

VCD Regionalkonferenz

Friedrichshafen, 9. Oktober 2018

**Vom Bodensee ins Schussental
Machbarkeitsstudie zu einer Radschnellverbindung
Friedrichshafen - Ravensburg - Baidt**

Dipl.-Ing. Malte Grunow

Regionalverband Bodensee-Oberschwaben



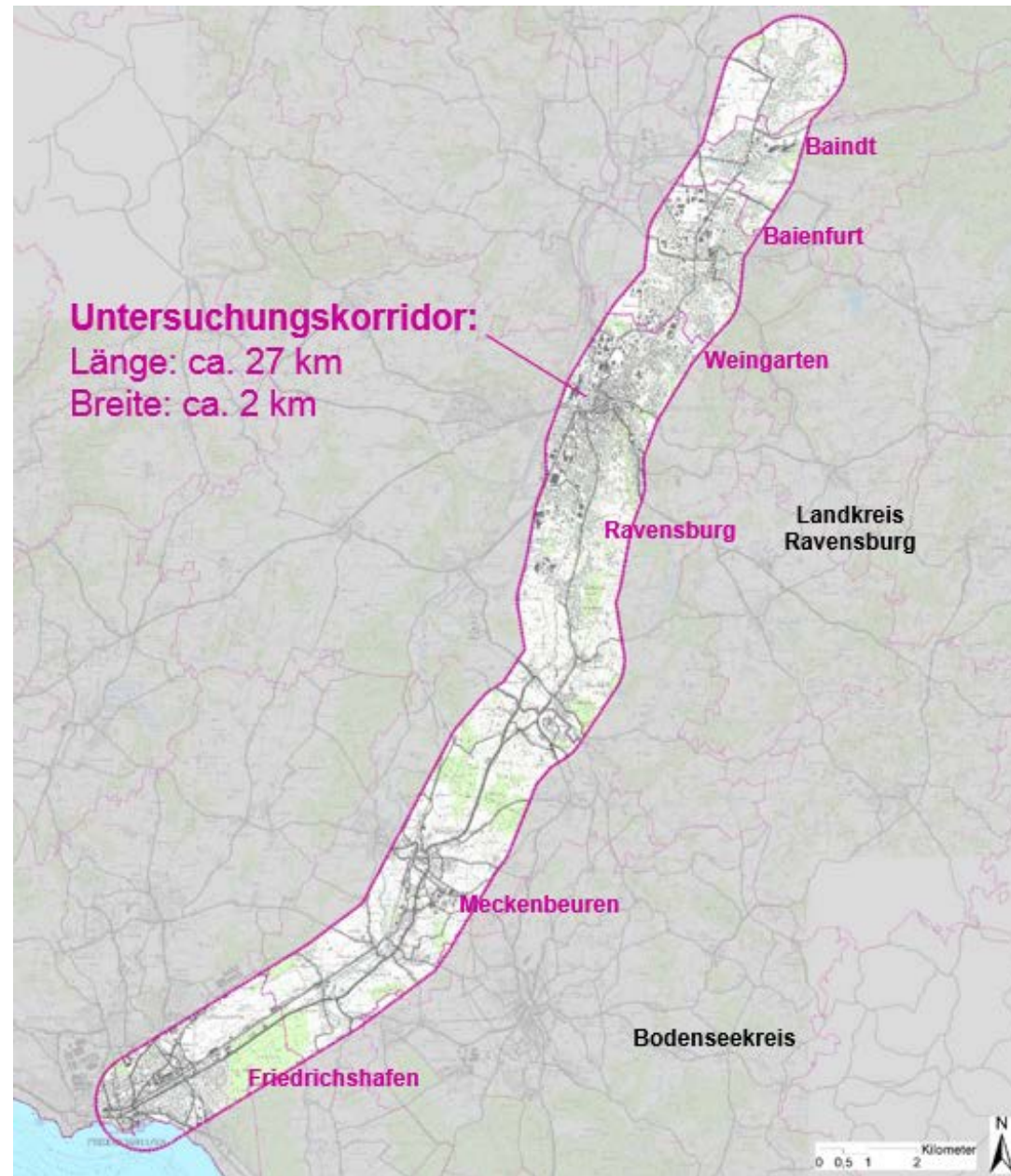
Der Weg zur Machbarkeitsstudie

- RadSTRATEGIE Baden-Württemberg (Realisierung von 10 Radschnellverbindungen bis 2025), BVWP 2030 (Zuweisungen von Mitteln an Länder)
- Interessenbekundung des Regionalverbandes beim Regierungspräsidium Tübingen (April 2017)
- Bestätigung der grundsätzlichen Förderung durch das MIV und Antrag auf Förderung (Mai 2017)
- Auftragsvergabe an die Planungsbüros „VIA eG“ und „brenner BERNARD ingenieure GmbH“
- Zuwendungsbescheid über 80% Fördermittel (Juli 2017)
- Auftaktveranstaltung (Dezember 2017)



Partner und Untersuchungskorridor

- Gemeinde Baidt
- Gemeinde Baienfurt
- Stadt Weingarten
- Stadt Ravensburg
- Gemeinde Meckenbeuren
- Stadt Friedrichshafen
- LK Bodenseekreis
- LK Ravensburg
- RVBO



Ablaufplan

Arbeitsschritte

Meilenstein/ Ergebnis

Streckenbestimmung

- Grundlagenermittlung
- Variantenentwicklung und -bewertung
- Auswahl der Vorzugsstrecke

Vorzugstrasse

Maßnahmenkonzeption

- Maßnahmenkataster
- Einzellösungen
- Kostenschätzung

Maßnahmenplan und
Gesamtkosten

Nutzen-Kosten-Schätzung

- Vertiefende Potenzialabschätzung
- Nutzen-Kosten-Schätzung
- Finanzierung und Baulastträgerschaft

Nutzen-Kosten-Verhältnis

Beteiligungskonzept

Vorlage der Machbarkeitsstudie



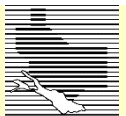
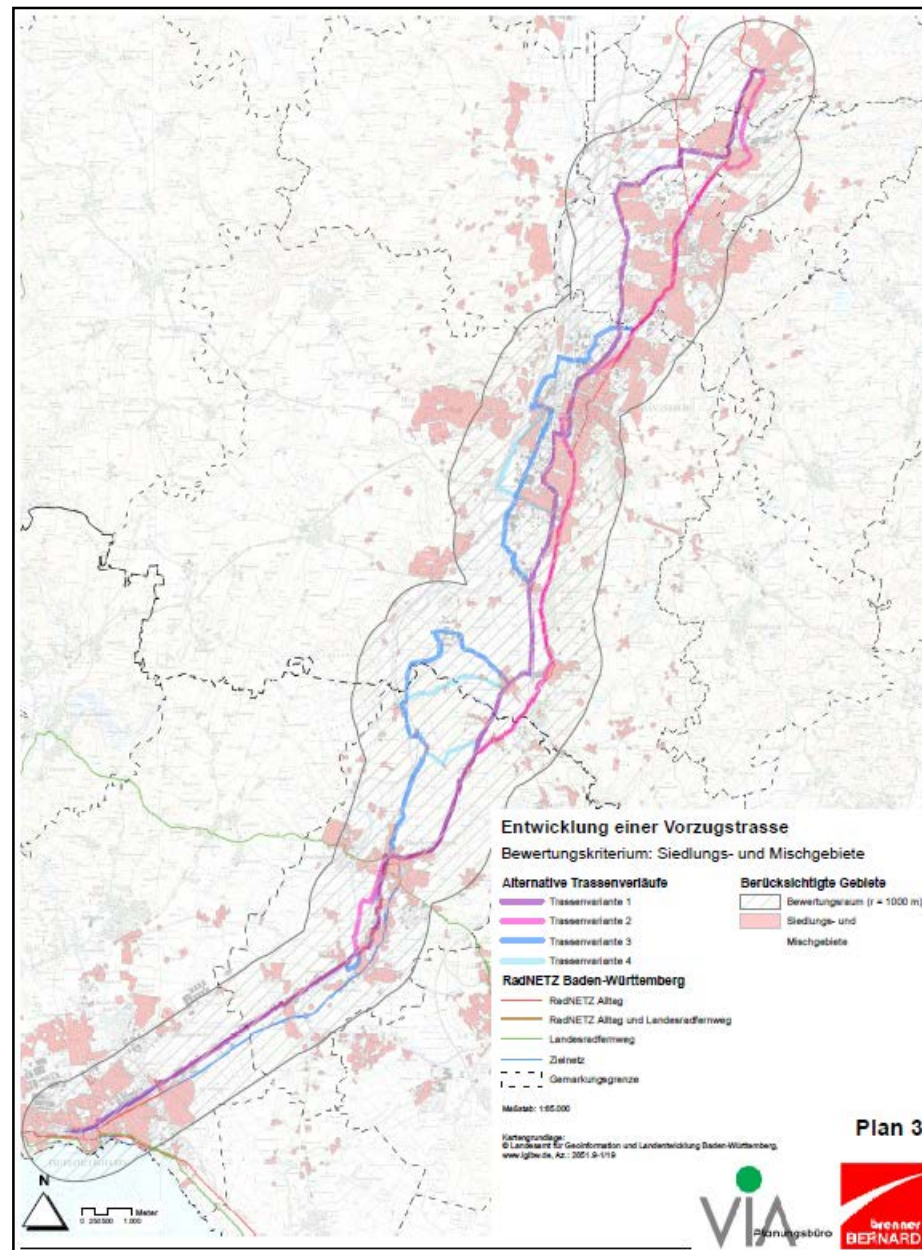
Quelle: VIA/Brenner Bernard



