RadKULTUR Baden-Württemberg

PLANUNG, UMSETZUNG UND BETRIEB - FAKTENBLATT RSV-05

Radschnellverbindungen realisieren

VCD

Der Umsetzung von Radschnellverbindungen liegt ein differenzierter Prozess zugrunde: Von der ersten Idee bis zur tatsächlichen Nutzung sind mehrere wichtige Schritte zu durchlaufen. Dieses Faktenblatt fasst die notwendigen beziehungsweise möglichen Abschnitte und Maßnahmen zusammen. Im gesamten Realisierungsverfahren sind Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit wichtig (siehe Faktenblatt RSV-06).

POTENZIALANALYSE

Potenzialanalyse

In der Potenzialanalyse werden aufkommensstarke Korridore innerhalb einer Region oder eines Landes identifiziert. Den Untersuchungsschwerpunkt bildet dabei der Alltagsverkehr und hier insbesondere der Berufs- und Ausbildungsverkehr zu den bedeutenden Arbeitsplatzstandorten. Um eine vergleichende und nachvollziehbare Grundlage für die Auswahl der Korridore mit höchster Priorität zu schaffen, wird ein Bewertungsraster erarbeitet, das neben den Potenzialen der Korridore (Einwohner, Beschäftigte, Pendlerverkehre, zentrale Einrichtungen, Synergien zum ÖPNV etc.) auch eine grundsätzliche Erstabschätzung der Machbarkeit berücksichtigt. Um das Nutzerpotenzial innerhalb eines Korridors abschätzen zu können, ist auch eine Untersuchung mit Hilfe eines Verkehrsmodells möglich.

Untersuchung mit Hilfe eines Potenzialrasters

- Länge der Korridore/ Trassen
- Netzbedeutung
- Zahl der potenziellen Nutzerinnen und Nutzer (z. B. Wohnbevölkerung, Arbeitsplätze, Pendlerverflechtungen, Schulen und Hochschulstandorte)
- