Fellbach

Informationsvorlage **Nr. 048/2023/1**

Federführung	Dezernat III Stabsstelle Radmobilität Orner, Birgit

AZ./Datum:	III/03-4/Or/22.03.2023		
Gremium	**Behandlung**	**Sitzungsart**	**Sitzungsdatum**
Gemeinderat	zur Kenntnisnahme	öffentlich	28.03.2023

Radschnellverbindung RS 5 – Ergebnis der Untersuchung von Trassenvariante 7 und Gesamtvergleich der Trassenvarianten

Bezug:

BVKA	vom 23.04.2020	n.ö.	(Vorlage 060/2020)
GR	vom 28.04.2020	n.ö.	(Vorlage 060/2020)
BVKA	vom 18.06.2020	n.ö.	(Vorlage 084/2020)
GR	vom 30.06.2020	n.ö.	(Vorlage 084/2020)
BVKA	vom 07.10.2020	n.ö.	(Vorlage 142/2020)
GR	vom 20.10.2020	n.ö.	(Vorlage 142/2020)
BVKA	vom 15.04.2021	n.ö.	(Vorlage 088/2021)
GR	vom 27.04.2021	n.ö.	(Vorlage 088/2021)
BVKA	vom 10.06.2021	n.ö.	(Vorlage 109/2021)
GR	vom 22.06.2021	ö.	(Vorlage 109/2021)
NUKA	vom 18.11.2021	n.ö.	(Vorlage 205/2021/3)
GR	vom 30.11.2021	ö.	(Vorlage 205/2021/3)
NUKA	vom 23.11.2022	n.ö.	(Vorlage 227/2022)

Sachverhalt:

Der Radschnellweg RS 5 soll künftig als sicherer und direkter Komfortradweg von Schorndorf über Fellbach nach Stuttgart führen. Die Durchquerung der Stadt in Ost/Westrichtung soll als „stadtverträgliche Lösung" zu einer Hauptverbindung im Radnetz von Fellbach werden. Die bisherige Vorzugstrasse des Radschnellwegs verläuft auf der Stuttgarter Straße, mitten durchs Stadtgebiet. Damit sind vielfältige Herausforderungen in puncto Sicherheit, Flächenverfügbarkeit, Grünachsen, Aufenthaltsqualität und Leistungsfähigkeit zu meistern, damit ein sicherer und stadtverträglicher Ausbau der Strecke erfolgen kann.
Zur Festlegung des endgültigen Trassenverlaufs in Fellbach wurden mehrere mögliche Trassen untersucht und in den gemeinderätlichen Gremien beraten. Am 15.04.2021 im

BVKA und am 27.04.2021 im Gemeinderat wurde über die Ergebnisse der ersten Trassenuntersuchungen 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 Sommer 2021 im Rahmen von Bürgerbeteiligungen und einer Umfrage zum Radschnellweg diskutiert.

Mit dem Ziel, eine möglichst stadtverträgliche Trasse für Fellbach zu entwickeln, wurden im NUKA am 18.11.2021 und im Gemeinderat am 30.11.2021 insgesamt 10 weitere Trassenvarianten auf Grundeignung geprüft und anschließend die Trassenvariante 7 (Waiblinger Straße, Tainer Straße) für eine vertiefte Untersuchung ausgewählt. Die Strecke wurde ausgewählt, da sie die **Kriterien für Stadtqualität** erfüllt und neben der noch **guten Grundeignung** als Radschnellweg eine gute Aussicht auf Akzeptanz und damit eine hohe Frequenz an Radfahrenden hat. Im Rahmen einer Trassenuntersuchung wurde nun geprüft, ob die vorhandenen **Herausforderungen von Trasse 7** (Führung durch die Neue Mitte Fellbach mit Ausbau der Stadtbahn-Endhaltestelle und Neuordnung des Verkehrs) lösbar sind.

1. Ergebnis der Untersuchung von Trassenvariante 7

Für die Trassenvariante 7 (Waiblinger Straße, Tainer Straße) wurde die Machbarkeit im Straßenraum untersucht. Dabei wurden die gleichen Kriterien und Grundlagen wie bei den Trassenuntersuchungen der Varianten 1, 1b und 2 angesetzt. Ziel war es, die Vergleichbarkeit der Ergebnisse herzustellen.

