Radschnellverbindungen Baden-Württemberg

Die Infrastruktur der Zukunft nimmt Formen an.

www.radschnellverbindungen-bw.de

Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

1. Auflage: November 2019

Grußwort 5

1 / Raus aus dem Stau, rauf auf's Rad! 6

2 / Radschnellverbindungen – direkt, schnell und sicher 8

3 / Attraktiver Radverkehr – international ein Erfolgsmodell 10

4 / Große Dynamik in Baden-Württemberg 12
Wie realisieren Land und Kommunen gemeinsame Radschnellverbindungen?
Wie können Kommunen aktiv werden?
Wer ist zuständig?
Wann geht es los?
Und wer bezahlt das alles?
Hier geht's lang: Einheitliche Kennzeichnung
Es geht los: Betrieb der Radschnellverbindungen

5 / Kommunikation & Beteiligung – Die Schlüssel zum Erfolg 16
Kommunikation als Grundlage eines effizienten Planungsprozesses
Beteiligung im Planungsprozess
Die Vorteile

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit ihrem Erfindergeist haben die Menschen in Baden-Württemberg die Grundlagen für unsere heutige Mobilität geschaffen. Dieser Vorreiterrolle wollen wir auch in Zukunft gerecht werden und gleichzeitig die Verkehrswende vorantreiben. Im Jahr 2030 sollen die Bürgerinnen und Bürger im Land jeden zweiten Weg zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen. So werden wir in Baden-Württemberg zu Wegbereitern für eine nachhaltige Mobilität.

Der Radverkehr hat hierbei eine Schlüsselrolle. Wer Rad fährt reduziert Lärm und Feinstaub, schont die Umwelt und das Klima und fördert die eigene Gesundheit. Zugleich verbessert sich die Lebensqualität in unseren Städten und Gemeinden. Dafür brauchen wir die passende Infrastruktur, damit das Fahrrad auch auf längeren Strecken ein attraktives Fortbewegungsmittel ist.

Wir haben uns zum Ziel gesetzt bis 2030 einen Radverkehrsanteil von 20 Prozent im gesamten Land zu erreichen. Als Zwischenschritt wollen wir bis 2025 zehn Radschnellverbindungen realisieren, auf denen Radfahrende schnell, sicher, staufrei und getrennt von anderen Verkehrsmitteln unterwegs sein können.

Das Land plant aktuell neun Strecken in eigener Baulast. Auf einem Teilabschnitt der Radschnellverbindung Böblingen/Sindelfingen – Stuttgart ist die Mobilität der Zukunft bereits seit Mai 2019 erlebbar. Wir sind uns sicher, dass dank der attraktiven Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg bald noch viel mehr Menschen gerne mit dem Rad unterwegs sein werden.

Beim Ausbau der Radschnellverbindungen kommt den Kommunen eine zentrale Rolle zu. Die vorliegende Broschüre bietet einen ersten Überblick über mögliche Strecken und die Vorteile der neuen Verbindungen. Kreise, Städte und Regionen, die zum Ausbau der Radschnellverbindungen beitragen möchten, unterstützen wir gerne fachlich und mit attraktiven Fördermöglichkeiten.

Kommen Sie auf uns zu und machen Sie sich mit uns auf den Weg in eine nachhaltige Zukunft. Packen wir es gemeinsam an!

Ihr

Winfried Hermann MdL
Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg

1 / Raus aus dem Stau, rauf auf’s Rad!

Um die Klimaziele von Land, Bund und Europäischer Union (EU) zu erreichen, ist eine weitreichende Veränderung des heutigen Mobilitätssystems und -verhaltens erforderlich. Baden-Württemberg ist Wegbereiter einer modernen und nachhaltigen Mobilität der Zukunft. Im Jahr 2030 soll der Bereich Verkehr, der derzeit für rund ein Drittel des klimaschädlichen CO2-Ausstoßes im Bundesland verantwortlich ist, 40 Prozent weniger Kohlenstoffdioxid emittieren als 1990. Das Integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept (IEKK) der Landesregierung führt konkrete Maßnahmen für dieses gesamtgesellschaftliche Großprojekt auf. Ein zentrales Ziel ist: Bis 2030 sollen Bürgerinnen und Bürger jeden zweiten Weg zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegen. Das Land bietet, ebenso wie die EU, der Bund und die Kommunen, zahlreiche Fördermöglichkeiten für den Ausbau der hierfür benötigten Infrastruktur.