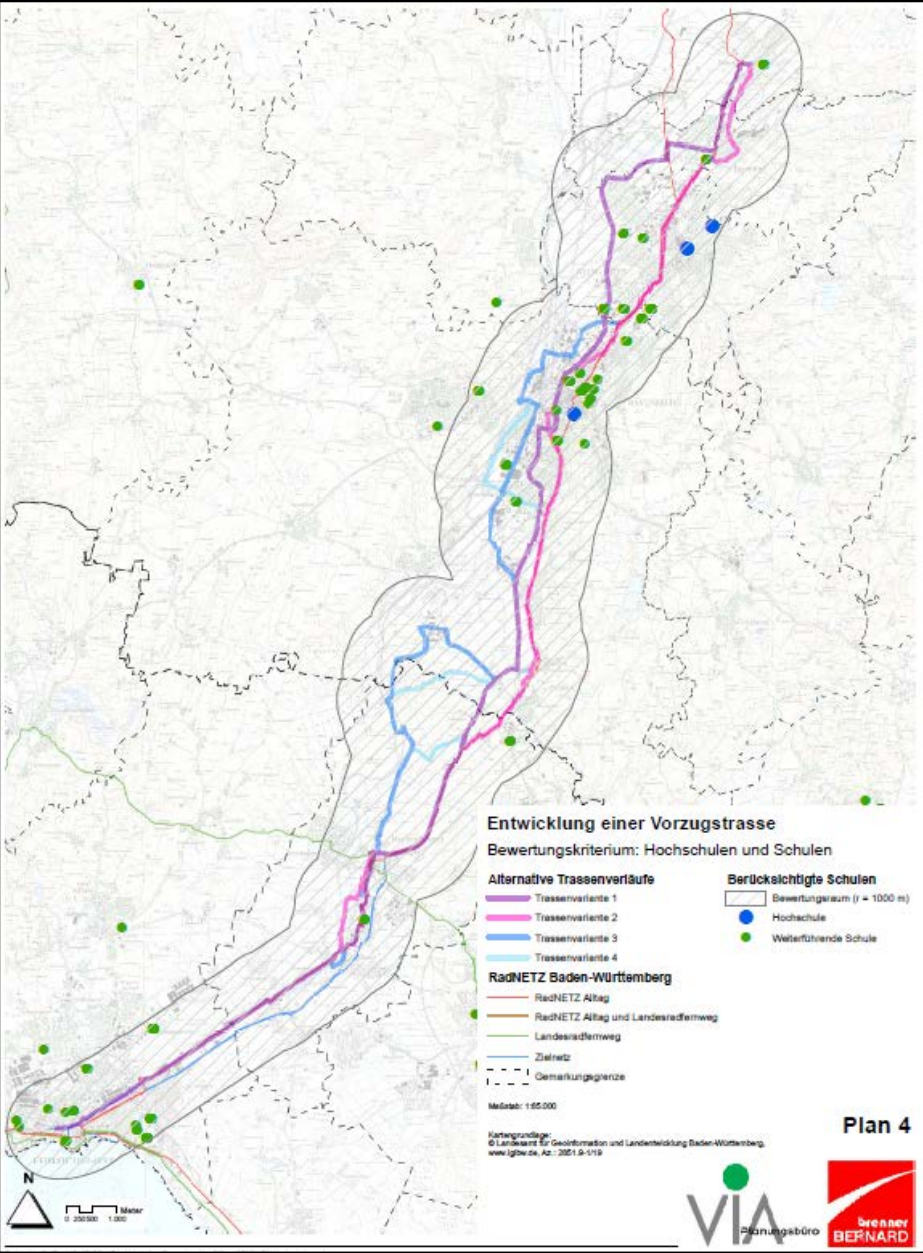
Bedeutung	Kriterium	Erläuterung	Datengrundlagen	ggf. Radius
Attraktivität/ Potenzial	Umfwegfaktor	Je geringer der Umweg gegenüber parallelen Verbindungen, desto höher ist die Attraktivität der Radschnellverbindung.	Umfwegfaktor gegenüber der kürzest möglichen Verbindung zwischen Abschnittsbeginn und Abschnittsende (Radroutenplaner)	
	Wohnbaufläche	Die Einwohner – als potenzielle Nutzer – sind essenziell für die spätere Auslastung der Radschnellverbindung. Auf Grundlage der Erschlossenen Flächen an Wohnbebauung, wird das Potenzial abgeschätzt.	Wohnbaufläche/ Fläche mit gemischter Nutzung ALKIS (GIS)	1 km
	Anzahl der Arbeitsplätze	Je höher die Zahl der Arbeitsplätze im Einzugsgebiet der Radschnellverbindung ist, desto höher ist das Potenzial.	Arbeitsplatzzahlen IHK (GIS)	1 km
	Anzahl der Schulplätze	Je höher die Zahl der Schulplätze im Einzugsgebiet der Radschnellverbindung ist, desto höher ist das Potenzial.	Lage der Schulen und Anzahl der Schulplätze	1 km
	Anzahl der Hochschulplätze	Je höher die Zahl der Hochschulplätze im Einzugsgebiet der Radschnellverbindung ist, desto höher ist das Potenzial.	Lage der Hochschulen und Anzahl der Hochschulplätze	1 km
	Anzahl der Anschlusspunkte (Netzeinbindung)	Der Radschnellweg muss durch das übrige Radwegenetz angebunden werden. Je besser und engmaschiger der Radschnellweg erreicht werden kann, umso höher liegt die Nutzungsattraktivität. Betrachtet wird die Zahl der Anschlusspunkte an der Trasse	RadNETZ	
	Anzahl der Bahnhöfe/ Haltepunkte (Verknüpfung SPNV)	Radschnellverbindungen können in Kombination mit anderen Verkehrsträgern, wie der Bahn, ein Potenzial für z.B. den Pendlerverkehr darstellen, da mit ihnen größere Pendeldistanzen überbrückt werden können. Die Anbindung des Bahnhofes/ des Haltepunktes spielt für die Attraktivität als Umsteigeort eine wichtige Rolle.	Lage der Bahnhöfe/ Haltepunkte (GIS)	1 km
	Topographie	Je mehr Höhenmeter auf einer Strecke zurückgelegt werden müssen, desto unattraktiver wird diese für den Radverkehr. Bewertet werden die absoluten Höhenmeter, die in die ungünstigere Fahrtrichtung zurückgelegt werden müssen.	Summe der absoluten Höhenmeter aus dem Radroutenplaner	
Qualität/ Standardeinhaltung	Anteil Länge Qualitätsstandard RSV	In einer ersten Betrachtung wird die Umsetzbarkeit des Radschnellverbindungsstandards in der Breite abgeschätzt. Als Bewertungskriterium dient der Anteil der Abschnittslänge, die voraussichtlich im Qualitätsstandard 'Radschnellverbindung' umgesetzt werden kann.	Erstabschätzung vor Ort, Luftbildanalyse	
	Anzahl Knotenpunkte mit Zeitverlust	Die Qualität eines wird u.a. durch die hohe durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit bzw. die geringen Zeitverluste an Knotenpunkten geprägt. Unter diesem Punkt wird die voraussichtliche Anzahl der Knotenpunkte aufgeführt, die auch durch Umgestaltung zur RSV Wartezeiten für den Radverkehr erforderlich machen.	Erstabschätzung vor Ort, Luftbildanalyse	
Handlungsaufwand / Umsetzung	Länge mit Aus- oder Neubaubedarf	Der Handlungsaufwand an Strecken ist dann am höchsten, wenn Wege verbreitert oder neu angelegt werden. Bewertet wird die Streckenlänge innerhalb des Abschnitts mit Ausbau- oder Handlungsbedarf.	Erstabschätzung vor Ort, Luftbildanalyse	
	Anzahl neuer Ingenieurbauwerke	Der Handlungsaufwand an Knotenpunkten ist dann am höchsten, wenn neue Ingenieurbauwerke erforderlich sind. An dieser Stelle wird die Anzahl neuer Ingenieurbauwerke pro Abschnitt bewertet.	Erstabschätzung vor Ort, Luftbildanalyse	
	Schutzgebiete im Einzugsgebiet	FFH-Gebiete, Waldschutzgebiete/-zonen, gesetzlich geschützte Biotope, Moore, (Natura 2000), SPA, Naturschutzgebiete, Quellenschutzgebiete, ggf. weitere	Lage der Schutzgebiete im Einzugsbereich (GIS)	300 m
Weitere befürwortende Faktoren		z.B. Aufwertung Grünanlagen, Nutzung durch touristischen Verkehr, Synergieeffekte zu anderen Planungen		
Weitere Hemmnisse		ggf. Restriktionen abgeschätzt durch den RV, die Kommunen		



Attraktivität/Potenzial der Radschnell- verbindung Hier: Kriterium Wohnbauflächen



Attraktivität/Potenzial der Radschnell- verbindung Hier: Kriterium Hochschulen/Schulen



Bedeutung	Kriterium	Variante C 1		Variante C 2		Variante C 3		Variante C 4		Variante C 5		Variante C 6		Variante C 7		Variante C 8		
		Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	Wert	Bewertung	
	Abschnittslänge [m]	8.410		8.630		9.860		10.510		10.110		10.250		8.620		8.410		
Attraktivität/ Potenzial	Umfwegfaktor	0,81	+	0,83	+	0,95	+	1,01	o	0,97	+	0,98	+	0,83	+	0,81	+	
	Wohnbaufläche [ha]	515	+	554	+	544	+	552	+	559	+	519	+	549	+	520	+	
	EW pro VBZ (Verkehrsmodell Mittleres Schussental)	14.913	o	14.410	o	6.938	-	6.938	-	6.938	-	6.938	-	18.243	+	13.356	o	
	Anzahl der Arbeitsplätze	18.486	+	17.848	+	18.693	+	18.382	+	18.451	+	18.595	+	18.515	+	17.819	+	
	Anzahl der Schulplätze	20.892	+	20.126	+	21.615	+	21.615	+	21.615	+	21.615	+	20.892	+	20.126	+	
	Anzahl der Hochschulplätze	9.035	+	9.035	+	9.035	+	9.035	+	9.035	+	9.035	+	9.035	+	9.035	+	
	Anzahl der Anschlusspunkte (Netzeinbindung)	0	-	4	+	1	o	1	o	1	o	1	o	2	o	2	o	
	Anzahl Bf/ Haltepunkte (Verknüpfung SPNV)	2	+	2	+	2	+	2	+	2	+	2	+	2	+	2	+	
Topografie [m]	50	+	65	+	75	+	75	+	75	+	75	+	75	+	50	+	65	+
Qualität/ Standard- einholung	Anteil Länge Qualitätsstandard RSV [%]	83	+	88	+	76	o	79	o	77	o	78	o	90	+	81	+	
	Anzahl Knotenpunkte mit Zeitverlust	8	o	14	-	5	o	2	+	4	+	3	+	9	o	13	-	
Handlungs- aufwand / Umsetzung	Länge mit Aus- oder Neubaubedarf	5324	o	2799	+	5471	o	7529	-	7117	-	5883	o	5324	o	2799	+	
	Anzahl neuer Ingenieurbauwerke	3	o	1	+	2	o	3	o	3	o	2	o	2	o	2	o	
	Schutzgebiete im Einzugsgebiet [ha]	23,0	+	18,7	+	84,4	-	82,8	-	61,0	-	104,5	-	22,6	+	19,2	+	
GESAMTBEWERTUNG		+ (7 Punkte)		+ (10 Punkte)		o (4 Punkte)		o (3 Punkte)		o (4 Punkte)		+ (5 Punkte)		+ (9 Punkte)		+ (8 Punkte)		
Weitere befürwortende Faktoren																		
Weitere Hemmnisse																		