Untersucht wurde die in den gemeinderätlichen Gremien besprochene Trasse mit einer Gesamtlänge von 3,7 km von Übergabepunkt Ost (Bruckstraße) bis Übergabepunkt West (Beskidenstraße). Als Führungsformen beinhaltet die Trasse Fahrradstraßen, Geh- und Radwege, Radfahrstreifen (oder Umweltspur) sowie landwirtschaftliche Wege und eine Unterführung (siehe Anlage 1).

Die Ergebnisse der Untersuchung sind hier nun abschnittsweise dargestellt:

1.1 Abschnitte 1 bis 4: Bruckstraße bis Waiblinger Straße

Auf diesem Abschnitt kann der Radschnellweg als **Fahrradstraße im Gewerbegebiet** und dann als getrennter Geh- und Radweg realisiert werden. Ein besonders **kritischer Abschnitt** ist der Bereich „**Wiesenäcker**". Hier sind viele zu Fuß gehende unterwegs, aber für einen ausreichend breiten und sicher getrennten Fuß- und Radweg steht nicht genügend Platz zur Verfügung. Eine Kompromisslösung könnte die Verbreiterung des bestehenden Wegs von 3,00 m auf bis zu maximal 5,00 m sein. Dies ist mit Eingriffen in die anliegenden Grundstücke südlich des Weges verbunden. Damit hätte der Fußweg eine Breite von 2,00 m und der Zweirichtungs-Radschnellweg eine Breite von 3,00 m. Dies läge unter den Anforderungen für Fußwege und Radschnellwege im Zweirichtungsverkehr. Der daran anschließende Rad- und Fußweg entlang der Zeppelinschule entspricht nach Wegeausbau mit 2,50 m Fußweg plus 4,00 m Radweg dem Radschnellwegstandard.

1.2 Abschnitte 5 und 6: Waiblinger Straße und August-Brändle-Straße

Auf beiden Abschnitten kann der Radschnellweg aufgrund der Platzverhältnisse nur als **Fahrradstraße** realisiert werden. Für die Verkehrssicherheit ist dabei **wichtig, dass** die **Verkehrsstärke reduziert** wird. In der Waiblinger und August-Brändle-Straße sind durchschnittlich rund 3.600 KFZ am Tag unterwegs. Gemäß aktueller Qualitätsstandards für Radschnellwege liegt die Grenze bei 2.500 KFZ pro Tag. Besonders schwierig ist die Einrichtung einer Fahrradstraße, wenn der Straßenzug vom Linienbusverkehr befahren wird. Dies ist hier der Fall.

Für die Einrichtung des Radschnellwegs auf diesem Abschnitt muss Durchgangsverkehr verlagert oder deutlich reduziert werden. Die beiliegende Untersuchung geht daher von der **Einrichtung einer Einbahnstraße** aus. Busse und Radfahrende wären weiterhin in beiden Richtungen zugelassen, aber der Individualverkehr würde in Richtung Norden in die Cannstatter und Bruckstraße umgelenkt (siehe Anlagen). Dies würde zu **Mehrbelastungen in der südlichen Bahnhofstraße und der Cannstatter Straße** führen, für die gemäß Stadtentwicklungsplanung eine Verkehrsberuhigung angestrebt wird.

Die Platzverhältnisse in den Fahrradstraßen wären darüber hinaus auch nicht ideal. Auf einer Straße mit Busverkehr in beiden Richtungen sollte eine Breite von mindestens 6,00 m, besser 6,50 m gegeben sein. Daher ist dieser Abschnitt für den Radverkehr als **kritisch** einzustufen. Die Realisierung wäre mit **Verkehrsverlagerungen** und **großen Einschränkungen für den MIV** verbunden. Außerdem steht die Trasse in **Konflikt mit den Zielen der Stadtentwicklung**.

