Folgen des Vorhabens weitgehend zu minimieren. Weiterhin betont er die positiven Wirkungen einer Radschnellverbindung wie z. B. die CO<sub>2</sub>-Einsparungen. Radschnellverbindungen können hohe Verkehrsmengen aufnehmen und sind im Vergleich zur Kfz-Infrastruktur platzsparend.
- Ein Teilnehmer erkundigt sich nach dem Realisierungszeitraum der Radschnellverbindung. Herr Gwiasda erläutert, dass dies stark vom politischen Willen abhängig ist. Unabhängig davon wird es wahrscheinlich Teilabschnitte geben, die vergleichsweise zügig umgesetzt werden können und andere die einen längeren Planungsvorlauf er-

fordern. Nach der Machbarkeitsstudie beginnen zunächst weitere Planungsphasen.

- Ein Teilnehmer weist auf die Chancen der Gemeinde Allensbach hin, deren Ortsdurchfahrt derzeit ein Nadelöhr darstellt. Er fordert weiterhin alle Verkehrsarten gemeinsam zu denken. Herr Gwiasda bestätigt dies und hält die Integration der Radschnellverbindung in ein Ortsentwicklungskonzept für möglich.
- Es wird gefragt, ob die Nutzung der Radschnellverbindung durch den landwirtschaftlichen Verkehr möglich ist. Die Gutachter bestätigen, dass dies unter bestimmten Rahmenbedingungen der Fall sein kann.

## 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 erkundigt sich nach den für die Studie verwendeten Raum- und Verkehrsdaten. Die Planer verweisen darauf, dass für die Potenzial- und Nutzenabschätzung ein Verkehrsmodell verwendet wird, welches, vorausgesetzt die Daten stehen zur Verfügung, auf der Grundlage von z.B. aktuellen Verkehrszählungen kalibriert wird.
- Eine Teilnehmerin möchte wissen, ob es nach Abschluss der Studie noch möglich ist, die Vorzugstrasse zu verändern bzw. ob im Ergebnis mehrere Varianten der potenziellen Radschnellverbindung stehen können. Die Planer erläutern, dass die Studie, die Grundlage für die weiteren Detailplanungen bildet. D.h. nach dem Abschluss der Studie wird das Ergebnis z.B. im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie noch einmal vertieft geprüft. Gleichzeitig kann davon ausgegangen werden, dass sich der Verlauf der Vorzugstrasse im Großen und Ganzen nicht mehr ändert.
- Es wird gefragt, ob die Einrichtung einer Radschnellverbindung auch mit einer Reduzierung der Flächen des Pkw-Verkehrs einhergehen kann. Die Gutachter bestätigen, dass für eine Radschnellverbindung z.B. Fahrstreifen für den Pkw-Verkehr in Radfahrstreifen umgewidmet werden können. Diese o.ä. Maßnahmen werden im Rahmen der Machbarkeitsstudie geprüft.
- Es wird gefragt, inwiefern der touristische Radverkehr in der Studie berücksichtigt