Radfahren wird immer attraktiver

Auf Kurzstrecken bis fünf Kilometer ist das Fahrrad in der Regel das schnellste Verkehrsmittel. Statistisch gesehen verfügt jeder Mensch in Baden-Württemberg über mindestens ein Fahrrad. Durch Pedelecs und neue Antriebe wird das Radfahren auch für neue Zielgruppen attraktiver. Mit einer Verbesserung der Infrastruktur durch Radschnellverbindungen können wir dazu beitragen, dass Menschen in ihrem Alltag auch Strecken von bis zu 15 Kilometern gerne mit dem Rad zurücklegen. Das Potenzial ist riesig: 60 Prozent aller Erwerbstätigen in Baden-Württemberg arbeiten nicht in ihrem Wohnort – deutlich mehr als im Bundesdurchschnitt (39 Prozent). Menschen wollen ihre Wege zur Arbeit, zur Ausbildung, zu Freizeitaktivitäten oder zum Einkaufen klimaschonend, bezahlbar und komfortabel zurücklegen können. Bund, Land und Kommunen müssen hierfür die passende Infrastruktur der Zukunft bereitstellen.

Heute die Infrastruktur der Zukunft erschaffen

Entlang hoch belasteter Pendlerstrecken können Radschnellverbindungen einen großen Teil des Autoverkehrs auf das Fahrrad verlagern. Sie tragen dazu bei, die Luft sauber zu halten, Staus zu vermeiden und Lärm zu vermindern. So erhöhen sie die Lebensqualität im Land. Um die Infrastruktur der Zukunft heute zu gestalten, sind Mut und Mitgestaltung gefragt: Wenn Land und Kommunen, Land- und Forstwirtschaft, Naturschutz, Wasser- und Verkehrsbehörden sowie engagierte Bürgerinnen und Bürger zusammen an einem Strang ziehen, wird die neue Infrastruktur Formen annehmen – heute schon bei der Realisierung von Teilabschnitten und in Zukunft beim umfangreichen Ausbau.

2 /

Radschnellverbindungen – direkt, schnell und sicher

Detaillierte Informationen finden Sie auf **radschnellverbindungen-bw.de**

Radschnellverbindungen (RSV) sind besondere Routen für den Radverkehr, die sich deutlich von herkömmlichen Radwegen unterscheiden. Ab einem Verkehrsaufkommen von 2.000 Radfahrten pro Tag kommen Strecken als Radschnellverbindung in Betracht. Sie verbinden Städte miteinander oder mit dem jeweiligen Umland, erschließen Stadtzentren, Arbeitsplatzschwerpunkte und Hochschulstandorte und reduzieren so das Verkehrsaufkommen auf stark frequentierten Pendlerstrecken. Radschnellverbindungen zeichnen sich durch hohe Qualitätsstandards aus. Die Trassen werden so geführt, dass Radfahrerinnen und Radfahrer auch längere Distanzen zügig mit dem Rad zurücklegen können.

Folgende Kriterien zeichnen Radschnellverbindungen aus:

- **Gesamtstrecke** mindestens fünf Kilometer
- **Prognostiziertes Potenzial** von mindestens 2.000 Fahrradfahrten täglich
- **Breite** mindestens zwischen drei Metern (Einrichtungsverkehr) und vier Metern (Zweirichtungsverkehr)
- Strecken sind **von anderen Verkehrsmitteln getrennt**
- Routen sind **möglichst kreuzungsfrei** oder mit **minimalen Wartezeiten an Kreuzungen**
- **Hohe Belagsqualität** und eine **möglichst geringe Steigung**

Was macht Radschnellverbindungen so attraktiv?

Sie sind direkt: Radschnellverbindungen werden so geplant, dass Radfahrerinnen und Radfahrer an ihr Ziel gelangen, ohne Umwege zu fahren oder unterwegs häufig anhalten zu müssen. So kommt es für immer mehr Menschen in Frage, auch längere Strecken mit dem Rad zurückzulegen. Das gilt vor allem dort, wo das Auto oder der Öffentliche Personennahverkehr bisher alternativlos schienen.

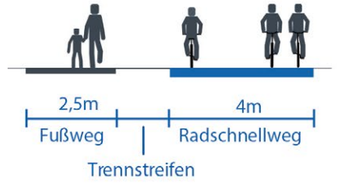
Sie sind schnell: Die Reisezeit verkürzt sich durch die neuen Radschellverbindungen, obwohl die maximale Fahrgeschwindigkeit vergleichbar mit der auf herkömmlichen Radwegen ist. Das liegt daran, dass es kaum Hindernisse oder Haltepunkte gibt. Radschnellverbindungen haben so wenige Kreuzungen wie möglich und an den vorhandenen haben meist die Radfahrenden Vorfahrt.