1.3 Abschnitte 7 und 8: Seestraße und Tainer Straße

In der Seestraße und Tainer Straße ist der Radschnellweg aufgrund der Verkehrsstärke und der fehlenden Verlagerungsmöglichkeit des MIV getrennt und nicht als Fahrradstraße im Mischverkehr zu führen. Hierfür ist viel Platz erforderlich (2,50 m bis 3,00 m je Richtung). Dies steht in Konflikt mit der **Gestaltung der Neuen Mitte Fellbach**, der **Stadtbahn-Endhaltestelle,** den bestehenden und neu zu planenden **Bushaltestellen, den Belangen des Fußverkehrs** sowie dem bisher angedachten Verkehrskonzept für diesen Bereich. Außerdem kollidiert die Planung mit dem Ziel, die Achse Tainer Straße als **Grünachse** weiterzuentwickeln.

Als **besonders kritisch** ist **Abschnitt 7** zwischen der Cannstatter Straße und der Pfarrer-Sturm-Straße einzustufen. Der Platzbedarf der Endhaltestelle der Stadtbahn, der Bushaltstellen und der geplanten Grünachse in diesem Bereich ist nicht mit einer getrennten Führung des Radverkehrs vereinbar. Daher ist für Abschnitt 7 auch kein möglicher Straßenquerschnitt für den Radschnellweg dargestellt.

Bei Umsetzung des Radschnellwegs auf dieser Trasse müssten die Knotenpunkte an der Cannstatter Straße und an der Bahnhofstraße als **Kreisverkehre** mit Radschnellwegstandard oder reduziertem Radschnellwegstandard ausgebaut werden. Für ampelgesicherte Knotenpunkte mit getrennten Aufstellflächen des Radverkehrs steht nicht ausreichend Platz zur Verfügung. Das zukünftige Verkehrskonzept für den Bereich der Neuen Mitte Fellbach müsste dies berücksichtigen. Gleichzeitig haben aber Verkehrsgutachten nachgewiesen, dass die Einrichtung der zuvor genannten Kreisverkehre zu Problemen mit der Andienung der vorhandenen Bushaltestellen führt, da insbesondere die Länge der Bushaltestelle an der Seestraße deutlich verkürzt würde.

Abschnitt 8 sieht eine Verlagerung des Radschnellwegs auf einen direkt nördlich der Stadtbahngleise gelegenen Zweirichtungsradweg mit insgesamt 4 m Breite vor. In Ab-

schnitt 8 müssten 13 Stellplätze entfallen und die bestehenden Grünflächen reduziert werden. Von der Einengung der Grünbeete an der Nordseite der Tainer Straße würde der Fortbestand von insgesamt 40 Bäumen gefährdet.

1.4 Abschnitte 9 bis 11: eigenständig geführter Weg außerorts und Unterführung

Ab dem Familienbad F3 führt Trassenvariante 7 auf einem selbstständig geführten Fuß- und Radweg, welcher 5 m breit ist und auch für landwirtschaftliche Fahrzeuge freigegeben ist. Die Strecke sollte gemäß der Radschnellwegkriterien als Fahrradstraße ausgewiesen werden (mit Freigabe für den landwirtschaftlichen Verkehr). Die Reinigung und der Winterdienst von Radschnellwegen sind seitens der Stadt zu gewährleisten. Außerdem ist die Beleuchtung der Strecke vorzusehen.

Zunächst führt der Radschnellweg hier gemeinsam mit dem Fußverkehr und landwirtschaftlichen Verkehr über den Sepp-Herberger-Weg. Konflikte mit dem Fußverkehr sind hier sehr wahrscheinlich, da der Radverkehr aufgrund der Platzverhältnisse nicht getrennt geführt werden kann.

Für den im Anschluss daran neu auszubauenden und zu asphaltierenden Feldweg ist Freiflächenversiegelung erforderlich. Rund 4.200 qm Fläche auf Ackerflächen und intensiv genutzten Gartenbauflächen werden beansprucht.

Schließlich führt der Abschnitt durch eine Unterführung zurück an die Stuttgarter Straße. Für das Unterführungsbauwerk sind Kosten in Höhe von rund 8 Millionen Euro einzuplanen. Da begleitend zur Unterführungsrampe ein Erschließungsweg angelegt werden muss, ist auch hier hoher Flächenbedarf erforderlich.

Der letzte Abschnitt verläuft genau wie die Trassen 1a und 1b auf der Stuttgarter Straße als Umweltspur bzw. als getrennt geführter Radfahrstreifen.
Die Gesamtbewertung von Trassenvariante 7 erfolgt im nächsten Kapitel.