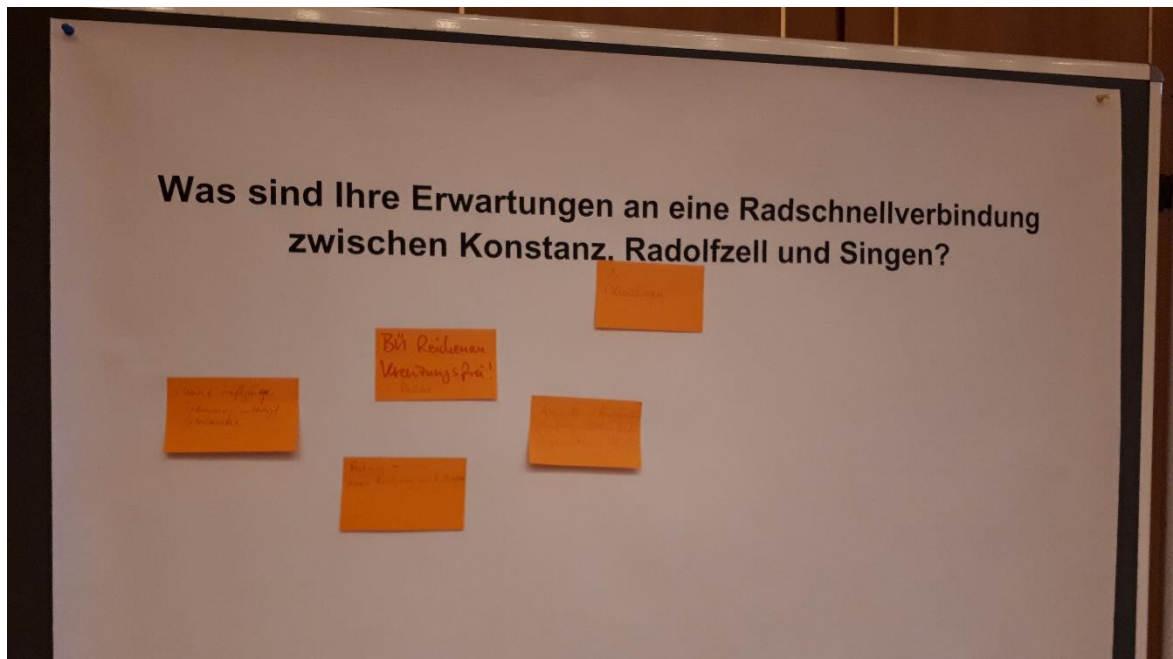
wird. Die Planer erläutern, dass der Nutzen einer Radschnellverbindung auf der Basis des alltäglichen Radverkehrs ermittelt wird, welcher ganzjährig die Verbindung nutzt. Somit können die Kosten zu Umsetzung (zwischen 800.000 und 2 Mio. Euro / km) begründet werden. Es wird ergänzt, dass der touristische Radverkehr einen großen Wirtschaftsfaktor in der Region darstellt. Eine Radschnellverbindung würde auch vom touristischen Radverkehr genutzt werden, weshalb dieser Faktor in die Bewertung der Trassen und in der Nutzenberechnung einbezogen werden sollte.

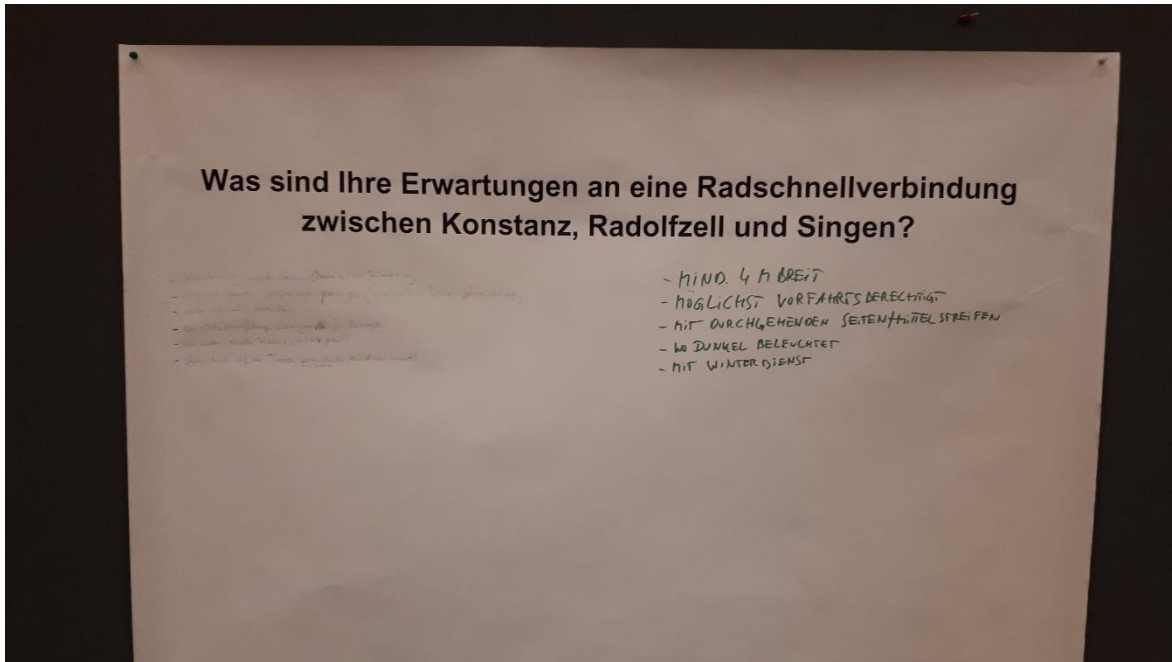
- Eine Teilnehmerin erkundigt sich nach dem Winterdienst auf der potenziellen Radschnellverbindung. Die Gutachter bestätigen, dass Radschnellverbindungen im Winter geräumt werden und der Winterdienst zu den Qualitätsstandards gehört.