Sie sind sicher: Die Fahrstreifen sind so breit, dass Radfahrerinnen und Radfahrer nebeneinander fahren können, ohne den Gegenverkehr zu behindern. Jede und jeder kann im eigenen Tempo fahren und sicher überholen, egal ob mit einem herkömmlichen Fahrrad oder mit einem Pedelec. Auch Kinder und ältere Menschen sind auf der Verbindung sicher unterwegs. Radschnellwege sind vom Kfz-Verkehr getrennt und auch für Fußgängerinnen und Fußgänger gibt es in der Regel separate Wege. Das ermöglicht einen guten Verkehrsfluss und erhöht die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

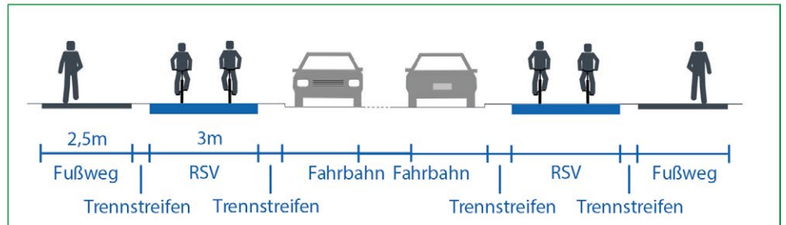
Um Landkreise und Städte beim Planen und Bauen von Radschnellverbindungen zu unterstützen, hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg veröffentlicht und verbindlich eingeführt.

Jede Radschnellverbindung hat ihren ganz eigenen Charakter, da nicht alle Verkehrsverbindungen Neubauprojekte sind und bereits vorhandene Infrastruktur genutzt wird. Bestehende Wege und Netze werden hinsichtlich Qualität und Sicherheit optimiert und in die Radschnellverbindungen integriert. Es gibt 3 "Kategorien", in die die verschiedenen Führungsformen (Einrichtungsradweg, Zweirichtungsradweg, landwirtschaftliche Wege, Radfahrstreifen, Fahrradstraße...) eingeteilt sind. Hier wird für jede "Kategorie" eine mögliche Führungsform aufgezeigt.

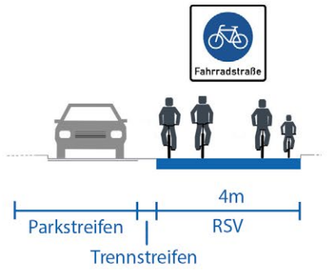
1 Selbstständig geführte Verbindung (Zweirichtungsradweg)



2 Verbindung an Hauptstraßen (Einrichtungsradweg)



3 Verbindung auf Nebenstraßen



Für Strecken mit weniger als 2.000 Radfahrten pro Tag gibt es einen reduzierten Standard oder den Standard des RadNETZ Baden-Württemberg. Auch damit lassen sich schnelle und sichere Radwege planen und bauen.

3 / Attraktiver Radverkehr – international ein Erfolgsmodell

Wenn wir attraktive Bedingungen für das Fahrrad schaffen wollen, müssen wir das Rad beziehungsweise den Radweg nicht neu erfinden. Ein Blick auf Projekte in Europa zeigt uns, wie man mit guter Infrastruktur den Radverkehr stärkt.

Die Niederlande sind Vorreiter beim Bau von Radschnellverbindungen. Seit den 1980er Jahren ist ein Streckennetz von ca. 300 Kilometern Radschnellverbindungen entstanden, weitere 600 Kilometer sind geplant. Das prominenteste Beispiel ist der **RijnWaalpad** in der Provinz Gelderland. Hier radeln die Berufspendlerinnen und Berufspendler über eine Fahrradbrücke, durch einen Fahrradtunnel und durch einen Fahrrad-Kreisverkehr zur Arbeit und haben Vorrang vor dem motorisierten Verkehr.

Auch Dänemark zählt zu den Trendsettern beim Ausbau von Radschnellverbindungen. Die Hauptstadt Kopenhagen will bis 2025 CO_2-neutral sein. Dazu soll der Anteil der Fahrradpendlerinnen und Fahrradpendler bis 2020 auf 41 Prozent steigen. Mit dem Bau von Radschnellverbindungen sollen rund 7.000 Tonnen CO_2-Emissionen eingespart werden. Seit 2009 plant und baut die Stadt zusammen mit 27 Gemeinden ein Streckennetz von 45 Radschnellverbindungen mit 746 Kilometern Länge, die sogenannten **Supercykelstier**, die vom Umland ins Stadtzentrum führen und so Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsstätten miteinander verbinden.

Am Beispiel der **Cycleways** in London wird deutlich, wie eine Metropole den Radverkehr als festen Bestandteil des städtischen Verkehrssystems etablieren kann. Geplant ist, dass ein Netz aus Radschnellverbindungen das Zentrum sternförmig mit den Außenbezirken verbindet. Die Ziele: Das Stadtgebiet vom motorisierten Individualverkehr entlasten, den Arbeitsmarkt positiv beeinflussen und die Gesundheit der Bevölkerung verbessern.