2. Gesamtvergleich der Trassenvarianten 1, 1b, 2 und 7

Die Untersuchung der Trassenvarianten der Vorauswahl hat gezeigt, dass alle drei Trassen grundsätzlich als Radschnellverbindung geeignet sind. Die Trassen 1b und 7 weisen jeweils Abschnitte auf, die nur mit sehr hohem Aufwand oder mit sehr großen Eingriffen in die Stadtqualität auf Radschnellwegstandard gebracht werden können.

Bei allen Trassen sind zusätzliche Flächen zu beanspruchen. Bei der Trasse 2 und 7 sind dabei sehr viele Eigentümer betroffen. Der Erwerb und die Nutzbarkeit der Flächen ist jeweils zu klären. Alle Trassen erfordern grundlegende Veränderungen im Straßenraum und weitgehende Eingriffe.

Übersichtstabelle zum Trassenvergleich (siehe auch Anlage 3):

Variante	**Variante 1**		**Variante 1b**		**Variante 2**		**Variante 7**	
Länge	2970m	+	3000m	+	2950m	+	3700m	-
Landesradwegenetz	Ja	+	Ja	+	Nein	0	Nein	0
Stellplatzverlust	-128*	-	-125*	-	-200	-	-71	0
Baumbilanz	+67	-	-58	-	0	+	-37	0
Versiegelung und Flächenbeanspruchung	1215qm	+	1005qm	+	2550qm	0	8130qm	-
Anzahl privater Grundstücke	11	+	27	+	99	-	57	0
Anteil Mischverkehr	gering	+	gering	+	hoch	-	hoch	-
Erfüllung RSW-Qualitätsstandards	Ja	+	teilweise	0	Ja	+	teilweise	0
gesamt	6-mal +		5-mal +		3-mal +		0-mal +	

*Kompensationsmöglichkeit in Form einer zusätzlichen Tiefgaragenebene auf dem Postareal mit bis zu 60 öffentlichen Stellplätzen wird derzeit geprüft.

2.1 Trassenvarianten 1 und 1b (Stuttgarter Straße, Schorndorfer Straße)

Die **Trasse 1** hat eine zentrale Erschließungswirkung. Vor allem die zahlreichen Arbeitsplätze nördlich der Stuttgarter Straße sind gut erschlossen. Der Radverkehr wird durchgehend separat auf eigenen Wegen geführt. Damit wird eine hohe subjektive Sicherheit erreicht. Die Umsetzung einer Radschnellverbindung ist mit relativ geringer Flächenbeanspruchung realisierbar.

Trasse 1 beinhaltet sehr große städtebaulichen Herausforderungen und eine umfassende Neuordnung des Straßenraums. Damit verbunden sind hohe Kosten. Viele Bäume müssen im Zuge der Umgestaltung weichen. Gleichzeitig gibt es Platz für noch mehr neue Bäume. Insgesamt 128 Stellplätze müssten an der Trasse weichen. Ohne Kompensation wäre dies mit negativen Auswirkungen auf den Einzelhandel verbunden. Auf einigen Abschnitten kann der Fußverkehr nicht mit angemessener Gehwegbreite geplant werden, wenn Radschnellwegstandard erreicht werden soll. Zur Querung der Höhenstraße wird der Bau einer Unterführung empfohlen.

Die **Trasse 1b** umgeht die Querung der Höhenstraße. Dafür muss die Stuttgarter Straße in Fahrtrichtung Stuttgart zweimal gequert werden. Dies ist zeitaufwendiger als eine Querung der Höhenstraße. Es ist eine geringe Akzeptanz zu erwarten. Die Trasse 1b erfordert zusätzliche Flächen in einem kritischen Abschnitt. Im Bereich von Einmündungen und Zufahrten ist eine Zweirichtungsführung im Seitenraum kritisch zu sehen. Die Trasse 1b schneidet gegenüber der Trasse 1 deutlich schlechter ab und sollte nicht weiterverfolgt werden.