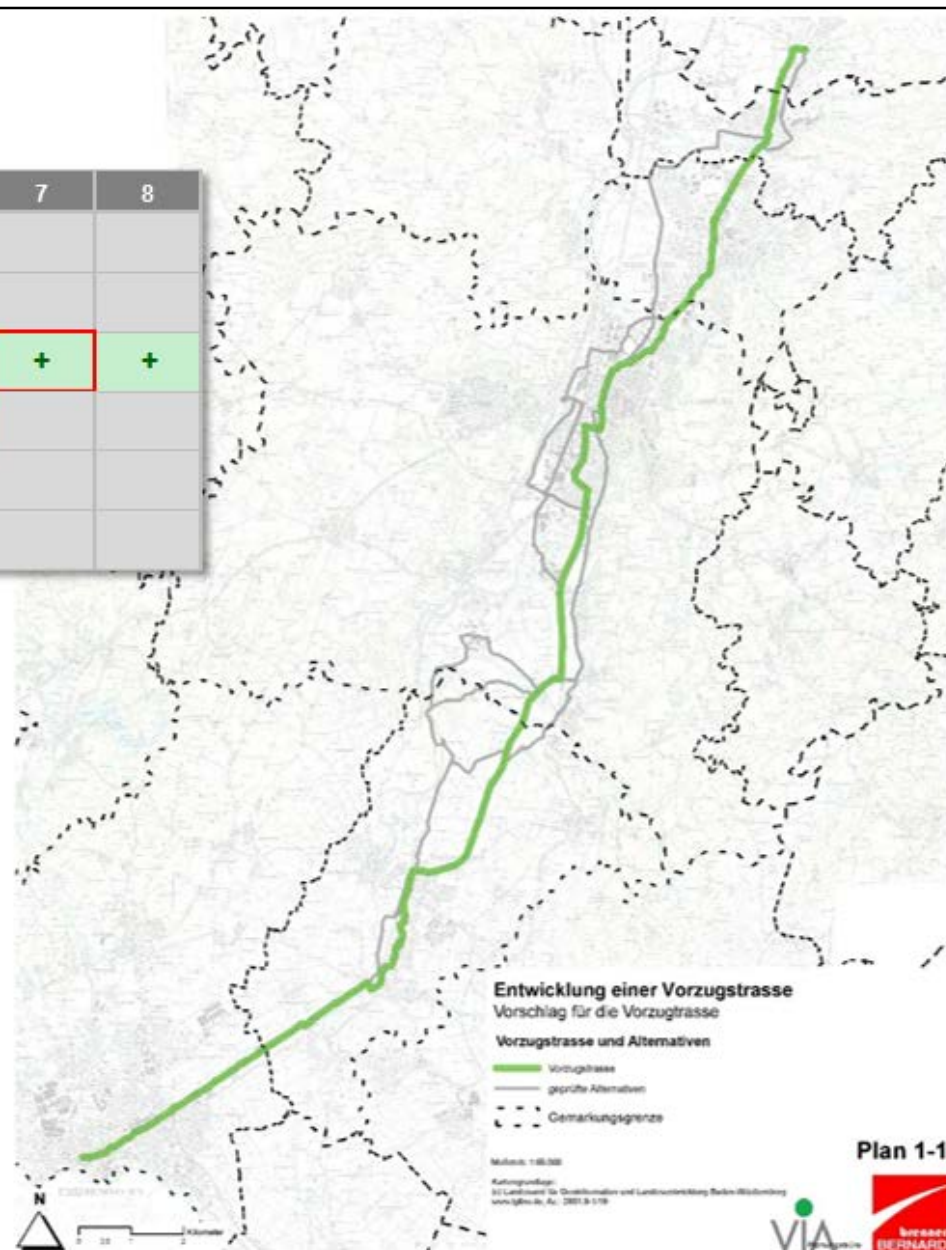
Quelle: VIA/Brenner Bernard



Vorzugstrasse

Abschnitt	1	2	3	4	5	6	7	8
A	+	+						
B	o	+						
C	+	+	o	o	o	o	+	+
D	+	o	+	+	+	+		
E	+	o	o					
F	(+)							

Gesamtlänge: 28,95 km



Zwei Varianten für Radschnellweg durch Weingarten

Thema im Gemeinderat vorgestellt – Stadträte haben einen Favoriten – Kritik bleibt nicht aus

Von Oliver Linsenmaier

WEINGARTEN - Für einen möglichen Radschnellweg zwischen Friedrichshafen und Baidt gibt es aktuell zwei Überlegungen für die Streckenführung durch Weingarten. Diese sind in der Gemeinderatssitzung am Montagabend von Stadtplaner Jens Herbst vorgestellt worden. Während ein Radweg am westlichen Stadtrand entlang des Öschweges kaum Zuspruch erhielt, präferierten die meisten Stadträte eine Streckenführung entlang der Ravensburger und Waldseer Straße. Allerdings gab es auch kritische Töne. „Hier wird wieder das Fahrrad für blinden Aktionismus missbraucht. Es sind vorhandene Radwege, die man ein bisschen schöner macht. Mit einem Radschnellweg hat das überhaupt nichts zu tun“, sagte Horst Wiest, Fraktionsvorsitzender der Freien Wähler Weingarten (FWW).