Steckbrief RijnWaalpad

- **Lage:** Arnhem – Nijmegen, Niederlande
- **Länge:** ca. 15 km
- **Bauzeit:** 2010 – 2015
- **Kosten:** ca. 17 Mio. Euro
- **Besonderheiten:** Fahrrad-Kreisverkehr in Arnhem, Fahrradbrücke in Nijmegen, Fahrradtunnel, Fahrradparkhaus in Arnhem und Nijmegen, Straßenlaternen in Form des Logos der Radschnellwege, Designer-Fahrradbügel

Steckbrief Supercykelstier Kopenhagen

- **Lage:** Kopenhagen, Dänemark
- **Länge:** 390 km realisiert, 746 km geplant
- **Bauzeit:** seit 2009
- **Kosten:** 29 Mio. Euro für das gesamte Projekt
- **Verkehrspotenzial:** 1,4 Mio. km/Werktag
- **Besonderheiten:** Mehr als die Hälfte der Bevölkerung Kopenhagens fährt mit dem Fahrrad zur Arbeit oder Ausbildung

Steckbrief Cycleways London

- **Lage:** London, Großbritannien
- **Länge:** 450 Kilometer bis 2024 geplant
- **Bauzeit:** seit 2008
- **Kosten:** 214 Mio. Euro (für den Bau ab 2015)
- **Verkehrspotenzial:** Erhöhung des Radverkehrsanteils auf fünf Prozent bis zum Jahr 2026

Auch innerhalb Deutschlands gibt es ambitionierte Pionierprojekte: Der **RS1** in Nordrhein-Westfalen wirbt beispielsweise damit, „der schnellste Weg durchs Revier“ für alle zu sein, die mit dem Rad im Ruhrgebiet zwischen Duisburg und Hamm unterwegs sind. Der erste Abschnitt von Mülheim an der Ruhr bis Essen wurde 2015 eröffnet.

Steckbrief Radschnellweg Ruhr (kurz: RS1)

- **Lage:** Duisburg – Hamm, Deutschland
- **Länge:** 101 km
- **Bauzeit:** seit 2014
- **Kosten:** 184 Mio. Euro
- **Verkehrspotenzial:** Entlastung von 50.000 Pkw-Fahrten täglich, CO_2-Emissions-Reduktion von 16.600 Tonnen jährlich
- **Besonderheiten:** Längste Radschnellverbindung der Welt, 1,65 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner, 430.000 Arbeitsplätze und vier Universitäten mit ca. 150.000 Studierenden im Einzugsgebiet

4 / Große Dynamik in Baden-Württemberg

Radschnellverbindungen sind Leuchtturmprojekte, die öffentlichkeitswirksam signalisieren, dass der Radverkehr in Baden-Württemberg engagiert ausgebaut wird. Das Interesse an Radschnellverbindungen als attraktive und klimafreundliche Alternative zum Autoverkehr nimmt stetig zu. Das Land möchte Radschnellverbindungen so schnell wie möglich realisieren und hat bereits mehrere Projekte begonnen. Auch zahlreiche Regionen, Landkreise und Kommunen haben ihrerseits die Initiative ergriffen und treiben die Planungen tatkräftig voran. Das Land ist hierbei Partner der Kommunen und unterstützt auf vielfältige Art und Weise. Sowohl der Bund als auch das Land beteiligen sich finanziell an der Planung und am Ausbau von Radschnellverbindungen. Während des gesamten Planungs- und Bauprozesses und darüber hinaus ist es uns wichtig, transparent zu kommunizieren und Beteiligung zu ermöglichen.

Visualisierung zur Radschnellverbindung Böblingen/Sindelfingen – Stuttgart

Detaillierte Informationen finden Sie auf **radschnellverbindungen-bw.de**

Wie realisieren Land und Kommunen gemeinsam Radschnellverbindungen?

Grundlage: Potenzialanalyse und Machbarkeitsstudien
Mit der **landesweiten Potenzialanalyse** hat die Landesregierung im März 2018 einen ersten Überblick gegeben, welche Strecken grundsätzlich als Radschnellverbindung geeignet sind. Insgesamt 70 Korridore konnten für mögliche Radschnellverbindungen identifiziert werden, von denen 32 Korridore ein besonders hohes Nutzungspotenzial aufweisen. Zudem hat das Land Machbarkeitsstudien zu über 50 Korridoren gefördert. Damit ist eine belastbare Grundlage geschaffen, um schnell und zielgerichtet planen zu können.

Pilotprojekte und Vorreiter
Das Land Baden-Württemberg hat zunächst mit der Planung von drei Pilotvorhaben zu Radschnellverbindungen begonnen, um erste Erfahrungen für weitere Strecken zu sammeln. Dabei handelt es sich um die Verbindungen **Heidelberg – Mannheim**, **Heilbronn – Neckarsulm – Bad Wimpfen** und **Plochingen – Esslingen – Stuttgart**. Weitere sechs Strecken werden vom Land geplant: **Karlsruhe – Rastatt, Karlsruhe – Ettlingen, Freiburg – Waldkirch, Freiburg – Emmendingen, Tübingen – Reutlingen** und **Tübingen – Rottenburg.**

Auch auf kommunaler Ebene wird kräftig geplant und gebaut. Der Landkreis Böblingen hat den ersten Abschnitt der Radschnellverbindung zwischen Böblingen/Sindelfingen und Stuttgart bereits eröffnet. Bisher wurden 23 kommunale Machbarkeitsuntersuchungen zu insgesamt 52 Strecken vom Land gefördert. Außerdem plant beispielsweise das Landratsamt Rems-Murr-Kreis an einer 22 Kilometer langen Strecke zwischen **Fellbach** und **Schorndorf**.