2.2 Trassenvariante 2 (Bruckstraße, Mozartstraße)

Die Erschließungswirkung ist bei **Trasse 2** geringer. Die Achse Stuttgarter Straße – Schorndorfer Straße besitzt nur wenige Querungsmöglichkeiten mit langen Wartezeiten und besitzt so eine hohe Trennwirkung. Der Aufwand zur Umgestaltung des Straßenraums ist geringer. Alle Bäume können erhalten bleiben. Es gibt aber auch kaum Möglichkeiten für weitere Aufpflanzungen. Insgesamt ist eine Verlagerung sehr vieler Stellplätze erforderlich und dies teilweise in Wohngebieten mit hohem Parkdruck. Der Radverkehr wird häufig im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies und zahlreiche Ein-

mündungen und Knotenpunkte mindern die subjektive Sicherheit. Die Flächenbeanspruchung ist größer. Sie konzentriert sich auf intensiv genutzte Gartenbauflächen. Die Trasse führt zudem durch Gewerbegebiete mit einem hohen Anteil an Schwerlast- und Zulieferverkehr.

2.3 Trassenvariante 7 (Waiblinger Straße, Tainer Straße, Feldweg, Unterführung)

Die Erschließungswirkung ist bei **Trasse 7** ähnlich der von Trasse 1. Die Trasse ist jedoch deutlich umwegiger als die Trassen 1 und 2. Der Aufwand zur Umgestaltung des Straßenraums ist vergleichbar mit Trasse 2. Es müssen zahlreiche Bäume gefällt werden. Gleichzeitig gibt es ohne zusätzlichen Grunderwerb kaum Möglichkeiten für weitere Aufpflanzungen. Trasse 7 erfordert eine geringere Verlagerung von Stellplätzen. Der Radverkehr wird häufig im Mischverkehr auf der Fahrbahn und auf landwirtschaftlichen Wegen geführt. Dies und zahlreiche Einmündungen und Knotenpunkte mindern die subjektive Sicherheit. Weitreichende Verkehrsverlagerungen wären für die Realisierung der Trasse erforderlich und im Bereich Wiesenäcker und Sepp-Herberger-Weg ist mit Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr zu rechnen. Die Flächenbeanspruchung und Flächenversiegelung sind deutlich größer als bei den Varianten 1 und 2. Trasse 7 steht in Konflikt mit der Realisierung der Grünachse Tainer Straße und mit den Plänen sowie dem Verkehrskonzept zur Neugestaltung der Neuen Mitte Fellbach.

2.4 Fazit

Auf allen vier Trassen ist es grundsätzlich möglich Radschnellwegstandard herzustellen. Bei den Varianten 1b und 7 gibt es einzelne Abschnitte, welche nur reduzierten Radschnellwegstandard erreichen können. Die Trassen 2 und 7 beinhalten einen hohen Anteil Mischverkehr, der sich negativ auf die subjektive Sicherheit der Radfahrenden auswirkt. Trassenvariante 1 kann insgesamt die beste Erschließungswirkung für den Radverkehr erreichen und kommt ohne Mischverkehr aus, ist aber gleichzeitig mit den größten Eingriffen in den Stadtraum verbunden.

Alle vier bisher untersuchten Trassenvarianten erfordern eine Neuverteilung von Flächen im Straßenraum und verursachen Konflikte mit den Zielen der Stadtqualität und der Grünplanung. Für die Varianten 1, 1b und 2 müssten viele Stellplätze im Straßenraum entfallen. Bei Variante 2 beträfe dies ein Wohngebiet mit hohem Parkdruck. Für Variante 1 müssten sehr viele Baumstandorte entfallen und neu gepflanzt werden. Trasse 7 gefährdet die Umsetzung einer der wichtigsten Grünachsen der Stadt und steht in Konflikt mit dem Verkehrskonzept der Neuen Mitte Fellbach. Alle untersuchten Trassen erfordern Flächenerwerb und bei den Trassen 2 und 7 auch Flächenversiegelung in erheblichem Umfang.

3. Ausblick: Vorschlag der Untersuchung von Trassenvariante 1 mit reduziertem Radschnellwegstandard

Aufgrund der festgestellten schwierigen Vereinbarkeit aller bisher untersuchten Trassenvarianten mit den Zielen der Stadtqualität und den Kriterien der Stadtverträglichkeit schlägt die Verwaltung vor, die Anpassungsmöglichkeiten der Radschnellwegplanung zu untersuchen. Ziel ist es, den Radschnellweg im Einklang mit den Grünachsen, der Fußverkehrs- und ÖPNV-Förderung sowie der Stärkung der Aufenthaltsqualität und der wirtschaftlichen Ziele für den Einzelhandel zu entwickeln. Der Ansatz beinhaltet eine Anpassung des Radschnellwegkriterien, so dass wieder mehr Flächen für den Fußverkehr, die Grünplanung und Gastronomie und Einzelhandel zur Verfügung stehen.

