

Tischvorlage
Nr. 205/2021/3

Federführung	Dezernat III Stadtplanungsamt Orner, Birgit
--------------	---

AZ./Datum:	III/Or/03.11.2021		
Gremium	Behandlung	Sitzungsart	Sitzungsdatum
Bau- und Verkehrsausschuss	zur Vorberatung	nicht öffentlich	18.11.2021
Natur-, Umwelt- und Klimaschutzsausschuss	zur Vorberatung	nicht öffentlich	18.11.2021
Gemeinderat	zur Beschlussfassung	öffentlich	30.11.2021

Radschnellverbindung Fellbach RS 5 – Prüfung weiterer Trassenvarianten
Bezug:

Vorlage 060/2020	BVKA 23.04.2020;	GR 28.04.2020
Vorlage 084/2020	BVKA 18.06.2020;	GR 30.06.2020
Vorlage 142/2020	BVKA 07.10.2020;	GR 20.10.2020
Vorlage 088/2021	BVKA 15.04.2021;	GR 27.04.2021
Vorlage 109/2021	BVKA 10.06.2021;	GR 22.06.2021

Beschlussantrag:

1. Der Gemeinderat nimmt die Ergebnisse der Umfrage zum Radschnellweg und der Beteiligungsveranstaltungen vom 09.07.2021 und 17.09.2021 zur Kenntnis.
2. Die Basiskriterien der Trassenführung von Radschnellwegen, die erweiterten Kriterien der Stadtverträglichkeit aus der Bürgerbeteiligung und der vorliegende Vergleich möglicher Trassenvarianten werden ebenso zur Kenntnis genommen.
3. Vor diesem Hintergrund beauftragt der Gemeinderat die Verwaltung, die Trassenalternative 7 „Waiblinger Straße / Tainer Straße“ vertieft zu untersuchen und das Prüfungsergebnis vorzulegen.
4. Der Gemeinderat beschließt den überplanmäßigen Einsatz von Haushaltsmitteln in Höhe von 25.000 Euro für die Untersuchung „Trassendiskussion und straßenräumliche Variantenbetrachtung“ dieser Trassenalternative.

Sachverhalt/Antragsbegründung:

Der Radschnellweg RS 5 soll künftig von Schorndorf über Fellbach nach Stuttgart führen und in Spitzenzeiten 3.000 bis 4.000 Radfahrer aufnehmen. Er soll als alltagstaugliche Strecke direkt und schnell die Orte miteinander verbinden und möglichst viele Pendler und Gelegenheitsfahrer dazu animieren, von vier auf zwei Räder umzusteigen. Die Trasse soll in West-Ost-Richtung Radfahrende bündeln und zu einer Hauptverbindung im Radwegenetz von Fellbach nach Stuttgart werden.

In Fellbach verläuft die bisherige Vorzugstrasse des Radschnellwegs größtenteils durch das Stadtgebiet, daher sind vielfältige Herausforderungen in Punkto Sicherheit, Flächenverfügbarkeit, Leistungsfähigkeit und Gefahrenstellen zu meistern, damit ein komfortabler und stadtverträglicher Ausbau der Strecke erfolgen kann.

Über die Vorplanung der Radschnellverbindung wurde bereits mehrfach in den gemeinderätlichen Gremien beraten. Am 15.04.2021 im BVKA und am 27.04.2021 im Gemeinderat wurde über die Ergebnisse der ersten Trassenuntersuchung und die weiteren Schritte der Planung und Beteiligung informiert. Das Ergebnis der Untersuchung „Trassendiskussion und straßenräumliche Variantenbetrachtung zur Planung der Radschnellverbindung Fellbach“ für die Trassen 1 (Schorndorfer Straße / Stuttgarter Straße) und 2 (Bruckstraße / Mozartstraße) wurde veröffentlicht und im Rahmen der Bürgerbeteiligungen am 09.07.2021 und 17.09.2021 (siehe Anlagen 1 und 2) sowie der Umfrage zum Radschnellweg mit Interessenverbänden, Bürgerinnen und Bürgern und Anliegern diskutiert. *Am 14.10.2021 (BVKA) am 21.10.2021 (NUKA) und am 26.10.2021 (Gemeinderat) wurde über das weitere Vorgehen zur Trassendiskussion beraten.*