Wie können Kommunen aktiv werden?

Damit eine neue Radschnellverbindung erfolgreich geplant und gebaut werden kann, ist zunächst eine **Machbarkeitsstudie** notwendig. Diese identifiziert eine konkrete Trasse und zeigt auf, welche Maßnahmen für eine Umsetzung erforderlich sind. Zudem werden darin die bauliche Umsetzbarkeit, das prognostizierte Potenzial und die Wirtschaftlichkeit untersucht. Die Studien werden von den Akteurinnen und Akteuren vor Ort durchgeführt und werden vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg gefördert.

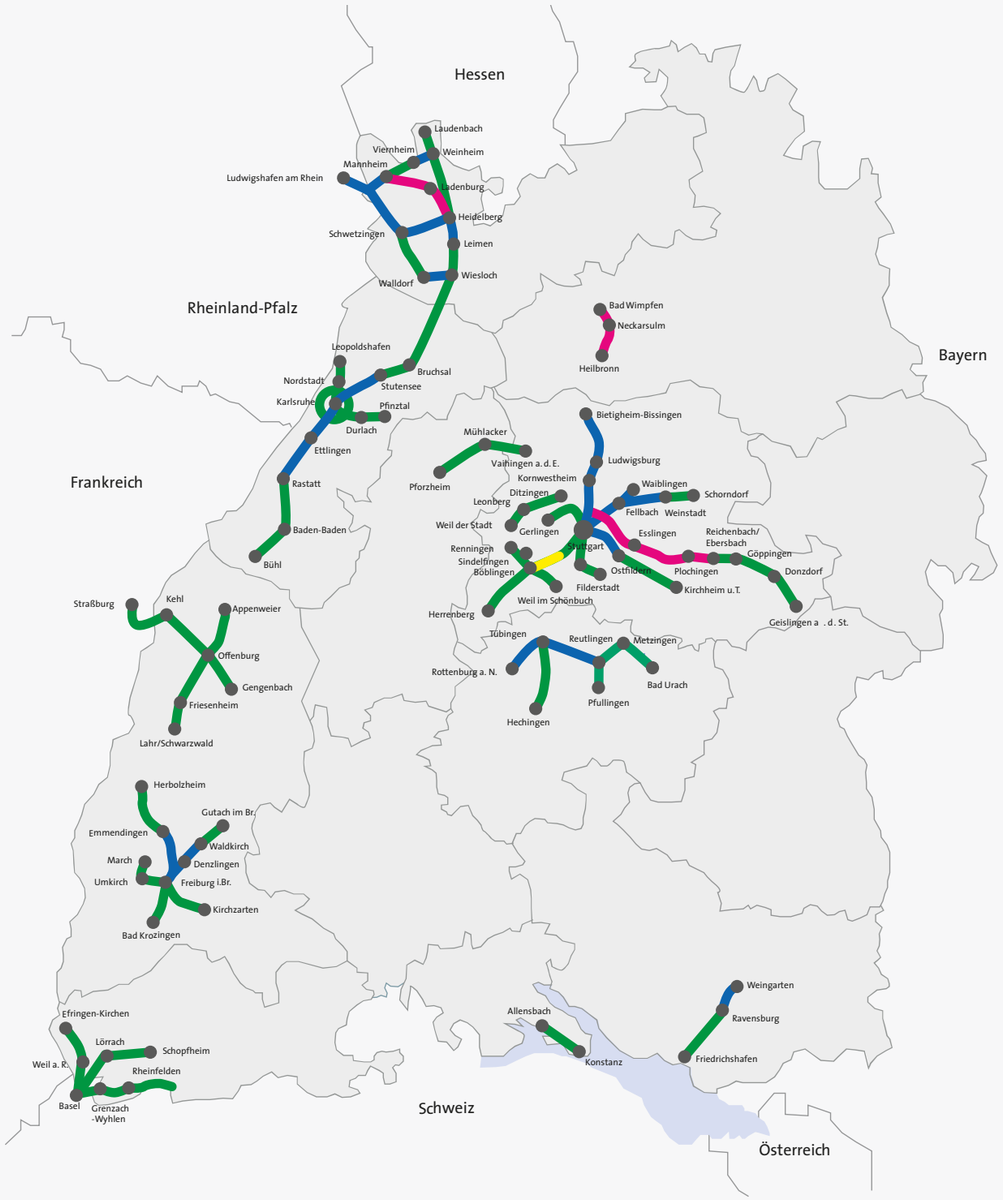
Wurde die Machbarkeit einer Strecke bestätigt und sind die politischen Beschlüsse getroffen, können Planung und Bau beginnen. Die Prozesse sind ähnlich komplex wie der Bau einer Straße für den Autoverkehr. Deshalb entstehen Radschnellverbindungen nicht von heute auf morgen. Es lohnt sich dennoch, frühzeitig mit der Planung zu beginnen, da einzelne Abschnitte bereits vor Fertigstellung der gesamten Radschnellverbindung eröffnet werden können.

