

Federführung	Dezernat III Kunz, Sebastian Orner, Birgit
--------------	--

AZ./Datum:	III/03-4/Ku/12.09.2024		
Gremium	Behandlung	Sitzungsart	Sitzungsdatum
Ausschuss für Stadtentwicklung, Klimaschutz und Mobilität	zur Kenntnisnahme	nicht öffentlich	09.10.2024
Gemeinderat	zur Kenntnisnahme	öffentlich	22.10.2024

Radschnellverbindung RS 5 - Sachstand und Ausblick
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)
NUKA vom 16.03.2023	n.ö.	(Vorlage 048/2023)
GR vom 28.03.2023	ö.	(Vorlage 048/2023)

Sachverhalt:

Die Landesregierung hat sich in ihrem Koalitionsvertrag zum Ziel gesetzt, den Anteil des Radverkehrs im Modal Split als Beitrag zum Klimaschutz bis 2030 auf 20% zu steigern. Zu den Maßnahmen gehört der Bau von mindestens 20 Radschnellverbindungen für den Alltagsverkehr.

Unter einer Radschnellverbindung versteht das Land Radwege mit einer Breite von mind. 3,0m (Einrichtungsradschnellweg) bzw. 4,0m (Zweirichtungsradschnellweg). Darüber hinaus ist ein Sicherheitsabstand von 0,75m zu Parkplätzen und zum fließenden Verkehr einzuhalten. Weitere Kriterien sind eine möglichst geringe Wartezeit an Knotenpunkten und Querungen (innerorts max. 30 Sekunden pro Kilometer), geringes Gefälle (max. 6%), sehr guter Fahrbelag, sowie eine möglichst direkte, umwegfreie und sichere Wegeführung.

Radschnellverbindung RS 5 von Stuttgart nach Schorndorf

Die Radschnellverbindung 5 (RS 5) von Stuttgart nach Schorndorf zählt zum vordringlichen Bedarf des Landes. Nach einer ersten Machbarkeitsstudie 2019 durch das Land und den Rems-Murr-Kreis erfolgte in Kooperation mit den beteiligten sieben Kommunen die Ausarbeitung eines Förderantrags für die Planung der Strecke mit 87,5% Förderanteil. Dieser wurde bewilligt und läuft zum Dezember 2024 aus.

Bei der Planung des Trassenverlaufs hat der Rems-Murr-Kreis die Bürger umfangreich beteiligt. In diesem Rahmen wurden rund 300 Einwendungen für die insgesamt 22 Kilometer lange Strecke in einem Onlineportal hinterlegt und bei den weiteren Planungen berücksichtigt. Für die Kommunen Schorndorf, Winterbach, Remshalden, Weinstadt und Kernen liegen die Beschlüsse zu einer Vorzugstraße vor, der Rems-Murr-Kreis bereitet derzeit die Entwurfsplanung vor. Die Stadt Stuttgart hat ebenfalls ihre Vorzugstraße festgelegt.

Abschnitt auf Gemarkung Fellbach

Fellbach ist am RS 5 neben Stuttgart die einzige Kommune, bei der die Trasse für den RS 5 mitten durch den Ort führt, in Fellbach auf einer Länge von rund drei Kilometern. Die Übergabepunkte Ost und West in der Bruckstraße und in der Stuttgarter Straße mit Anschluss an Kernen und Stuttgart stehen bereits fest. Die Entscheidung über den Verlauf der Trasse wird von der Stadt Fellbach eigenständig getroffen.

Zur Festlegung eines geeigneten Trassenverlaufs hat man es sich in Fellbach nicht leicht gemacht. Große Anstrengungen wurden unternommen, um eine geeignete und konfliktfreie Trasse zu finden. Insgesamt 10 Trassenverläufe wurden untersucht (davon 3 vertieft) und in den gemeinderätlichen Gremien beraten. Begleitend fanden Verkehrsuntersuchungen und Radverkehrszählungen statt.

Am 27.04.2021 wurde im Gemeinderat 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. 2022 wurde zusätzlich die Trassenvariante 7 (Waiblinger Straße, Tainer Straße) untersucht.

Ergebnis bisheriger Trassenuntersuchungen in Fellbach

Im Ergebnis zeigte die vertiefte Untersuchung der drei Trassen mit der besten Grundeignung (Trasse 1 Stuttgarter Straße, 2 Bruckstraße, Mozartstraße und 7 Waiblinger Straße Tainer Straße), dass diese mit großen Konflikten verbunden sind.

Es wurde keine zufriedenstellende Lösung gefunden. Die Anforderungen eines Radschnellweges sind breite Wege, möglichst vom anderen Verkehr getrennt, schnell und

direkt, kreuzungsarm und sicher. In einem eng bebauten Stadtgebiet mit hohen Nutzungskonkurrenzen ist dies kaum umsetzbar.

Für die Varianten 2 und 7 war klar, diese können im Radschnellweg-Standard nicht stadtverträglich umgesetzt werden. Zudem ist eine Anpassung des Standards schwierig, da der Straßenraum auf diese Trassen eng begrenzt ist und die enthaltenen Fahrradstraßen (Mischverkehr) in ihrer Breite nicht weiter reduziert werden können.

Auch die Trasse 1 (Stuttgarter Straße) kann keinen RSW-Standard erreichen, ohne dass große Konflikte entstehen würden. Jedoch ist es auf Trasse 1 möglich, eine Anpassung der Breite und der Art des Radwegs vorzunehmen, um eine stadtverträgliche und sichere Lösung herbeizuführen.