Ergebnisse der Beteiligung und Prüfaufträge

Im Rahmen der Diskussion und Beteiligung wurde deutlich, dass seitens der Radfahrerinnen und Radfahrer zum einen Bedarf am Radschnellweg und Interesse an einer zügigen Umsetzung sowie einer direkt geführten und sicheren Strecke besteht. Zum anderen wurden verschiedene Bedenken bezüglich möglicher Auswirkungen der bisher untersuchten Trassen auf den Parkraum, die Grünflächen und Baumstandorte, die Sicherheit der Radfahrer und Fußgänger und die Leistungsfähigkeit des ÖV und MIV vorgebracht.

Die Mehrheit der über 600 Befragten der Bürgerbeteiligung sprach sich für eine zügige Umsetzung eines Radschnellwegs in Fellbach aus und begrüßte das Projekt. Auf die große Bedeutung der Kriterien „Direktheit“, „komfortable Befahrbarkeit“ und „Sicherheit“ wurde hingewiesen. Beim Vergleich der bisher untersuchten Trassen wurden die meisten Vorteile der Streckenführung bei Trasse 1 (Schorndorfer Straße / Stuttgarter Straße) gesehen. Bei den Kriterien „Sicherheit“ und „Komfort“ wurden für Trasse 2 (Bruckstraße / Mozartstraße) die meisten Vorteile genannt (siehe Anlage 3).

Der Verwaltung liegen zudem Prüfaufträge der CDU-Fraktion und der Fraktion der Freien Wähler / Freien Demokraten vor, die Bedenken zur bisherigen Trassenauswahl äußern und die Untersuchung von Alternativtrassen vorschlagen (Anlagen 4 und 5).

Die Bedenken, die seitens der Bürgerinnen und Bürger, Interessensverbände und seitens der Fraktionen des Gemeinderats bezüglich der bisher untersuchten Trassen vorgebracht wurden, nimmt die Verwaltung zum Anlass, eine **Neuausrichtung des Planungsprozesses** vorzuschlagen.

Die Neuausrichtung soll auf zwei Säulen basieren:

- Ergänzung von Kriterien der Stadtverträglichkeit für die Planung der Radschnellverbindung, die aus dem Beteiligungsprozess abgeleitet wurden.
- Ausweitung der Trassendiskussion auf weitere mögliche Trassen.

Kriterien für stadtverträgliche Umsetzung von Radschnellwegen

Um sicherzustellen, dass für den Radschnellweg eine möglichst gut geeignete und gleichzeitig sichere und stadtverträgliche Trasse ausgewählt wird, hat die Verwaltung nochmals alle relevanten Kriterien und alle bisher vorliegenden Trassenvorschläge zusammengestellt (siehe auch Anlagen 6 und 7).

Um den Radschnellweg so stadtverträglich wie möglich zu gestalten, schlägt die Verwaltung vor, die Ergebnisse der Trassenuntersuchung und der Beteiligung zu nutzen, um neben den Basiskriterien erweiterte Kriterien für die Planung in Fellbach anzusetzen. Die sogenannten Kriterien der Stadtverträglichkeit sollen sicherstellen, dass bei der Trassenauswahl v.a. Straßen zum Zuge kommen, die eine möglichst verträgliche Umsetzung der Radschnellverbindung im Stadtraum gewährleisten können.

Basiskriterien für Radschnellwege:

- direkte und sichere Führung ohne Umwege,
- ebene Topografie,
- Anbindung an das Landesradnetz,
- Separation vom Fußverkehr,
- Reisegeschwindigkeit, geringe Zeitverluste an Knoten,
- Anbindung an Wohn- und Arbeitsstätten,
- Zubringerstrecken,
- Nachweis von Radverkehrspotenzialen von ≥ 2.000 Radfahrer / 24h (Förderung Bund) bzw. ≥ 2.500 (Förderung Land) entlang der Route.

Einige dieser Kriterien können erst im Verlauf einer vertieften Untersuchung ermittelt werden (z.B. Radverkehrspotenzial, Zeitverluste an Knoten). Die Basiskriterien, die bereits im Vorfeld ermittelt werden können, sind in den Anlagen dargestellt.

„Fellbach-Kriterien“ der Stadtverträglichkeit:

- Sicherheit: geringer Anteil Schwerlastverkehr, Anzahl der Grundstückszufahrten und Kreuzungen, getrennte Führung vom KFZ-Verkehr, sichere Trennung vom Fußverkehr
- Parkraum: möglichst geringer Verlust an Parkraum, für den keine Kompensationsmöglichkeit besteht, geringer Anteil von Nebenstraßen in Wohngebieten mit hohem Parkdruck
- Leistungsfähigkeit: gute Vereinbarkeit mit anderen Verkehrsarten und mit dem öffentlichen Verkehr
- Grünplanung: möglichst geringer Verlust von (besonders erhaltenswerten) Baumstandorten, Erhalt von Grünflächen
- Grunderwerb: Geringer Eingriff in Privatflächen

Bisherige Vorauswahl der Trassen

Die Trassendiskussion wurde zunächst völlig offen begonnen. Voraussetzung waren die Basiskriterien und die Übergabepunkte der Trassen zu den Nachbarkommunen.

Startpunkt der Trassenvarianten ist der Übergabepunkt Ost (Bruckstraße / Erbach), Endpunkt ist der Übergabepunkt West (Stuttgarter Straße / Beskidenstraße). Die erste Vorauswahl und anschließende Bewertung erfolgte im Rahmen einer Befahrung (04.05.2020), eines Abstimmungstermins mit den beteiligten Ämtern und Planungsbüros (12.05.2020) und eines Abstimmungstermins mit dem BVKA (18.06.2020) und dem Gemeinderat (30.06.2020).

Bisherige Trassen-Vorauswahl:

- Variante 1 und 1b: Schorndorfer Straße / Stuttgarter Straße (bereits untersucht)
- Variante 2: Bruckstraße / Mozartstraße / Feldweg (bereits untersucht)
- Bruckstraße / Sebastian-Bach-Straße (noch nicht untersucht)
- Schorndorfer Straße / Eberhardstraße (noch nicht untersucht)

Prüfung weiterer Trassenvarianten

Zur Erweiterung der Trassendiskussion und Prüfung zusätzlicher Trassen kommen aus Sicht der Verwaltung von Nord nach Süd folgende möglichen Trassenverläufe in Betracht (siehe auch Anlagen 6 und 7):

Variante 3 „Siemensstraße“

- Verlauf: Bruckstraße / Bühlstraße / Staufferstraße / Siemensstraße / Feldwege / Kleiner Ostring / Feldwege
- Länge: 6,3km, Umwegfaktor 2,1
- Topografie: noch akzeptabel
- Potenzial / Akzeptanz durch Radfahrende: gering
- Grundeignung (Basiskriterien): gering
- Chancen: weitgehend getrennte Führung als straßenbegleitender Radweg
- Einschränkungen: relativ große Gesamtlänge, privater Grunderwerb, umwegiger Anschluss an Stuttgart und Kernen, Querung Höhenstraße.

Variante 4 „Ringstraße / Eisenbahnstraße“ (entspricht Variante Nord im Prüfauftrag der CDU-Fraktion vom 18.08.2021, siehe Anlage 4):

- Verlauf: Bruckstraße / Eberhardstraße / Bühlstraße / Ringstraße / Eisenbahnstraße / Fuß- und Radweg / Feldwege
- Länge: 4,8 km, Umwegfaktor 1,6
- Topografie: sehr gut
- Potenzial / Akzeptanz durch Radfahrende: gering
- Grundeignung: mittel bis gering
- Chancen: teilweise getrennte Führung als eigenständiger Geh- und Radweg, Direktanbindung des Bahnhofs.
- Einschränkungen: Gesamtlänge, umwegiger Anschluss an Stuttgart und Kernen, hoher Anteil Schwerlastverkehr (Spedition in der Ringstraße), Grundstückszufahrten mit Schwerlastverkehr im Gewerbegebiet, Querung Bahnhofstraße, längere Engstelle am Geh- und Radweg zwischen Bahn- und Firmengelände, privater Grunderwerb erforderlich, Querung Höhenstraße.

Variante 5 „Maicklerstraße / Wilhelm-Pfitzer-Straße“:

- Verlauf: Bruckstraße / Albrecht-Dürer-Weg / Maicklerstraße / Wernerstraße / Täschenstraße / Wilhelm-Pfitzer-Straße / Feldwege
- Länge: 4,2 km, Umwegfaktor 1,4
- Topografie: sehr gut
- Potenzial / Akzeptanz durch Radfahrende: mittel bis gering
- Grundeignung: mittel bis gering
- Chancen: relativ direkte Führung, teilweise über bestehende Fahrradstraßen
- Einschränkungen: Straßen mit geringer Breite im Wohngebiet mit hohem Parkdruck, hoher Streckenanteil im Gewerbegebiet mit Schwerlastverkehr, Querung Höhenstraße.

Variante 6 „Sebastian-Bach-Straße“:

- Verlauf: Bruckstraße, Wilhelm-Maybach-Straße, Schorndorfer Straße, Hölderlinstraße, Sebastian-Bach-Straße, Feldweg zum Lindle, Saarlandstraße, Beskidensstraße
- Länge: 3 km, Umwegfaktor: 1
- Topografie: sehr gut
- Potenzial / Akzeptanz durch Radfahrende: hoch
- Grundeignung: sehr gut
- Chancen: Führungsform als Fahrradstraße, wenig Eingriffe in den Straßenraum erforderlich.
- Einschränkungen: Sicherheit: Gewerbeverkehr in der Bruckstraße, beidseitige Einmündungen an der Sebastian-Bach-Straße, geringe Breite der Straße, starke Einschränkungen für den ruhenden und fließenden Verkehr zu erwarten, hoher Parkdruck, zahlreiche private Grundstückseigentümer.

Variante 7 „Waiblinger Straße / Tainerstraße“:

- Verlauf: Bruckstraße / Ernst-Heinkel-Straße / Geh- und Radweg südlich der Bruckstraße am Zeppelin-Schulzentrum vorbei / Waiblinger Straße / August-Brändle-Straße / Tainer Straße / Sepp-Herberger-Weg / Zweirichtungsradweg zunächst in östlicher, dann in südlicher Richtung am Wohngebiet Lindle vorbei / direkte Anbindung an die Stuttgarter Straße
- Länge: 3,7km, Umwegfaktor 1,2
- Topografie: sehr gut
- Potenzial / Akzeptanz durch Radfahrende: gut
- Grundeignung: mittel bis gut
- Chancen: teilweise getrennte Führung als eigenständiger Geh- und Radweg, weitgehend auf Hauptverkehrsstraßen mit weniger Parkdruck, Nutzung eines bisher nicht ausgebauten Feldwegs Richtung Lindle ohne Konflikte mit Fußverkehr
- Einschränkungen: Änderung der Verkehrslenkung in der Waiblinger Straße und Umplanung im Bereich der Neuen Mitte Fellbach erforderlich, Querung Esslinger Straße, privater Grunderwerb.

Variante 8 „Pfarrstraße / Tainerstraße“:

- Verlauf: Bruckstraße / Wilhelm-Maybach-Straße / Feldweg / Pfarrstraße / Tainerstraße / Feldweg / Anschluss an Stuttgarter Straße
- Länge: 4,2km, Umwegfaktor 1,4
- Topografie: sehr gut
- Potenzial / Akzeptanz durch Radfahrende: mittel
- Grundeignung: mittel
- Chancen: Führung über die Felder am östlichen Ortsrand (mehrere Varianten der Streckenführung und Querung der Bundesstraße denkbar)
- Einschränkungen: Konflikte und Gefahrenstellen in der Pfarrstraße, Querung Cannstatter Straße, Engstelle Kirchhofstraße, Umplanung im Bereich der Neuen Mitte

Fellbach (Tainerstraße) erforderlich, Querung Esslinger Straße, privater Grunderwerb, Schaffung Anschlussstelle Stuttgarter Straße.