Wer ist zuständig?

Laut Straßengesetz kann die Baulast für Radschnellverbindungen beim Land oder bei den Landkreisen und Gemeinden liegen. Das Land ist Baulastträger, wenn eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion vorliegt und außerorts ein Verkehrspotenzial von 2.500 Fahrradfahrten besteht. Um ein Vorhaben in Baulastträgerschaft des Kreises handelt es sich, wenn eine nahräumige und gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion vorliegt und das Potenzial auf dem Großteil der Strecke nicht unter 2.000 Radfahrten pro Tag fällt. Bei Städten mit mehr als 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern liegt die Baulastträgerschaft innerhalb der Ortsdurchfahrt bei der Stadt.

Mögliche Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg

Stand: November 2019



- Radschnellverbindung – vrsl. Baulast Land
- Radschnellverbindung – vrsl. Baulast Kreis/Kommune*
- Pilotvorhaben des Landes
- Pilotvorhaben des Landkreises Böblingen

* Prüfung der Baulast gem. Straßengesetz Baden-Württemberg auf Basis der vorliegenden Kenntnisse. Die Baulast kann sich bei weiterem Kenntnisgewinn ändern (z. B. durch Machbarkeitsstudien oder im weiteren Planungsverfahren). Eine Verpflichtung zu Planung und Bau resultiert daraus nicht.

Bei Radschnellverbindungen kommen die standardisierten Verfahren zur Schaffung von Baurecht, Bebauungsplan oder Planfeststellung zum Einsatz. Ein Bebauungsplan setzt durch Zeichnung und Text grundstücksscharf fest, welche bauliche Nutzung künftig zulässig ist und wird vom Gemeinderat als Satzung beschlossen.

Wann geht es los?

Bevor mit dem Bau einer Radschnellverbindung begonnen werden kann, müssen alle Akteurinnen und Akteure zusammenkommen, ihr Vorgehen miteinander abstimmen und die Baulastabschnitte genau definieren. Bereits während der Planung sollten eine frühzeitige und transparente Kommunikation und Beteiligung stattfinden. Nachdem das notwendige Baurecht geschaffen wurde, kann mit dem Bau begonnen werden. Die schrittweise Realisierung von Teilabschnitten ist dann zu empfehlen, wenn die einzelnen Abschnitte bereits eine Verbindung zum Radverkehrsnetz aufweisen.

Und wer bezahlt das alles?

Das Land übernimmt 80 Prozent der förderfähigen Kosten für Machbarkeitsstudien und Beteiligungsverfahren. Auch für die Umsetzung stehen für Kommunen attraktive Fördermittel zur Verfügung. So sichert der Bund den Ländern im Rahmen der Verwaltungsvereinbarung „Radschnellwege 2017–2030“ Finanzhilfen für die Planung und den Bau von Radschnellverbindungen in Baulast der Länder und Gemeinden in Höhe von 25 Mio. Euro jährlich zu. Die Förderquote beträgt 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Von den verbleibenden 25 Prozent Eigenanteil der Kommune fördert das Land Baden-Württemberg zusätzlich nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG). Somit können Kommunen für Planung und Bau von Radschnellverbindungen eine Förderung von insgesamt bis zu 87,5 Prozent erhalten. In der Regel wird zunächst die Förderung der Planungsleistungen beantragt. Je früher die Anträge gestellt werden, desto höher ist die Chance, gefördert zu werden, da die Entscheidungen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel fallen.

Hier geht’s lang: Einheitliche Kennzeichnung

Um Radschnellverbindungen einheitlich zu kennzeichnen, werden ein grünes Fahrradpiktogramm sowie weiße Randmarkierungen auf der Fahrbahn aufgebracht. Das Piktogramm wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur entwickelt und verbindlich eingeführt. Ein grüner Begleitstrich parallel zur weißen Randmarkierung (Zeichen 295 StVO) steht nicht im Widerspruch zur Straßenverkehrs-Ordnung und dem Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr. Damit ist eine bundesweit einheitliche Kennzeichnung sichergestellt. Wie bei Straßen hat auch jede Radschnellverbindung eine individuelle Bezeichnung. In Baden-Württemberg wird dafür das Kürzel RS und eine fortlaufende Nummer verwendet, beispielsweise RS1. Die Baulastträgerschaft wird durch den Zusatz (K) oder (L) gekennzeichnet.