Auf der Streckenführung durch die Stadt gäbe es zu viele Kreuzungen und Ampeln, die ein schnelles Vorankommen unmöglich machen würden. Doch genau darum ginge es. Man müsse die Möglichkeit schaffen, sich auf dem Weg zur Arbeit oder nach Hause schnell mit dem Fahrrad zu bewegen. Es würde Sinn machen, einen Radschnellweg von Friedrichshafen nach Aulendorf zu planen. Die jeweiligen Gemeinden auf dem Weg müssten dann für die Zu-



Die Karte zeigt die beiden möglichen Streckenführungen durch Weingarten. KARTe: DAVID WEINERT

fahrten in die Pflicht genommen werden. Etwas optimistischer zeigten sich die anderen Fraktionen. „Wir haben Probleme mit dem Nahverkehr. Da sind wir froh, dass so etwas kommt“, sagte Claus Keßel, Fraktionsvorsitzender der Grünen und Unabhängigen (G&U), und

machte sich für die Streckenführung durch die Stadt stark.

Das sah der SPD-Fraktionsvorsitzende Udo Mann ähnlich. Die Stadtrasse sei besser, weil sie kürzer sei und besser frequentiert werden würde. Zudem werde der innerstädtische Verkehr entlastet. Auch mögli-

che Elektroanschlüsse würden besser in die Stadt als an den Öschweg passen. Auch „wollen wir die Touristen nach Weingarten holen und nicht vorbeifahren lassen“, sagte Mann. Das ging Oberbürgermeister Markus Ewald dann etwas zu weit. Man dürfe den Schnellweg nicht mit einem touristischen Fahrradweg vergleichen. Das seien zwei verschiedene Dinge. Ohnehin versuchte er die Debatte ein wenig einzudämmen. „Wir diskutieren heute nicht, welche Strecke die bessere wäre“, sagte er. „Wir informieren nur und wollen vermeiden, dass wir eine dritte mögliche Trasse vergessen haben.“

Machbarkeit wird geprüft

Zuvor hatte Stadtplaner Jens Herbst die beiden möglichen Streckenführungen vorgestellt, die aktuell in einer vom Land Baden-Württemberg geförderten Machbarkeitsstudie geprüft werden. Als eine von zehn Strecken im ganzen Land und einzige im ländlichen Raum – die übrigen Strecken befinden sich beispielsweise in Stuttgart, Mannheim oder Tübingen – geht es aktuell darum, eine Strecke von Friedrichshafen nach Baidt zu finden, die den definierten „Qualitätsstandards bezüglich der Markierung, der Oberfläche, der Breite und der Führung in Kreuzungsbereichen“ entspricht, heißt es in der Sitzungsvorlage.

Der Vorteil der innerstädtischen

Variante entlang der Ravensburger und Waldseer Straße wäre, dass es bereits einen Radweg gibt und diese durch die Stadt führt. Als Nachteil merkte Herbst an, dass die Frage der Leistungsfähigkeit gestellt werden müsse und es im Zuge der Verbreiterung der Radwege auf bis zu drei Meter Probleme wegen angrenzenden Grundstücken geben könnte. Die andere mögliche Streckenführung entlang des Öschweges sei laut Herbst zwar einfacher zu entwickeln und habe weniger Kreuzungen. Allerdings sei sie tatsächlich länger als die innerstädtische Variante.

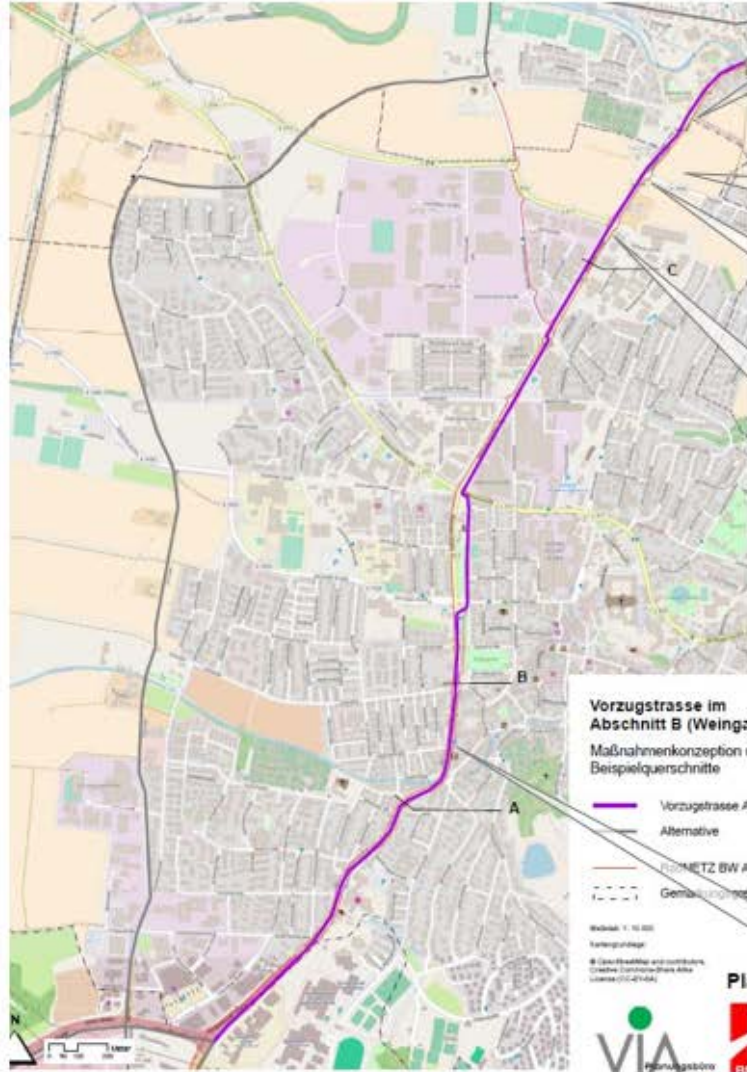
Nun sollen in den kommenden Monaten die beiden Varianten vertieft untersucht und bewertet werden, um einen Favoriten auszumachen und in der Folge Kosten und Nutzen abzuschätzen. Im zweiten Halbjahr 2018 soll die Machbarkeitsstudie dann abgeschlossen werden. Allerdings betonte OB Ewald, dass etwaige Maßnahmen nur im Konsens mit den anderen betroffenen Kommunen (Friedrichshafen, Meckenbeuren, Ravensburg, Baienfurt und Baidt) beschlossen werden könnten. Darüber hinaus sei noch völlig unklar, welche und wie viele von den zehn landesweiten Projekten umgesetzt werden. „Ob wir überhaupt ausgewählt werden, sei mal dahingestellt“, sagte Ewald. Genauso wie die Frage, wer einen möglichen Radschnellweg finanzieren würde.

Quelle: Schwäbische Zeitung



Abschnitt B – Weingarten

Ausgewählte Maßnahmen



Anlage einer Querungshilfe

Ausbau des bestehenden Weges (Ostseite).

Anlage einer Querungshilfe

Ausbau des bestehenden Weges (Westseite).

Baulicher Umbau des bestehenden Straßenraumes.