Die Verwaltung schlägt vor, Trasse 1a (Stuttgarter Straße, Schorndorfer Straße) mit reduziertem Standard (Radschnellwegstandard reduziert und ERA-Standard) zu untersuchen und dem Regierungspräsidium Stuttgart sowie dem Verkehrsministerium zur Einzelfallprüfung vorzulegen. Eine Begründung gemäß der in den gemeinderätlichen Gremien entwickelten Kriterien für Stadtverträglichkeit würde hierfür erstellt.

3.1 Begründung des Vorschlags zur Anpassung von Trassenvariante 1:

- An der Stuttgarter Straße wird der Radschnellweg überwiegend **getrennt geführt** (nicht im Mischverkehr), daher kann mit einer Anpassung der Breite des Radwegs der **Platzverbrauch** deutlich gesenkt werden. Dadurch werden wieder **Flächen für den Fußverkehr**, für die **Grünplanung** und für den **Erhalt von Parkplätzen** frei.
- Auf Trassen, die große Anteile mit Fahrradstraßen oder Feldwegen haben sind die Anpassungsmöglichkeiten sehr gering. Die Fahrbahn- und Wegebreiten können nicht weiter reduziert werden.
- Große Abschnitte der **Stuttgarter Straße** sollten auch ohne Radschnellweg **für den Rad- und Fußverkehr ertüchtigt werden**. Die Rad- und Fußwege sind oft zu schmal und sie verfügen nicht über die notwendigen Sicherheitsabstände zu den Parkplätzen und zum fließenden Verkehr.

3.2 Kriterien für die Anpassung:

- **Gerechte Verteilung der Flächen im Seitenraum**: Gehwegbreite und Radschnellwegbreite sind überwiegend gleichverteilt. Der Radschnellweg wird mit 2,50 m (bzw. abschnittsweise auch 2,00 m) je Richtung geplant.
- **Teilweise Verlagerung des Radschnellwegs auf die Fahrbahn**, um im Kernbereich der Stuttgarter Straße die Wartezeit an den Knotenpunkten für alle Verkehrsteilnehmer zu verringern und Zufahrten besser abzusichern.
- **Erhalt und teilweise Ausweitung der Grünflächen** und Erhalt von **mehr Parkplätzen** an der Stuttgarter Straße.
- Teilweise **Verlagerung von Motorisiertem Individualverkehr** (MIV) **in den Stadttunnel** mit Nutzung der zusätzlichen Möglichkeiten der Verkehrssteuerung über die Regionale Mobilitätsplattform.
- **Anpassung überbreiter Fahrspuren** am Ortsausgang in Richtung Stuttgart und gemäßigte **Reduktion von Fahrspuren für den MIV,** sofern die Leistungsfähigkeit des Straßenraums dies ermöglicht.
- Erhalt der Wartezeiten für den Busverkehr und **Busbeschleunigung** (Umweltspuren).
- **Verbesserung der Querungsmöglichkeiten** für den Fuß- und Radverkehr.
- Erhalt einer **ausreichend langen Linksabbiegespur** ins Wohngebiet **Lindle.**
- **Verzicht auf ein Ingenieurbauwerk** für den Radverkehr an der Höhenstraße.

Zwei erste Entwürfe einer möglichen straßenräumlichen Konzeption für die Trasse Schorndorfer und Stuttgarter Straße mit reduziertem Standard wurde vom Verkehrsplanungsbüro Via eG erarbeitet (siehe Anlage 4).