Variante 9 „Kappelberg“ (entspricht Variante Süd im Prüfauftrag der CDU-Fraktion vom 18.08.2021, siehe Anlage 4):

- Verlauf: Bruckstraße / Bühlstraße / Im Hasentanz / Kelterweg bzw. Kappelberg / ehem. Freibad-Areal / Feldweg / Stuttgarter Straße
- Länge: 6,4km, Umwegfaktor 2,1
- Topografie: nicht akzeptabel
- Potenzial / Akzeptanz durch Radfahrende: gering
- Grundeignung: gering
- Chancen: weitgehend getrennte Führung als eigenständiger Geh- und Radweg, landschaftliches Potenzial
- Einschränkungen: Querung Rommelshäuser Straße, Wohngebiete mit hohem Parkdruck, Konflikt mit Landwirtschaft (Weinbau), Esslinger Straße mit zu geringer Breite für getrennte Führung und hoher Verkehrsstärke, hoher Anteil privater Grunderwerb, Eingriff in schützenswerte Kulturlandschaft (breiter Ausbau der Wege und Beleuchtung erforderlich), sehr umwegige Anbindung an die Übergabepunkte.

Variante 10 „Salierstraße / Schaflandstraße“ (Prüfauftrag aus der Sitzung des BVKA vom 14.10.2021)

- Verlauf: Bruckstraße / Eberhardstraße / Feldweg / Brücke über die Gleise / Fuß- und Radweg / Salierstraße / Schmidener Weg / Schaflandstraße / Feldweg.
- Länge: 5,1 km, Umwegfaktor 1,7
- Topografie: gut
- Potenzial / Akzeptanz durch Radfahrende: gering
- Grundeignung: mittel bis gering
- Chancen: teilweise getrennte Führung als eigenständiger Geh- und Radweg, Anbindung an Bahnhof.
- Einschränkungen: Gesamtlänge, umwegiger Anschluss an Stuttgart und Kernen, hoher - Anteil Schwerlastverkehr, Grundstückszufahrten mit Schwerlastverkehr im Gewerbegebiet, Engstellen am gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der Gleise und im Schmidener Weg, Konflikt mit Hol- und Bringzonen am Schmidener Weg, privater Grunderwerb erforderlich, Querung Höhenstraße.
- Starke Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Zufahrten auf die Felder/Entzerrung der Knotenpunkte notwendig

Ergebnis der zweiten Trassen-Voruntersuchung

Insgesamt acht zusätzliche Trassenvarianten wurden anhand der Basiskriterien für Radschnellwege und der erweiterten Kriterien aus der Öffentlichkeitsbeteiligung geprüft und verglichen.

Strecken mit relativ großer Streckenlänge und / oder starkem Höhenprofil wurden nicht für die vertiefte Untersuchung ausgewählt, da im Bestand direkte Radverbindungen ohne Gefälle vorhanden sind. Die Akzeptanz bei deutlich höheren Steigungen und längerer Strecke wäre fraglich.

Eine der untersuchten Strecken weist eine noch gute Grundeignung und ein annehmbares Potenzial für die Umsetzung als Radschnellverbindung auf.

Die Verwaltung schlägt Variante 7 (Waiblinger Straße / Tainer Straße) zur vertieften Untersuchung vor. Für die Variante wird die Möglichkeit der Anpassung der Verkehrsführung in der Waiblinger Straße und der Tainerstraße im Bereich der Neuen Mitte Fellbach und die Schaffung einer Anschlussstelle an die Stuttgarter Straße untersucht.

Die Strecke wird vorgeschlagen, da sie neben der noch guten Grundeignung eine gute Aussicht auf Akzeptanz und damit eine hohe Frequenz an Radfahrenden hat. Die Chancen für die Umsetzung als Radschnellverbindung überwiegen. Die vorhandenen Einschränkungen sind aus Sicht der Verwaltung lösbar. Für beide Varianten spricht auch, dass keine längeren Abschnitte im Gewerbegebiet enthalten sind und dass Wohngebiete mit hohem Parkdruck ausgespart werden. Der Streckenverlauf orientiert sich größtenteils an Durchgangsstraßen.

