

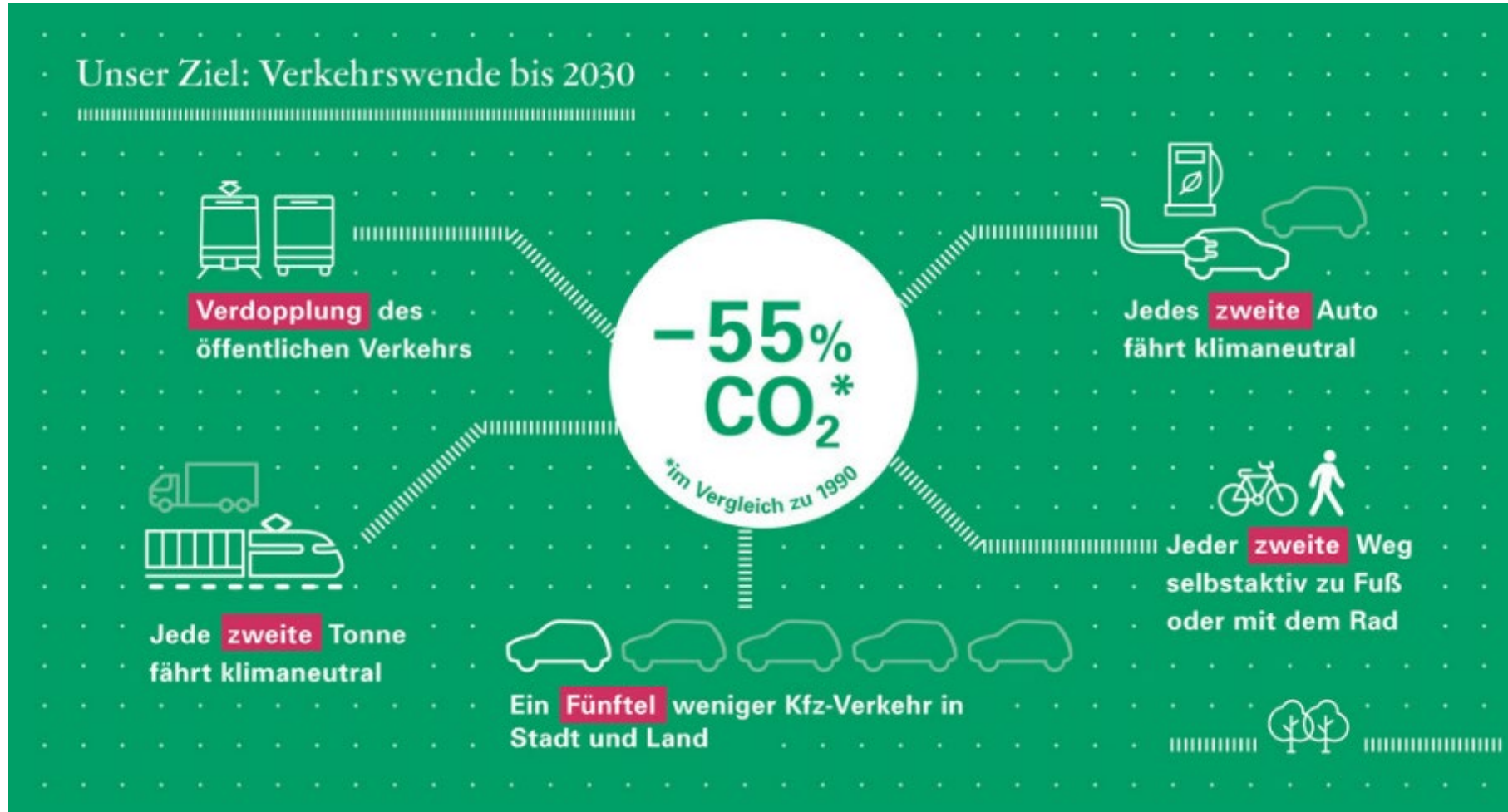
Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg

VCD-Online-Veranstaltung 02.05.2023

Sebastian Knecht Regierungspräsidium Stuttgart Referat 44 - Planung

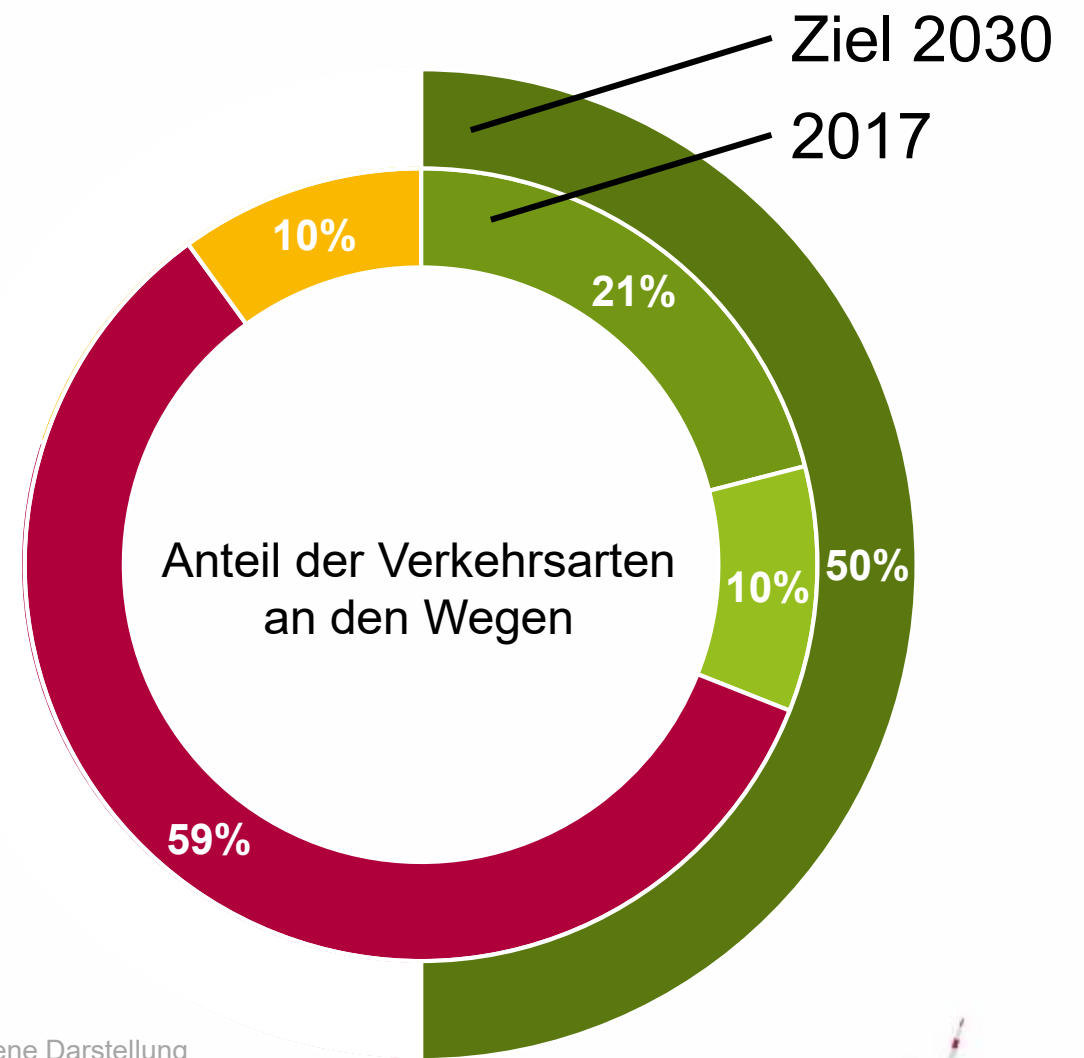


Verkehrswende Ziele des Landes



Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Verkehrswende Ziele des Landes

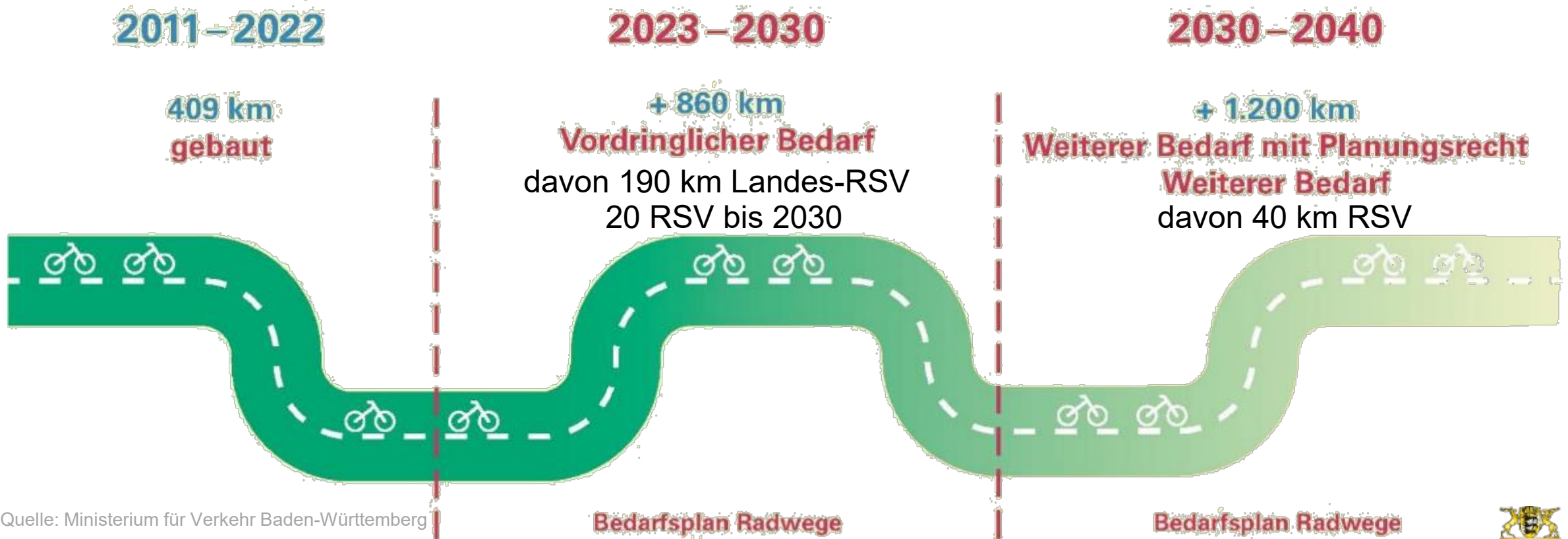


Quelle: infas- Mobilität in Deutschland; eigene Darstellung

16.05.2023

Verkehrswende Ziele des Landes

Radwegebau an Bundes- und Landesstraßen von 2011 – 2040

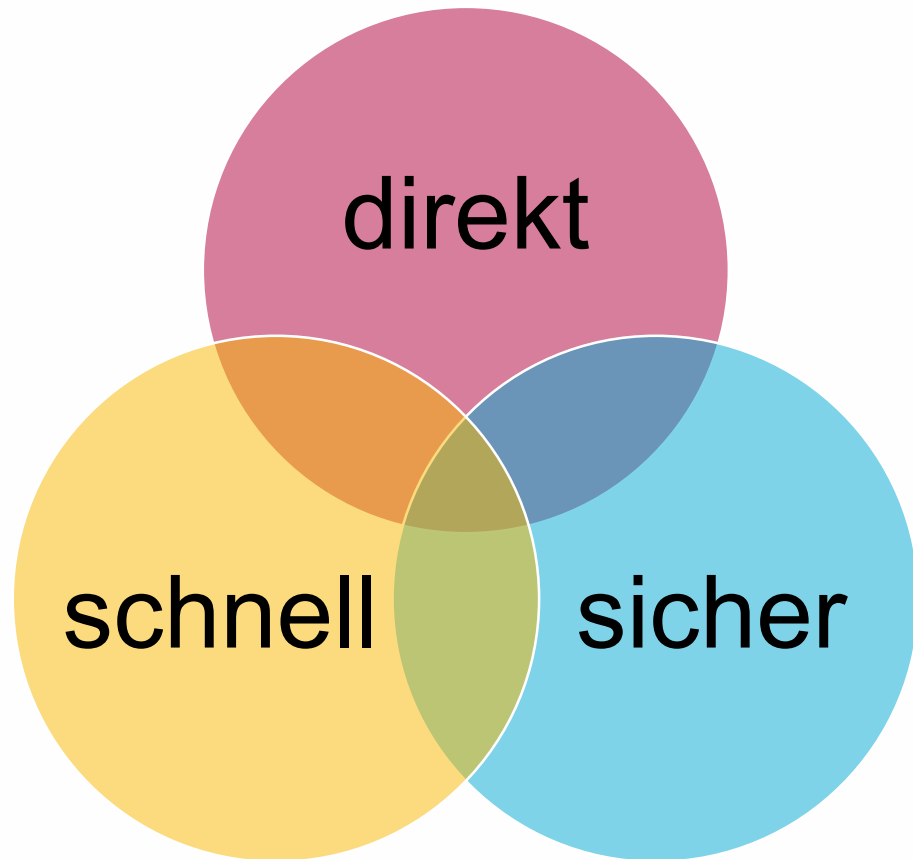


Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

16.05.2023



Radschnellverbindungen Ziele



- ● min. 5 km
- ● ohne Umwege
- ● 3 - 4 m Breite
- ● Trennung der Verkehrsarten
- ● möglichst kreuzungsfrei
- kurze Wartezeiten
- ● Hohe Belagsqualität
- ● möglichst geringe Steigung

Radschnellverbindungen Förderung

Planung

75 % Bundesministerium für Digitales und Verkehr

25 % Baulastträger

Bau

75 % Bundesministerium für Digitales und Verkehr

15 % Land

10 % BLT

außerhalb Radschnellwege

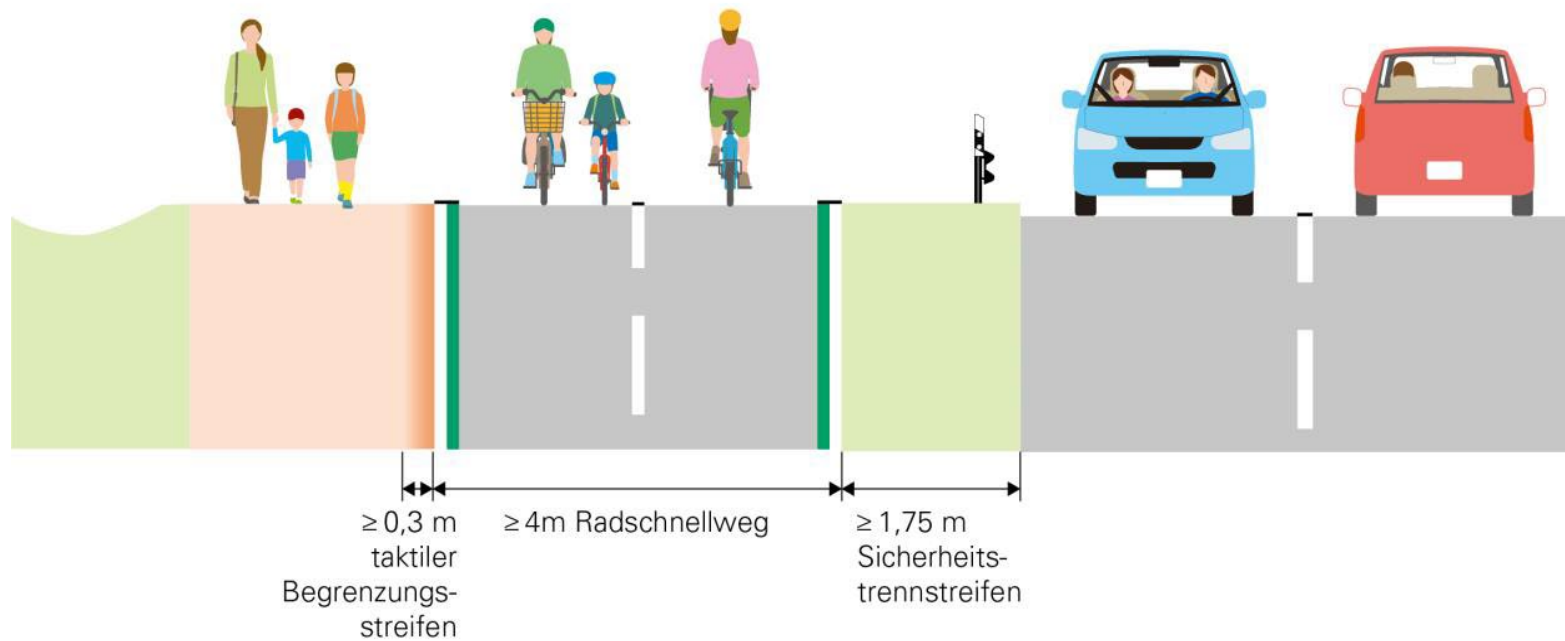
50 - 75 % Ministerium für Verkehr

25 - 50 % Baulastträger

16.05.2023

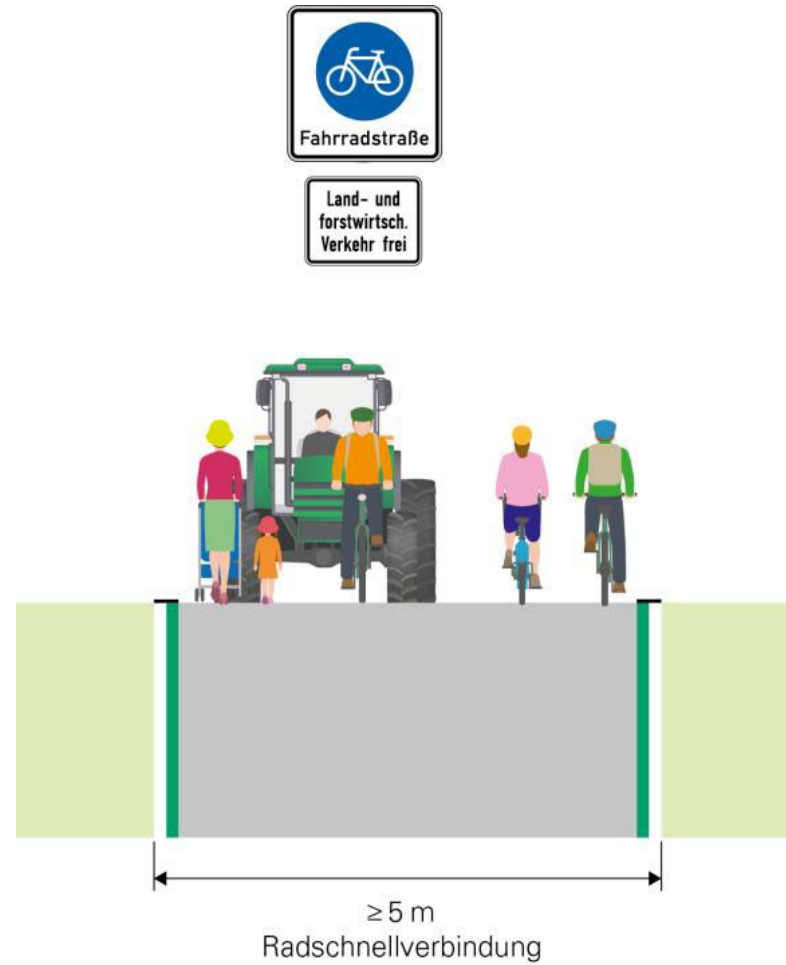
Radschnellverbindungen

Flexibilität



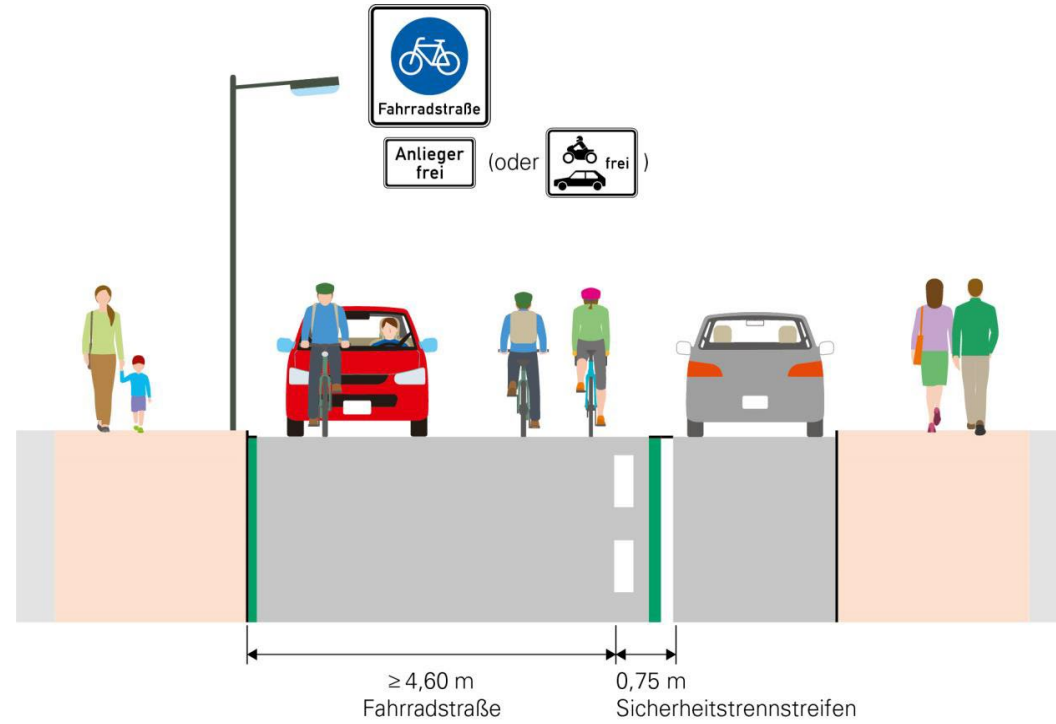
Radschnellverbindungen

Flexibilität



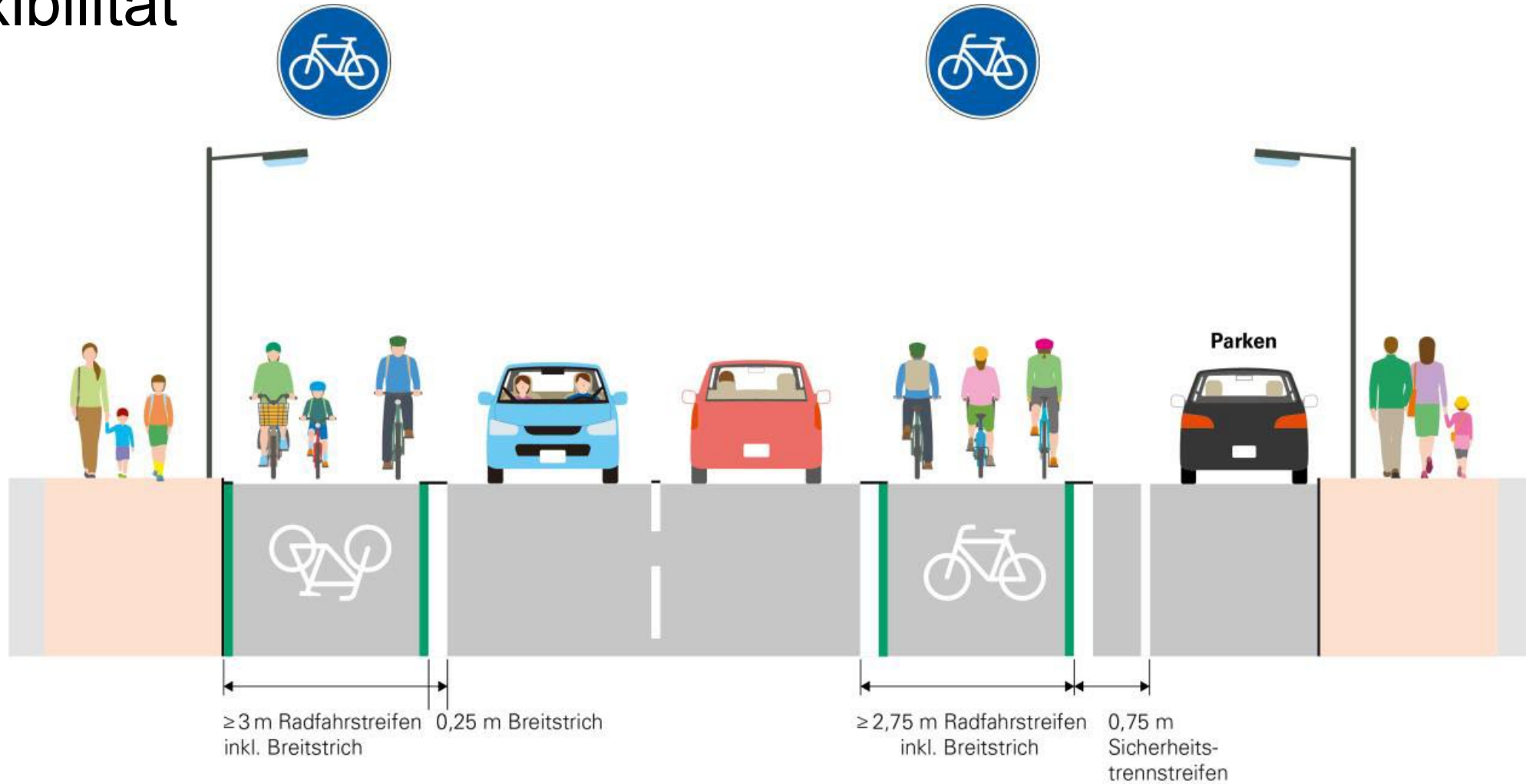
Radschnellverbindungen

Flexibilität



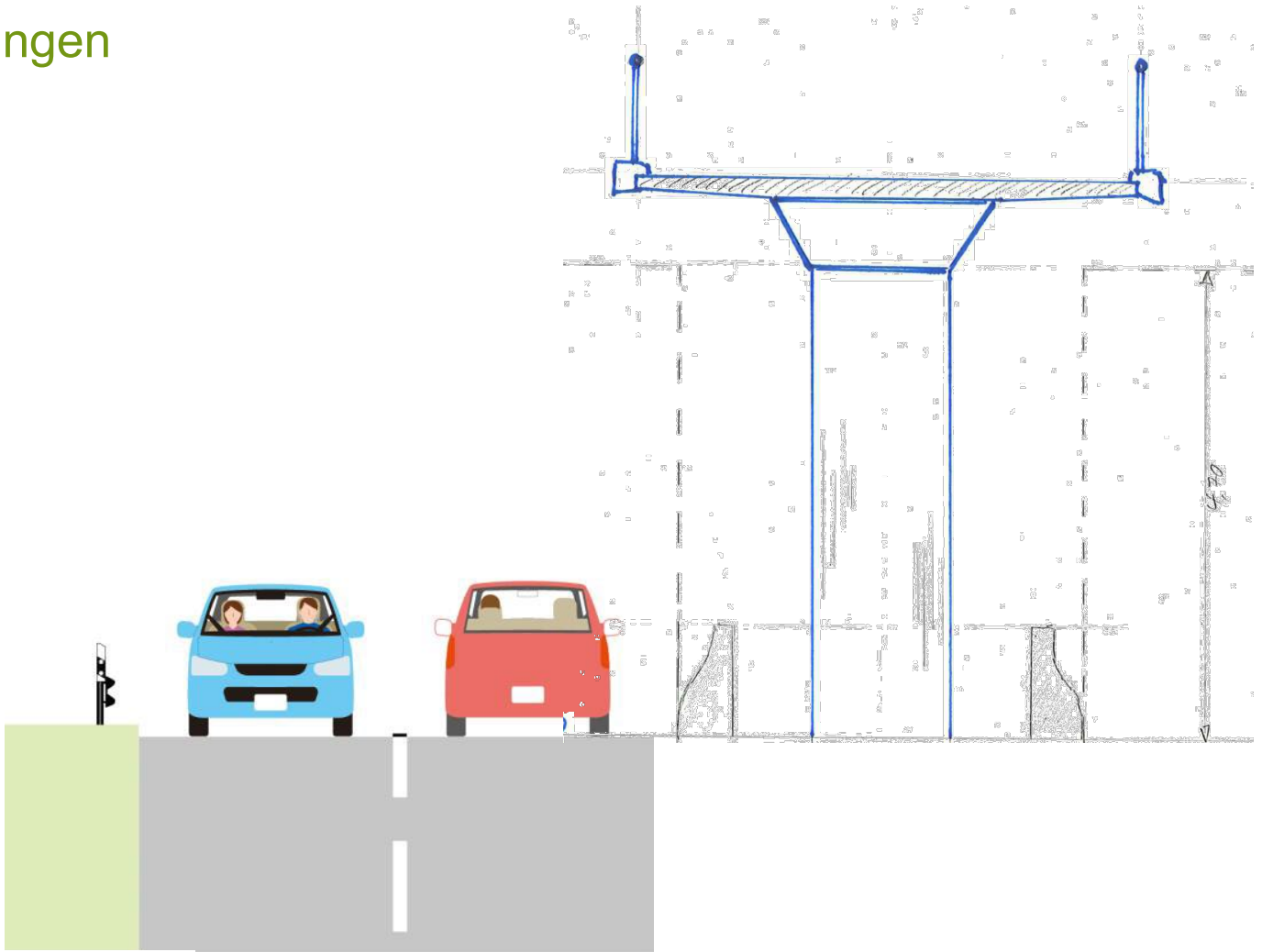
Radschnellverbindungen

Flexibilität



Radschnellverbindungen

Flexibilität



Flexibilität

viele
Querschnitte zur
Auswahl

geringere
Radien als bei
Kfz-Straßen

Mischung mit
anderen
Verkehrsarten
möglich

Chancen

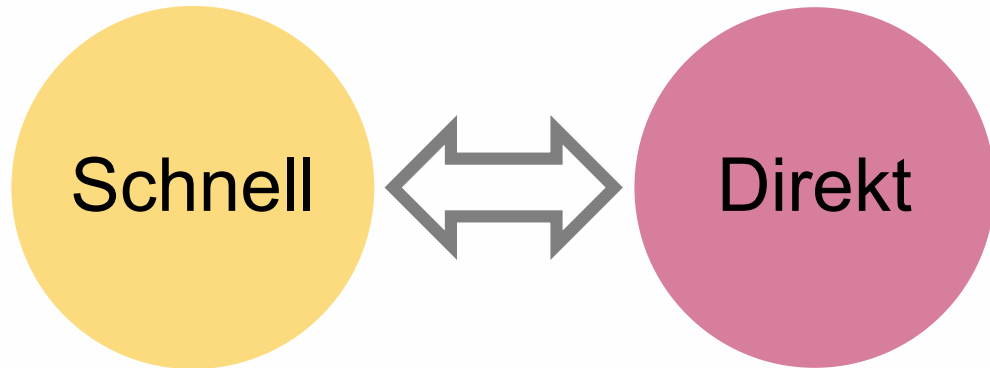
viele Varianten;
wenig Konsens

schrittweise
Abrücken von
potenten
Lösungen

Herausforderungen



Herausforderungen Zielkonflikte



Direkte Verbindung in Stadtzentren und Gewerbegebiete

- Viele Kreuzungen
- Viele Zu- und Abfahrten

→ Zeitverluste nehmen zu

→ Planerische Abwägung und Ausgleich zwischen den Zielen ist erforderlich



Herausforderungen Flächenkonflikte

- Mischnutzung mit landwirtschaftlichem Verkehr
- Reduktion von Kfz-Flächen
- Fahrradstraßen mit Mischverkehr
- Querender Werksverkehr



16.05.2023



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART
MOBILITÄT, VERKEHR, STRASSEN

Herausforderungen Zuständigkeiten

Landesradschnellverbindung als Landesstraße

- regionale oder überregionale Verbindung
- ab 2.500 Radfahrende / Tag

Kreisradschnellverbindung als Kreisstraße

- nahräumige und gemeindeübergreifende Verbindung
- ab 2.000 Radfahrende / Tag

Gemeinderadschnellverbindung als Gemeindestraße



Herausforderungen Zuständigkeiten

Landesradschnellverbindung als Landesstraße

- regionale oder überregionale Verbindung
- ab 2.500 Radfahrende / Tag



ab 30.000 Einwohnern in der Ortsdurchfahrt
sind Städte selbst Straßenbaulasträger von Landes-
und Kreisstraßen



ggf. unterschiedliche Interessen und
Prioritäten

enge Zusammenarbeit zwischen Land und
Städten erforderlich



Chancen Netzbildung



16.05.2023



16.05.2023

Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Radschnellverbindungen

Unterschied zu Radschnellwegen

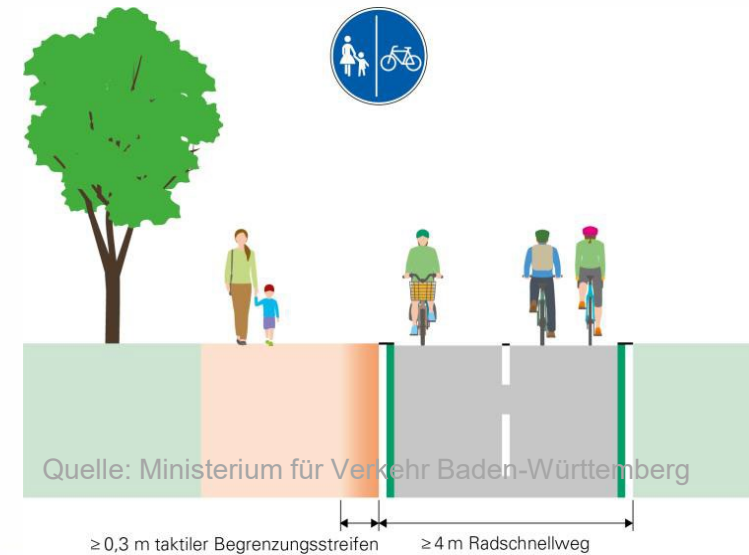
Radschnellverbindungen

- besondere Routen für den Radverkehr
- längere durchgängige Strecken
- direkte, zügige und sichere Verbindung
- unterschiedliche Führungsformen
- höherer Standard als Radwege

Können auch Landesstraßen oder Kreisstraßen sein

Radschnellwege

- eine mögliche Führungsform
- in der Regel 4 m breit
- getrennt von Fuß- und Kfz-Verkehr





Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

16.05.2023

Radschnellverbindungen

Titel



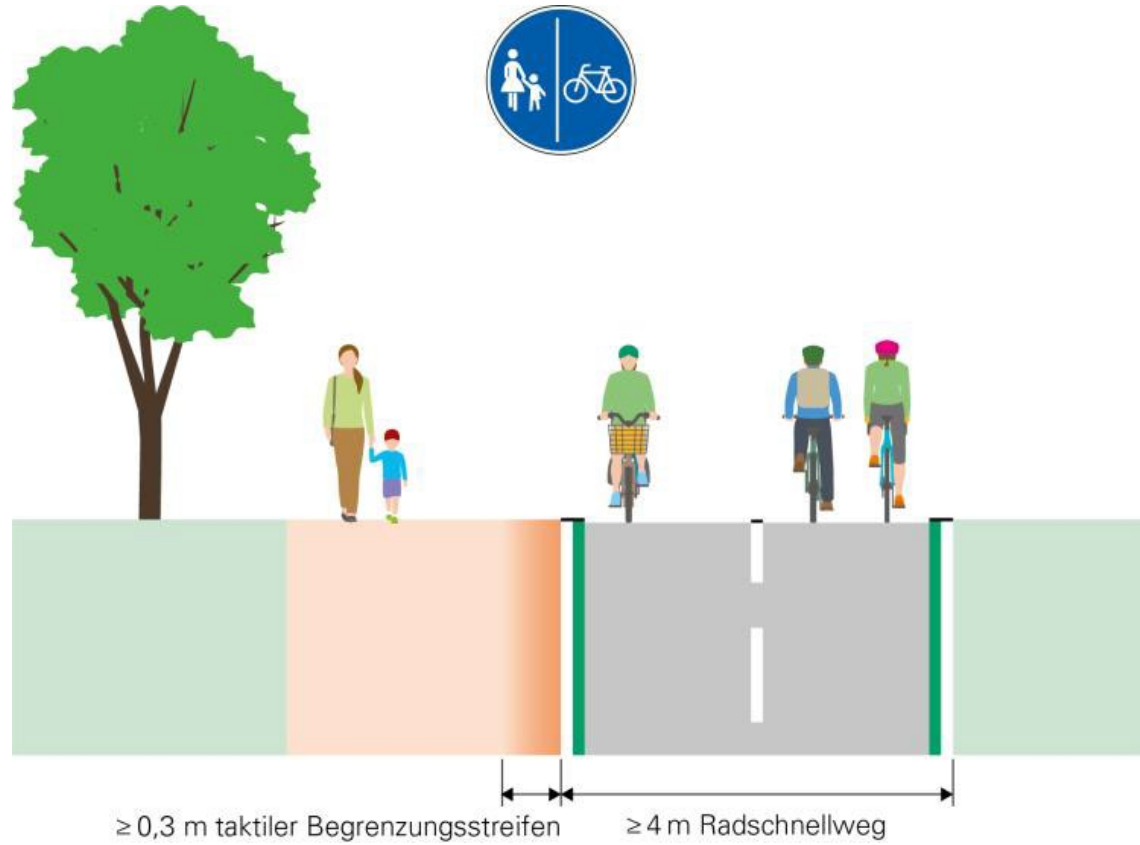
16.05.2023



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART
MOBILITÄT, VERKEHR, STRASSEN

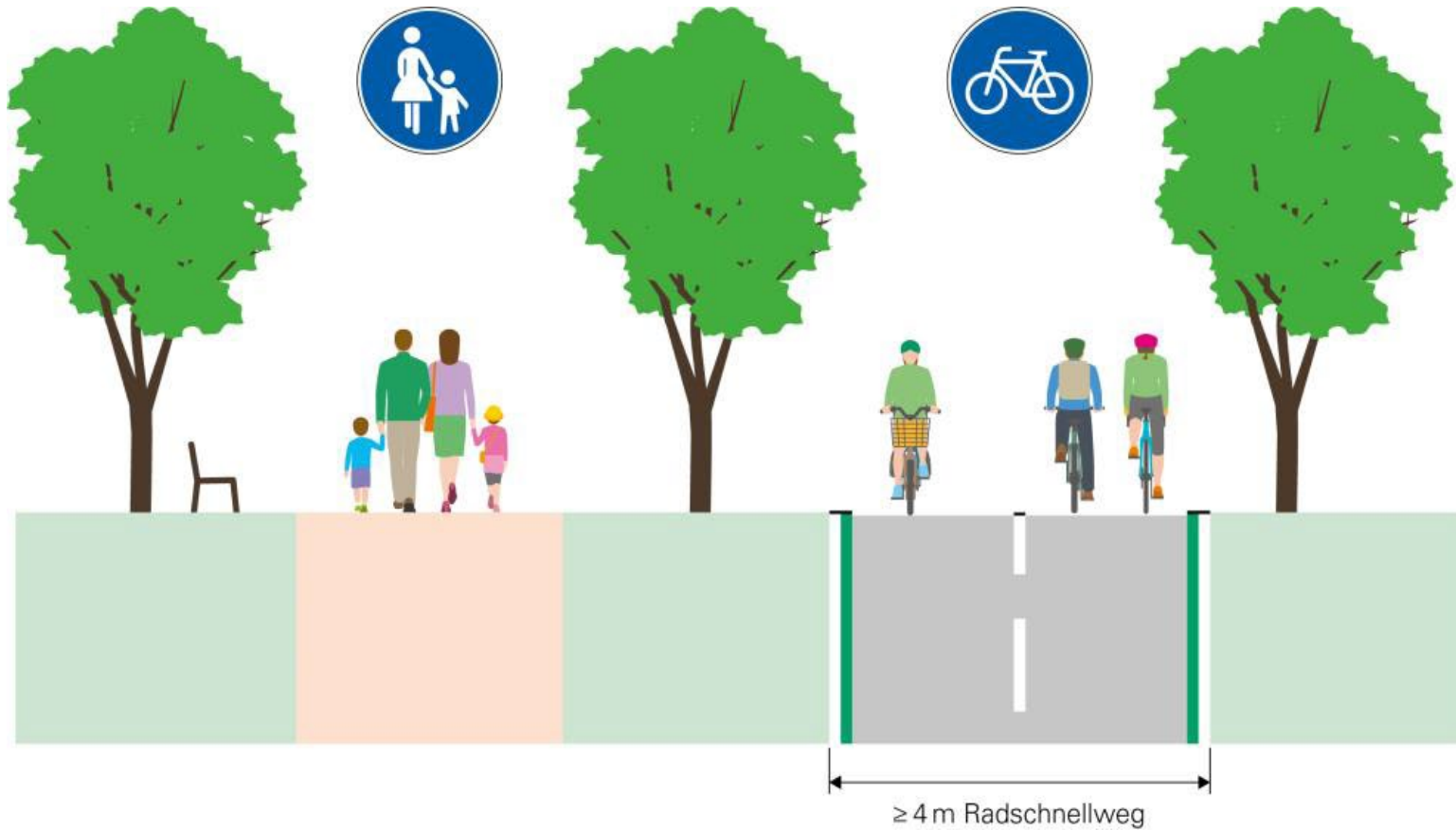
Radschnellverbindungen

Flexibilität



Radschnellverbindungen

Flexibilität



Radschnellverbindungen

Flexibilität