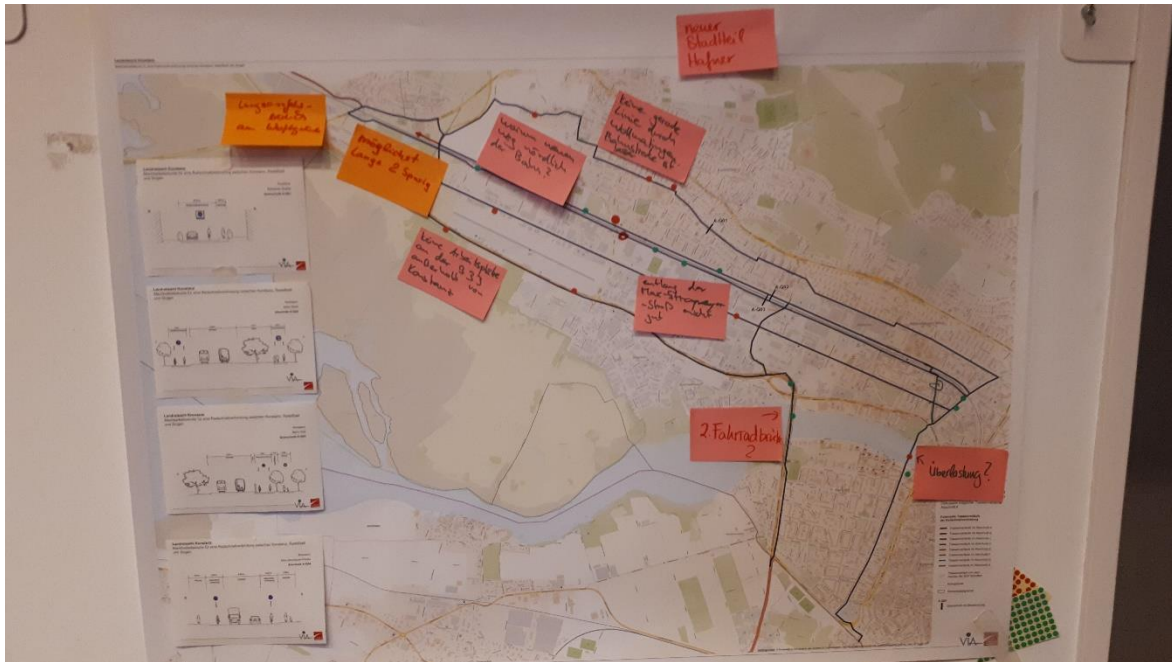
## TOP 6 Diskussion der bestehenden Trassenvorschläge (Workshop)

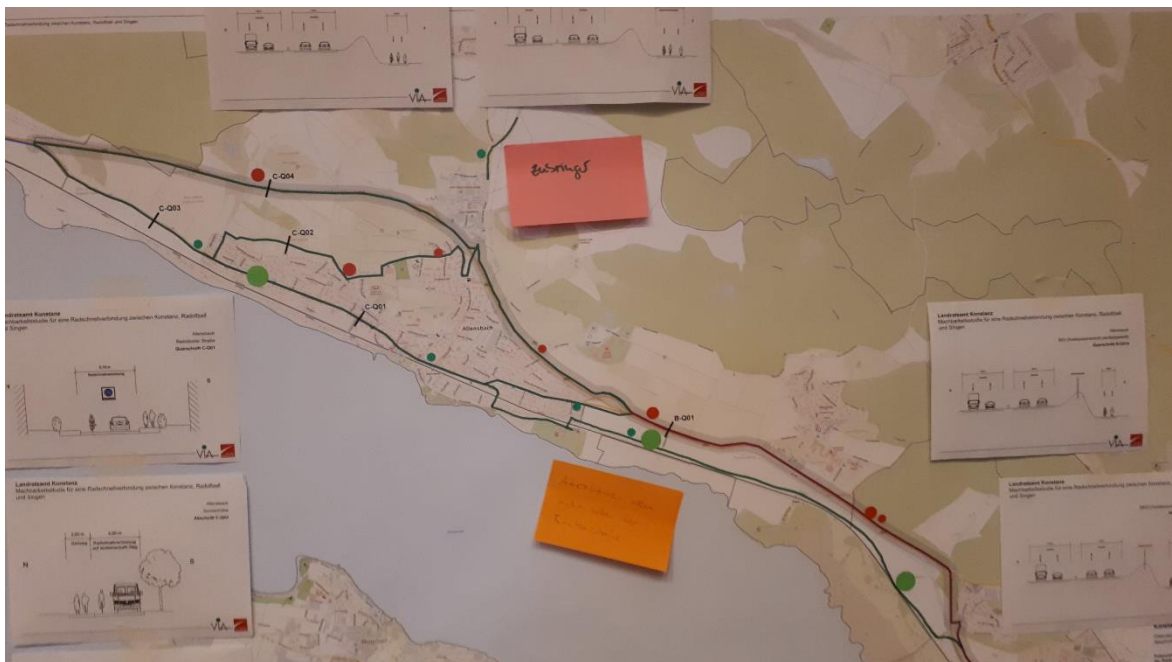
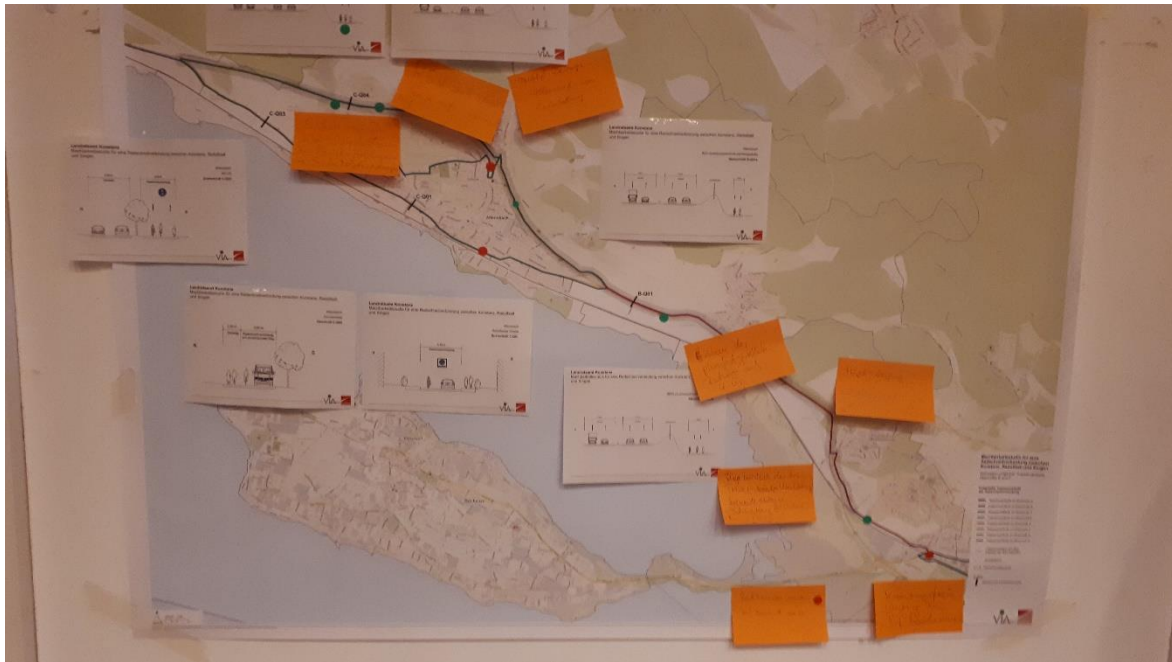
- Die Teilnehmenden diskutieren anhand von großformatigen Postern die bisherigen Trassenvorschläge. Folgende Leitfragen werden dabei gestellt.
  1. Was sind ihre Erwartungen an eine Radschnellverbindung zwischen Konstanz, Radolfzell und Singen?
  2. Wie bewerten Sie die vorliegenden Trassenvorschläge?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

Folgende Fotos dokumentieren die Ergebnisse der Workshop-Phase:

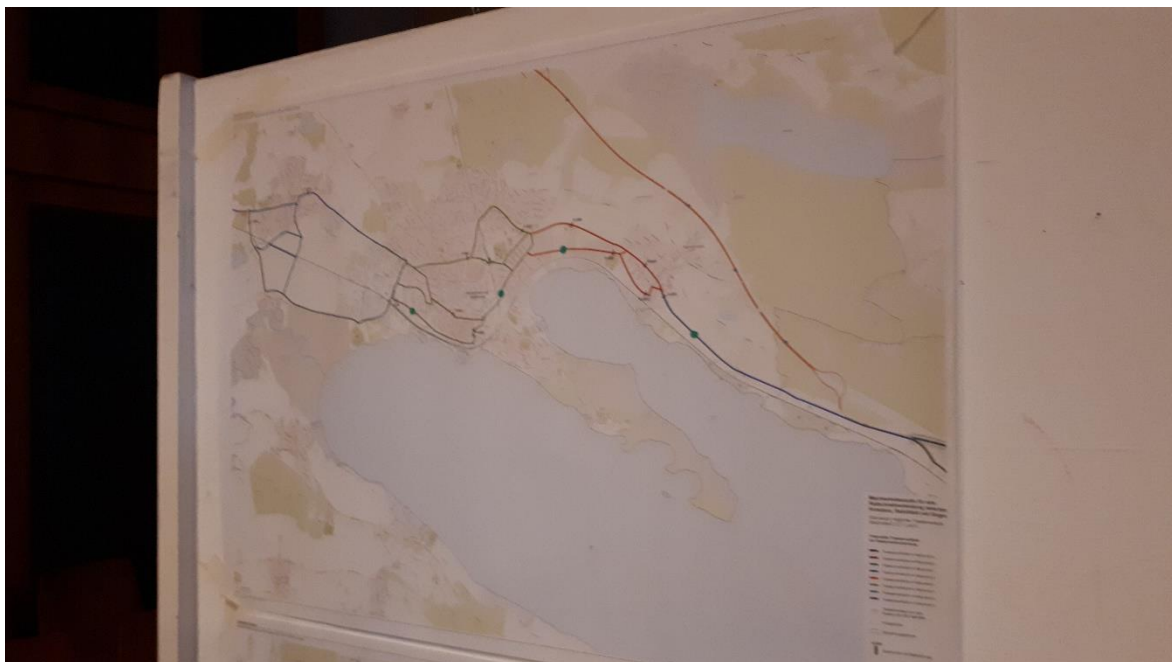
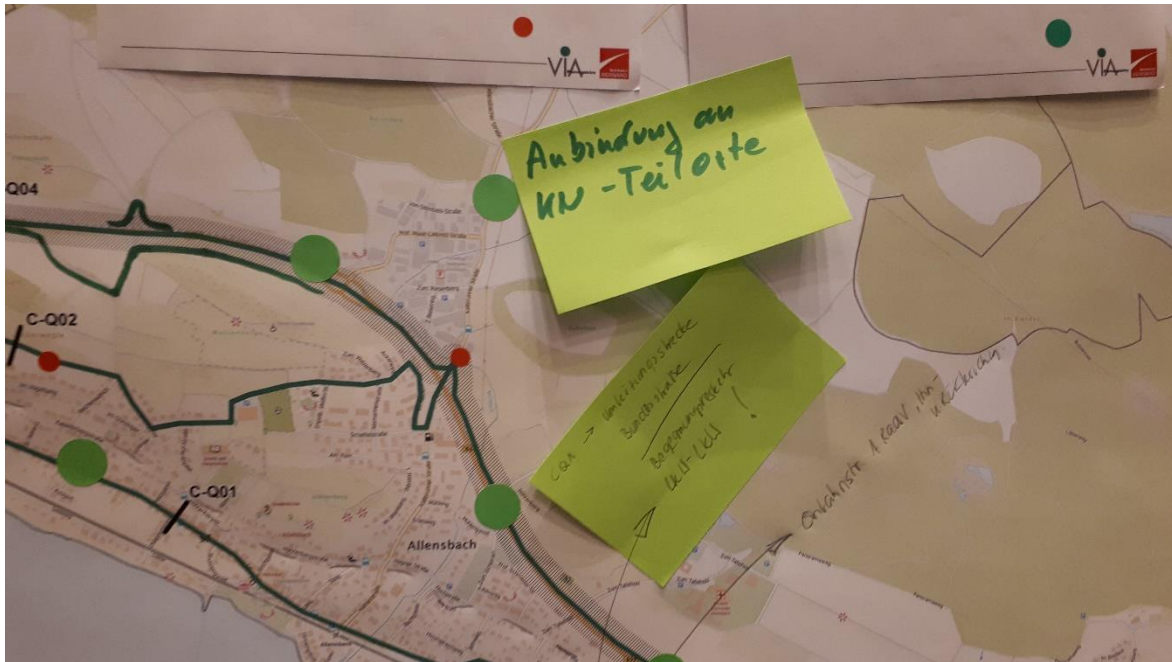
















## TOP 7 Zusammenfassung und Ausblick

- 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.