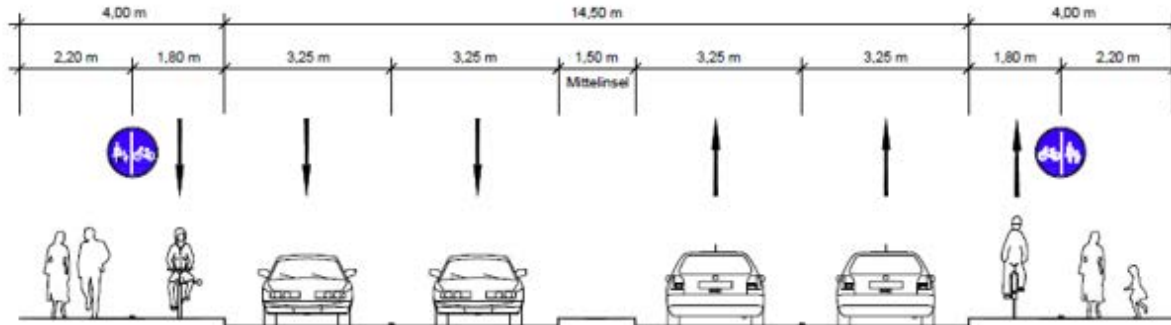
Quelle: VIA/Brenner Bernard



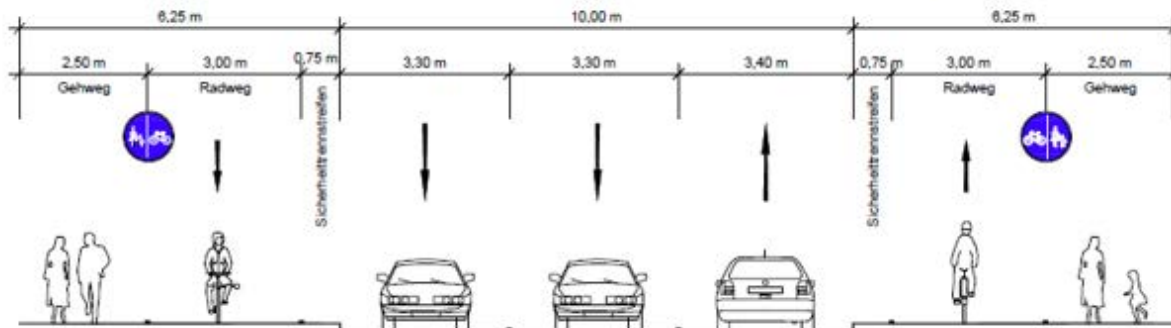
Abschnitt B – Weingarten, Ravensburger Straße / St. Konrad Straße

Beispielquerschnitt

Straßenquerschnitt im Bestand

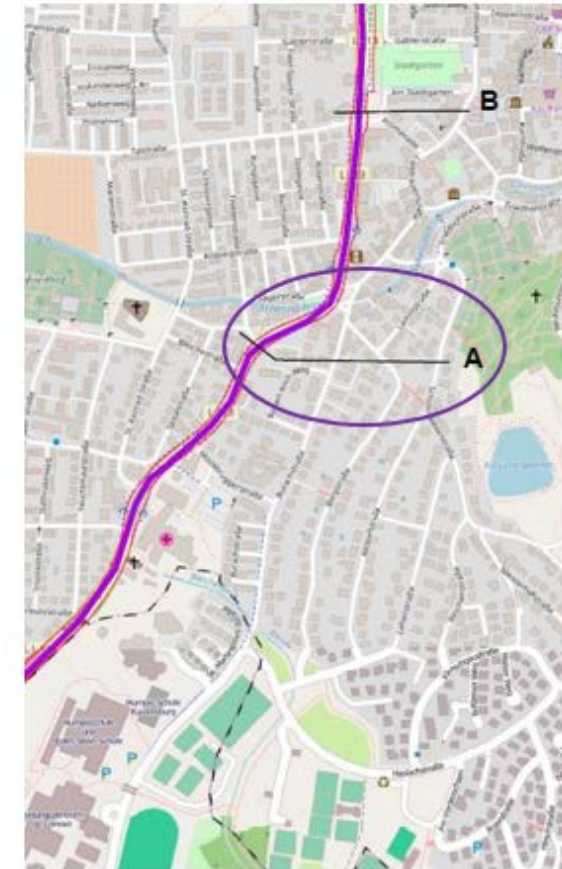


Bauliche Umgestaltung des Straßenraumes zur Einrichtung einer Radschnellverbindung Variante 2: Getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr mit Einrichtungsverkehr



Standard: Radschnellverbindung

M. 1:125



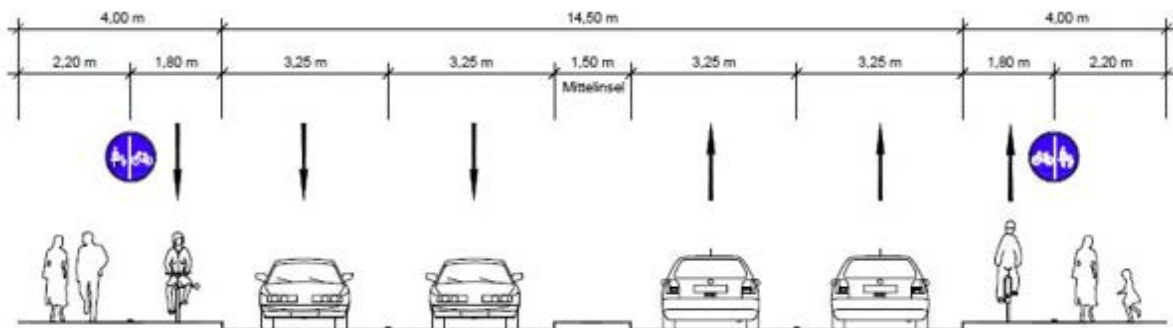
Quelle: VIA/Brenner Bernard



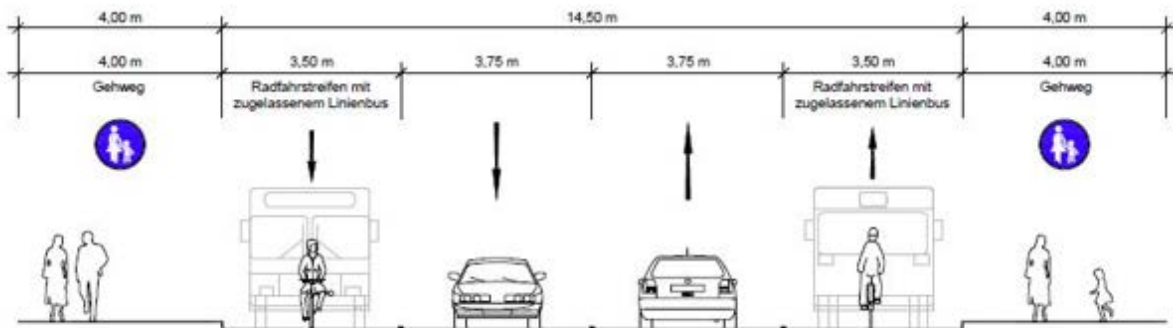
Abschnitt B – Weingarten, Ravensburger Straße / St. Konrad Straße