„Fellbach-Kriterien“ für eine stadtverträgliche Radwegführung

Da der RS 5 in jedem Fall mitten durch das Fellbacher Stadtgebiet führen wird, wurden über die genannten Kriterien von Bund und Land hinaus weitere Maßgaben erarbeitet, um eine größtmögliche Stadtverträglichkeit sicherzustellen. Wichtigste Zielsetzung der Fellbacher Kriterien ist eine Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer, ganz gleich, ob sie mit dem Fahrrad, dem Auto, dem ÖPNV oder zu Fuß unterwegs sind. Es soll ein sicheres Netzwerk geschaffen werden, das die Rad- und Fußverbindungen im Stadtgebiet stärkt. Dabei stehen ein gutes Miteinander und die gegenseitige Rücksichtnahme im Vordergrund.

Kriterien für eine stadtverträgliche Radwegführung:

- Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, v.a. Fußverkehr
- Erhalt von Bäumen und Aufwertung von Grünflächen
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Erhalt von Parkplätzen
- Sicherung der Attraktivität des Einzelhandels
- Geringe Beanspruchung von privaten Flächen
- Guter Verkehrsfluss, v.a. auch für den ÖPNV (Buslinien)

Ziel in Fellbach ist keine drei- oder vier Meter Breite Trasse, die zerschneidet, sondern eine „maßgeschneiderte“ Lösung, welche sicher für die Radfahrenden ist und gleichzeitig den Stadtraum für alle aufwertet. Es werden unterschiedliche und jeweils pragmatisch gewählte Formen von Radwegen verwendet: Von getrennten Radwegen über Radfahrstreifen bis hin zu Mischverkehr mit Radschutzstreifen.

Trassenvariante 1 als stadtverträgliche Radverbindung

Die stadtverträgliche Lösung integriert sich in die Stadt, ist attraktiv für den Einzelhandel, strebt den Erhalt von möglichst vielen Parkplätzen an und zielt auf eine ökologische Aufwertung ab. Sie wird in enger Abstimmung mit den Fellbacher Bürgerinnen und Bürgern erarbeitet, um deren Anforderungen und Wünsche bestmöglich zu berücksichtigen.

Für die Erarbeitung einer stadtverträglichen Trasse wurde Variante 1 entlang der Stuttgarter und Schorndorfer Straße ausgewählt, da diese Verbindung die besten Grundvoraussetzungen aufwies. Schon heute ist dies die Achse mit den meisten Radfahrenden in Fellbach. Es handelt sich um die kürzeste Verbindung zwischen Waiblingen und Stuttgart. Die aktuell vorhandenen Gefahrenstellen müssten ohnehin beseitigt werden, sodass hier kein zusätzlicher Aufwand entsteht. Eine stadtverträgliche Radwegführung ist durchgängig umsetzbar. Die stadtverträgliche Variante 1 zeichnet sich darüber hinaus dadurch

aus, dass weniger Konflikte entstehen sowie weniger Grünflächen und Parkplätze beansprucht werden. Die Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger sich deutlich verbessern.

Der Radverkehr wird durchgehend separat auf eigenen Wegen geführt. Damit wird eine hohe subjektive Sicherheit erreicht. Die Umsetzung einer Radschnellverbindung ist dort mit relativ geringer Flächenbeanspruchung realisierbar.

Mit folgenden Maßnahmen soll Variante 1 eine größtmögliche Stadtverträglichkeit gewährleisten:

- **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 Erweiterung von Grünflächen** und Erhalt möglichst vieler **Parkplätze**.
- 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 Waiblingen und gemäßigte **Reduktion von Fahrspuren für den MIV**, sofern die Leistungsfähigkeit des Straßenraums dies ermöglicht.
- Erhalt der Wartezeiten für den Busverkehr und **Busbeschleunigung**.
- **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.

Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung wird nun die folgenden weiteren Schritte vornehmen:

- Weitere **Prüfung und Untersuchung der Trassenvariante 1** Stuttgarter Straße **mit reduziertem und stadtverträglichem Standard**. Aktuell laufen auf Grundlage der Hinweise aus der Bürgerbeteiligung am 20.06.2023 Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten, zu den Grünstandorten sowie eine Parkraummuntersuchung an der Stuttgarter Straße. Die Ergebnisse der Untersuchungen werden den Gremien im Januar/Februar 2025 vorgestellt.
- **Veranstaltung zur Anwohnerinformation am 6. November 2024**, zu der alle Anwohnenden entlang der Stuttgarter und Schorndorfer Straße, Vertreter der Fraktionen des Gemeinderats, lokale Einzelhandels- und Gewerbevereine, lokale Verkehrsverbände sowie Vertreter der Fachämter und der Wirtschaftsförderung Fellbach eingeladen werden.
Ziel der Veranstaltung ist es, alle Anwohnenden über den aktuellen Stand der Planungen zur stadtverträgliche Radwegeverbindung zu informieren und einen Ausblick auf die weiteren Schritte zu geben. An Thementischen für alle 5 Abschnitte können die Anwohner Fragen stellen und Hinweise geben. Dadurch wird sich zeigen, welche Themen bei der Planung noch zu berücksichtigen sind. Die Ergebnisse der Anwohnerinformation werden dem Gemeinderat im Januar/Februar 2025 präsentiert.

- 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 für Fellbach.

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 _____ € notwendig
- Sonstiges

gez.
Beatrice Soltys
Bürgermeisterin

gez.
Gabriele Zull
Oberbürgermeisterin

Anlagen: 2024-10 Sachstand stadtverträgliche Radverbindung RS 5