Die Kenndaten der *ersten beiden Entwürfe* einer straßenräumlichen Konzeption für Trassenvariante 1 mit reduziertem Standard stellen sich wie folgt dar:

Abschnitt	West (Beskidenstraße bis Esslinger Straße)	Mitte (Esslinger Straße bis Stuttgarter Platz)	Ost (Stuttgarter Platz bis Ortsende)	Gesamt
Baumverlust				
Trasse 1	-18	-16	-38	**-72**
Trasse 1 reduziert	-20*	-9	-16*	**-45**
Stellplatzverlust				
Trasse 1	-21	-35	-72	**-128**
Trasse 1 reduziert (Entwurf 1)	-21	-20	-55	**-96**
Trasse 1 reduziert (Entwurf 2)	*-21*	*-12*	*-30*	***-63***

*Kompensation ist durch Aufpflanzung von jeweils 1 zusätzlichen 3 m breiten und mindestens 200 m langen Grünfläche möglich.

4. Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung wird nun die folgenden weiteren Schritte vornehmen:

- Stadtentwicklungsvorhaben Lussäcker: Die **Wiederaufnahme des Planungsprozesses** im **Stadtentwicklungsvorhaben Y-Quartier** unter der bisher geplanten Verwendung von Grundstücksteilen im Eigentum der Stadt Fellbach soll nun erfolgen.
  Begründung: Mit Untersuchung der Trasse 1 Stuttgarter Straße im reduzierten Standard ist sichergestellt, dass das Vorhaben mit einer möglichen Realisierung des Radschnellwegs in der Stuttgarter Straße vereinbar ist und die überplanten Grundstücksteile im Eigentum der Stadt nicht für die Radschnellwegverbindung benötigt werden. In der Beratung dieser spezifischen Thematik im BVKA am 08.12.2022 wurde die Wiederaufnahme des Planungsprozesses auf März 2023 verschoben, nachdem ein entsprechender Beschluss über die Radschnellverbindungstrasse durch Fellbach gefasst wurde. Dieser genaue Beschluss ist zwar nicht für die aktuelle Gremienrunde vorgesehen, allerdings mit dieser Vorlage der Nachweis geführt, dass die Wiederaufnahme des Planungsprozesses zu den zuvor genannten Bedingungen keine Einschränkungen für die weiteren Planungen der Radschnellverbindung bietet und somit nun aktiv weiterverfolgt werden kann.

- **Weitere Prüfung** und Untersuchung der **Trassenvariante 1** Stuttgarter Straße mit reduziertem und **stadtverträglichem Standard**. Durchführung eines Ortstermins und weiterer Abstimmungstermine zur Diskussion der Planung sowie begleitende **Leistungsfähigkeitsuntersuchungen**.

- Weitere **Vorbereitung der Trassenentscheidung** und Erstellung eines Antrags auf **Einzelfallgenehmigungen** für Abschnitte mit reduziertem Standard.

- Antrag auf **Verlängerung der Bewilligungsfrist** für die Planung des RS 5 (diese endet im Dezember 2024) und Antrag auf Aufstockung der Planungsmittel.

- **Trassenentscheidung** und **Start der Vorplanung**

Finanzielle Auswirkungen:

☐ keine

☒ einmalige Kosten von 24.656,80 €
einmalige Erträge von 21.574,70 €

☐ lfd. jährliche Kosten von _____ €
lfd. jährliche Erträge von _____ €

☐ bei Bauinvestitionen ab 350.000 € siehe beil. Folgekostenberechnung

☒ Haushaltsmittel bei Produktsachkonto 54100000.78720102 (Maßnahme 578) vorhanden

☐ über-/außerplanmäßige Ausgabe von _____ € notwendig

☒ Sonstiges: Fördersatz 87,5%

gez.
Beatrice Soltys
Bürgermeisterin

gez.
Gabriele Zull
Oberbürgermeisterin

Anlagen:
- Anlage 1: Führungsformen Trassenvariante 7
- Anlage 2: Ergebnis der Trassenuntersuchung von Variante 7 (Waiblinger Straße / Tainer Straße) und Trassenvergleich
- Anlage 3: Gesamtvergleich der Bilanz der Bäume und Stellplätze für die Trassenvarianten 1a, 1b, 2 und 7
- *Anlage 4.1: Straßenräumliche Konzeption Trassenvariante 1 (Stuttgarter Straße) mit reduziertem Radschnellweg-Standard (Entwurf 2) – Abschnitt 1*
- *Anlage 4.2: s.o. – Abschnitt 2*
- *Anlage 4.3: s.o. – Abschnitt 3*
- Anlage 4.5: s.o. – Abschnitt 5