Beispielquerschnitt

Straßenquerschnitt im Bestand

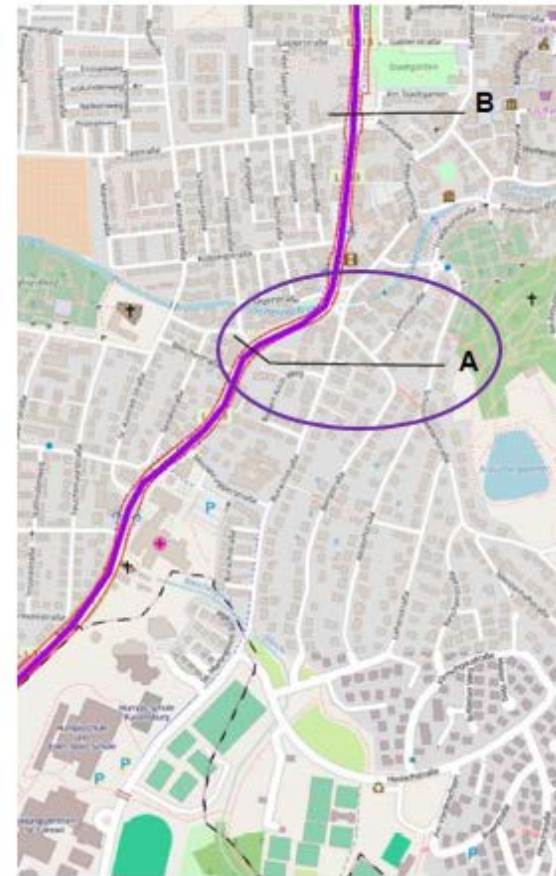


Bauliche Umgestaltung des Straßenraumes zur Einrichtung einer Radschnellverbindung Variante 3: Radfahrstreifen mit zugelassenem Linienbusverkehr



Standard: Radschnellverbindung

M. 1:125



Quelle: VIA/Brenner Bernard



Radautobahn führt mitten durch die Stadt

Fahrradfahrer sollen bald ohne Hindernisse durch Ravensburg und bis zum Bodensee kommen – Sorge vor Konflikten mit Fußgängern

Von Frank Hautumm

RAVENSBURG - Die Pläne für eine Radautobahn durch das Schussental werden immer konkreter. Die Strecke wird mitten durch das Ravensburger Zentrum führen und soll allen Radlern freie Fahrt zwischen Baimdt und dem Bodensee gewähren. Doch bis es so weit ist, warten noch einige Herausforderungen.

2000 Radfahrer jeden Tag soll dieser Schnellweg sicher und komfortabel ans Ziel bringen - und zwar vor allem Menschen auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkaufen, nicht in erster Linie Touristen beim Genussradeln. Eine Studie prüft, wie das funktionieren kann. Bezahlt wird sie weitgehend vom Land. Ravensburg und seine Nachbarn haben als einzige ländliche Region Geld aus einem Fördertopf bekommen. Das Ministerium für Verkehr plant bis zum Jahr 2025 landesweit zehn solcher Radschnellwege.

Der Ravensburger Radschnellweg wird in den meisten Abschnitten vier Meter breit sein, in beide Richtungen verlaufen und zwei Spuren haben, die durch einen Mittelstreifen voneinander getrennt sind. Für Fußgänger ist die Strecke gesperrt. Nach Möglichkeit sollen weder Ampeln noch Querverkehr die freie Fahrt bremsen.

Ingenieure haben in den vergangenen Monaten mehrere mögliche Routen durch Ravensburg geprüft, jetzt zeichnet sich eine Trasse ab. Laut Timo Nordmann vom Stadtplanungsamt führt die künftige Radautobahn von Süden her über Meckenbeuren durch Untereschach auf der „alten“ B30, die nach Fertigstellung der neuen Bundesstraße 2019 eine Kreisstraße werden wird. Weiter geht es nach Weißenau und über die Kaufland-Kreuzung, wo die Radler entweder über ein Bauwerk (eine Brücke) oder einen neuen Kreisverkehr in die Südstadt weitergeleitet werden sollen.

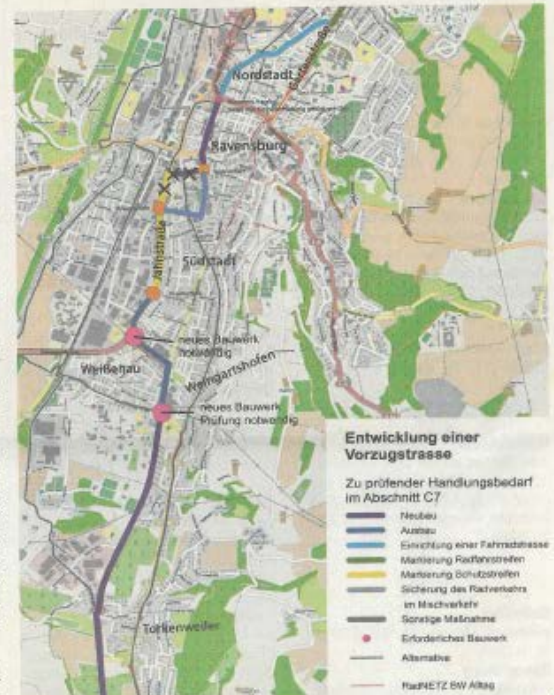
Über die Jahn-, Zwerger- und Olgastraße geht es zum größten Knackpunkt der Strecke, der Karlstraße. „Hier müssen wir noch eine Lösung finden“, so Nordmann. Diskutiert

wird eine weitere Überführung oder eine Lösung per Ampelschaltung. Eine Fahrradstraße soll dann durch die komplette Nordstadt führen, über Berger-, Park- und Kuppelnausshole kommen die Fahrradfahrer auf die Gartenstraße und schließlich nach Weingarten. Beim Rutenfest und während der Oberschwabenschau dürfte es Umleitungen geben.

Die Grünen im Gemeinderat sind begeistert: Fraktionsvorsitzende Maria Weithmann hält die Radautobahn für ein „Leuchtturmprojekt“. Allerdings dürfe man beim Ausbau des innerstädtischen Radnetzes nicht nachlassen. Probleme angesichts der Streckenführung durch die Stadt er-

warten Manfred Büchele (CDU) und Michael Lopez-Diaz (UL): „Wir müssen auch an die Fußgänger denken, das wird Konflikte geben.“ Bürgermeister Dirk Bastin spricht von einem „Projekt, das für die Zukunft der Stadt von hoher Bedeutung ist“. „Jetzt gilt es, den Radverkehr wirklich attraktiver zu machen, nämlich für die Leute, die ihn täglich nutzen.“

Auf die Frage nach einem möglichen Baubeginn hatte Timo Nordmann eine ganz besondere Antwort: „Mit einigen Dingen können wir jetzt gleich anfangen, beispielsweise mit den Fahrradstraßen in der Nordstadt.“



Unsere Grafik zeigt, wie der Trassenverlauf der künftigen Radautobahn aussehen könnte. GRAFIK: STADT RAVENSBURG/PLANUNGSBÜRO/BRENNER BERNARD INGENIEUR

Quelle: Schwäbische Zeitung



Abschnitt C – Ravensburg, Zentrum

Ausgewählte Maßnahmen



Radfahrstreifen

Einrichtung einer Fahrradstraße

Radfahrstreifen mit zugelassenem Linienbusverkehr i.R. Süden; Neubau i.R. Norden (Grünflächen)?

Radfahrstreifen? Parkplätze für touristische Busse

Einrichtung einer Fahrradstraße (Befahrung folgt)



Quelle: VIA/Brenner Bernard



Charakteristik eines Abschnittes mit Kostenschätzung

Gesamtlänge des Abschnitts			
... davon an Hauptverkehrsstraßen geführt	3,97	km	100,0 %
... davon auf Nebenstraßen geführt	0,00	km	0,0 %
... davon selbständig geführt	0,00	km	0,0 %
Qualitätsstandards im Abschnitt			
Streckenlänge Qualitätsstufe "Radschnellverbindung"	3,7	km	93,2 %
Zeitverluste in Folge von Knotenpunkte pro Kilometer	78	Sek.	
Handlungsbedarf an Strecken und Knoten im Abschnitt			
Neubau an Strecken	0,00	km	
Ausbau an Strecken	2,43	km	
Bauliche Umgestaltung des bestehenden Straßenraumes	1,27	km	
Einrichtung von Fahrradstraßen	0,00	km	
Markierung von Radfahr- oder Schutzstreifen	0,00	km	
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken	0,27	km	
Neubau von Sonderbauwerken	0	Stück	
Instandsetzung oder Sanierung von Sonderbauwerken	0	Stück	
Weitere Knotenpunkte mit Handlungsbedarf	21	Stück	
Kosten des Abschnitts			
Streckenabschnitte	1.165.471	€	
Planfreie Knotenpunkte (Sonderbauwerke)	0	€	
Plangleiche Knotenpunkte	1.197.000	€	
Pauschale Kosten für Grunderwerb	0	€	
Pauschale Kosten für Ausgleichsmaßnahmen	26.950	€	
Gesamtkosten (netto)	2.389.421	€	
Planungskostenaufschlag	358.413	€	
Gesamtkosten (inkl. MwSt.)	3.269.922	€	
Nutzungskonflikte			
Konflikte mit Naturschutz und Landschaft	keine		
Zusätzliche Versiegelung	keine		
Konflikte mit ruhendem Kfz-Verkehr	keine		
Konflikte mit fließendem Kfz-Verkehr	keine		
Konflikte mit Fußverkehr	keine		



© Berndt & Berndt, Ingenieurbüro für Verkehrsplanung, 78122 Stuttgart



Nutzen-Kosten-Analyse: Methodisches Vorgehen nach NKA-RAD

Eingangsdaten

Eingesparte Pkw-Kilometer
(Potenzialanalyse)

Investitionskosten
(Kostenschätzung)

Arbeitsschritte

Monetarisierung der
Nutzenkomponenten
(Bewertung verschiedener
Nutzenkomponenten)

Ermittlung der jährlichen
Investitionskosten
(Annuität), sowie der
Kosten für den Unterhalt

Gegenüberstellung des monetären Nutzens und
der jährlichen Kosten

Ergebnis

NUTZEN-KOSTEN-VERHÄLTNIS
($\geq 1,0$ = Wirtschaftlichkeit gegeben;
 $< 1,0$ = Wirtschaftlichkeit voraussichtlich nicht gegeben)

Bewertung nicht quantifizierbarer, deskriptiver Faktoren

Quelle: VIA/Brenner Bernard



BMVI stellt 25 Millionen Euro bereit

Scheuer: Sauber, schnell und sicher auf Highspeed-Radwegen ans Ziel

05.10.2018

Ab sofort können Bundesländer Fördermittel für Radschnellwege abrufen. Die Länder haben den dafür erforderlichen Förderkriterien jetzt zugestimmt.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer:

Mit den neuen Highspeed-Radwegen bringen wir Radler auf die Überholspur. Radschnellwege sind eine echte Alternative für längere Strecken – auch für Pendler. Auf diesen exklusiv für sie reservierten Strecken kommen Radfahrer sauber, schnell und sicher ans Ziel. Das ist gut für die Radler und gut fürs Klima. Ab sofort können die Länder die Mittel abrufen und verbauen.

Radschnellwege: sind mindestens 10 Kilometer lang; haben prognostiziert 2000 Fahrradfahrten täglich; sind mindestens zwischen 3 Metern (einspurig) und 4 Metern (zweispurig) breit; sind von anderen Verkehrsmitteln getrennt; haben sichere und komfortable Kreuzungspunkte; haben eine hohe Belagsqualität und eine geringe Steigung.

Damit sind Radschnellwege besonders für urbane Räume und Metropolregionen interessant. Sie eignen sich für Pendlerverkehre, helfen dabei, Staus zu vermeiden und den Verkehr insgesamt zu verflüssigen. Sie reduzieren Lärmbelastung und Schadstoffemissionen und leisten damit einen Beitrag zum Klimaschutz.

Der Bund beteiligt sich mit durchschnittlich 75 Prozent an den Kosten für die Planung und den Bau von Radschnellwegen. Gefördert werden auch der Umbau von Kreuzungspunkten sowie die Sicherheitsausstattung der Wege inklusive Beleuchtung. Interessierte Gemeinden können beim jeweiligen Land Anträge stellen. Dieses beantragt dann die Bundesförderung. Einige Bundesländer haben bereits Machbarkeitsstudien erstellt, auf deren Basis schnell Finanzhilfen für die Gemeinden beantragt werden können.

Um den Bau von Radschnellwegen in der Baulast der Länder und Kommunen überhaupt ermöglichen zu können, hat der Bund das Bundesfernstraßengesetz geändert. Nachdem nun alle Bundesländer den gemeinsam erarbeiteten Förderkriterien zugestimmt haben, sind die Mittel frei.

Weitere Informationen finden Sie in der Verwaltungsvereinbarung unter nachfolgendem Link:

<http://www.bmvi.de/Radschnellwege>

© 2018 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Regionalverband
Bodensee-Oberschwaben