Die Prüfung erfolgt ergebnisoffen, erst im Verlauf kann festgestellt werden, ob ein akzeptabler Radschnellwegstandard mit stadtverträglichen Kompromissen erreicht werden kann und wie hoch die erforderlichen Eingriffe in bestehende Verkehrsführungen und Planungen sind.

Hinweis: In der Sitzung des BVKA am 14.10.2021 wurde die Verwaltung gebeten, eine weitere Variante entlang der Bahnlinie zu untersuchen. Die Verwaltung hat diesen Vorschlag in die Trassendiskussion und Bewertung aufgenommen (Trassenvariante 10). Ebenfalls sind die Vorschläge bezüglich einer Anpassung der Trassenvariante 7 mit Anschlussstelle an die Stuttgarter Straße östlich des Stadtteils Lindle in die Trassenführung aufgenommen worden. Die Verwaltung empfiehlt diese angepasste Variante 7 aufgrund der vorgenannten Konfliktsituationen (Wohnstraßenbreiten, Parkierung und Stadtgrün) vertieft zu untersuchen.

Weitere Planungsschritte

Nach Vorliegen der Untersuchung werden die Ergebnisse den Gremien vorgestellt. Ein Gesamtvergleich aller 4 Trassenuntersuchungen kann erfolgen (Trassenvarianten 1, 1b, 2 und 7). Die weiteren Schritte der Beteiligung und der Vorbereitung der Trassenuntersuchung werden im Anschluss an die Ergebnispräsentation gemeinsam festgelegt.

Die bisherigen Ergebnisse der Beteiligung werden veröffentlicht.

Zahlreiche Anfragen zur besseren Absicherung von Gefahrenstellen im Zuge des bestehenden Radwegs an der Stuttgarter Straße wurden seitens der Verwaltung ausgewertet. Im Rahmen der Radnetzkonzeption werden die Hinweise aufgegriffen und Lösungsvorschläge erarbeitet. Unabhängig von der Trassenwahl des Radschnellwegs wurde seitens der Befragten Bürgerinnen und Bürger und der Radverbände Bedarf gesehen, den Radweg an der Stuttgarter Straße sicherer zu gestalten.

Die Prüfaufträge und Fragen der CDU-Fraktion vom 18.08.2021 zum Radschnellweg und der Antrag der Fraktion der FW / FD vom 08.09.2021 auf ergebnisoffene Prüfung von Alternativrouten für einen evtl. Radschnellweg sind mit dieser Vorlage abschließend beantwortet.

Anlage 9 dieser Vorlage befasst sich mit den Fragen der Bürgerinnen und Bürger.

Finanzielle Auswirkungen:

- keine
- einmalige Kosten von _____ €
einmalige Erträge von _____ €
- lfd. jährliche Kosten von _____ €
lfd. jährliche Erträge von _____ €
- bei Bauinvestitionen ab 350.000 € siehe beil.
Folgekostenberechnung
- Haushaltsmittel bei Produktsachkonto _____ vorhanden
- über-/außerplanmäßige Ausgabe von 25.000 €
(Buchungsstelle 51100100-42910015) notwendig.
- Sonstiges

gez.
Beatrice Soltys
Bürgermeisterin

gez.
Gabriele Zull
Oberbürgermeisterin

Anlagen:

- Anlage 1: Ergebnisse Infoveranstaltung Radschnellweg
- Anlage 2: Dokumentation Runder Tisch Radschnellweg
- Anlage 3: Umfrage Radschnellweg – Kurzbericht
- Anlage 4.1: Prüfauftrag CDU-Fraktion
- Anlage 4.2: Prüfauftrag der CDU-Fraktion – Variante Nord
- Anlage 4.3: Prüfauftrag der CDU-Fraktion - Variante Süd
- Anlage 5: Prüfauftrag FW-FD-Fraktion
- *Anlage 6: Plan möglicher Trassenverläufe*
- *Anlage 7: Variantenvergleich – Basiskriterien*
- *Anlage 8: Trassenübersicht Variante 7*
- *Anlage 9: Fragen und Antworten RSW Fellbach*