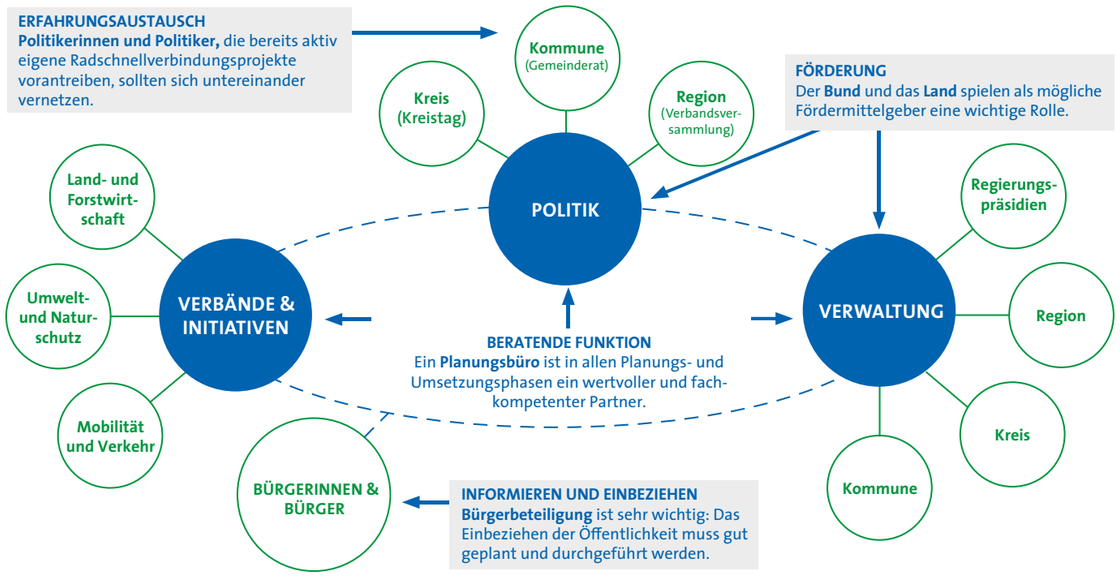
Es geht los: Betrieb der Radschnellverbindungen

Neben Planung, Bau und Kennzeichnung gilt es, die ganzjährige Unterhaltung der Strecken sicherzustellen, also Winterdienste und Grünflächenarbeiten zu organisieren. Anschließend kann die neue Radschnellverbindung in Betrieb genommen werden. Gelegenheiten eine Rast einzulegen oder kleinere Reparaturen durchzuführen, runden die Infrastruktur ab. Nun heißt es: Gute Fahrt!

Einweihung des ersten Radschnellwegs in Böblingen mit Verkehrsminister Winfried Hermann MdL, Landrat Roland Bernhard, Böblingens Oberbürgermeister Stefan Belz und Sindelfingens Oberbürgermeister Bernd Vöhringer

5 / Kommunikation & Beteiligung – Die Schlüssel zum Erfolg

Radschnellverbindungen sind eine neue Art der Verkehrsinfrastruktur und werden beim Bau in ein bestehendes Umfeld integriert. Mit derartigen Veränderungen gehen Hoffnungen, aber auch Sorgen der Menschen vor Ort einher. Die Wahrnehmung eines Vorhabens kann dabei sehr unterschiedlich sein und sich auf ganz verschiedene Aspekte beziehen. Beispielsweise kann ein möglicher Wegfall von Parkplätzen oder Kfz-Spuren Konflikte auslösen. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg möchte Kommunen befähigen, mit Situationen wie diesen transparent und zielführend umzugehen und unterstützt sie deshalb beratend und finanziell bei der Kommunikation und Beteiligung.



Was soll mit der Kommunikationsarbeit erreicht werden?

- Radschnellwege als neue Infrastruktur bekannt machen
- Akzeptanz bei Entscheiderinnen und Entscheidern schaffen
- Positive Wahrnehmung bei allen beteiligten Akteurinnen und Akteuren fördern
- Über konkretes Projekt informieren
- Lokalen Nutzen herausstellen
- Wirtschaftlichen Mehrwert darstellen

Kommunikation als Grundlage eines effizienten Planungsprozesses

Kommunikation ist ein Schlüssel zum Erfolg. Eine frühzeitige, kontinuierliche und transparente Information der betroffenen der Akteurinnen und Akteure vor Ort ist elementar. Ziel ist es, die Basis für einen Planungsprozess zu schaffen, der ohne größere Widerstände und Planungsverzögerungen durchgeführt werden kann.

Jedes Radschnellverbindungsprojekt bedarf eines individuellen **Kommunikationskonzeptes**. Hier werden möglichst zielgruppenspezifisch konkrete Maßnahmen sowie Aktionen festgelegt und geeignete Kommunikationsmedien ausgewählt. Die Entwicklung einer eigenen Projekt-Website oder einer App kann für die Projektkommunikation ebenso sinnvoll sein wie die Nutzung von Sozialen Netzwerken oder Printmedien.

Beteiligung im Planungsprozess

Zudem ist es klug, Beteiligungsformate zu ermöglichen. Einbezogen werden sollten neben Bürgerinnen und Bürgern, Politik und Verwaltung auch Verbände, Initiativen und die regionale Wirtschaft.

Beteiligung kann unterschiedliche Ziele verfolgen. Sie kann Betroffene über das Projekt informieren, Meinungen zum aktuellen Planungsstand von Akteurinnen und Akteuren einholen oder auch eine Mitgestaltung beispielsweise bei Trassenverläufen ermöglichen. Grundsätzlich bedarf es der Offenheit der Planerinnen und Planer, sich auf Beteiligungsprozesse einzulassen. Beteiligung kann in verschiedenen Phasen stattfinden:

- Im Vorfeld, um über die Planung zu informieren und erste Stimmungen sowie Hinweise kennenzulernen
- Parallel zur Planung, um Hinweise aus der Bevölkerung aufzunehmen und Verständnis für die Arbeit der Planerinnen und Planer zu schaffen
- Am Ende eines Planungsschrittes, um das Ergebnis transparent zu machen
- Während der gesamten Zeit, um eine Identifikation der Bevölkerung mit der Radschnellverbindung zu stiften

Die Vorteile

Ein **frühzeitiger Austausch** zwischen verschiedenen Ebenen und Institutionen bindet lokales Wissen ein, schafft Identifikation mit dem Projekt und beugt so Missverständnissen und Planungsverzögerungen vor. Unvorhergesehene Herausforderungen werden schneller identifiziert, was einen erheblichen Einfluss auf die **Kosten- und Zeitplanung** im Prozess haben kann. Aktive Beteiligung ist dabei keine Einbahnstraße. Sowohl die Planenden als auch die Interessensgruppen müssen sich darauf einlassen und einen offenen Austausch führen. Eine neutrale Prozessgestaltung und Moderation spielen daher bei der Beteiligung eine wichtige Rolle.

Gestaltung prozessbegleitender Beteiligung für erfolgreiche Planungsprozesse

Quellenverzeichnis

S. 5
https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/verkehrsinfrastruktur-2030-ein-klimaschutzszenario-fuer-baden-wuerttemberg
https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Downloads/RadSTRATEGIE_Baden-Wuerttemberg_web.pdf

S. 6
https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistische-Analysen/Interaktive-Visualisierung/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.htm

S. 7
https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Downloads/RadSTRATEGIE_Baden-Wuerttemberg_web.pdf

S. 8 & S. 9
https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/i_Radschnellverbindungen/Faktenblatt_RSV_01_VCD.pdf

S. 10 & S. 11
https://www.snelfietsroutesgelderland.nl/RijnWaalpad
https://supercykelstier.dk/english
https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/fahrradstrategie-kopenhagen-2011-2025

S. 11
www.rs1.ruhr/radschnellweg-ruhr-rs1/planen.html
https://www.adfc-bw.de/goeppingen/startseite/newsbeitrag/article/20062016-diskussion-um-radschnellweg-eine-chance-fuer-das-filstal

S. 11 & S. 13
https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/forschung/schwerpunktthemen/radschnellverbindungen

S. 13
https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/i_Radschnellverbindungen/Grundsaetze_Foerderung_Machbarkeitsstudien_Stand_Jan19.pdf

S. 16
https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/i_Radschnellverbindungen/Faktenblatt_RSV_04_AkteurInnen_in_der_Projektentwicklung.pdf

Bildnachweis

S. 10
© Svenja Bludau, Verkehrsclub Deutschland (VCD) Landesverband Baden-Württemberg

S. 11
© Raphael Domin, Verkehrsclub Deutschland (VCD) Landesverband Baden-Württemberg
© Ashley Cooper pics / Alamy Stock Photo
© Svenja Bludau, Verkehrsclub Deutschland (VCD) Landesverband Baden-Württemberg

S. 12
© Landratsamt Böblingen / orange edge

Impressum

Sie haben Fragen zur Planung und Umsetzung von Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg? Rufen Sie uns an oder schreiben Sie uns eine E-Mail.

Alle Fotos / Abbildungen, soweit nicht anders angegeben:
Verkehrsministerium Baden-Württemberg

Weitere Informationen finden Sie unter
www.radschnellverbindungen-bw.de

Newsletter Anmeldung unter
www.fahrradland-bw.de/newsletteranmeldung

Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Herausgeber
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart
Telefon: +49 (0) 711 231 5841
E-Mail: presse@vm.bwl.de

Begleitende Agenturen

DIE WEGMEISTER

IFOK
A CADMUS COMPANY

Wir drucken klimaneutral
mit natureOffice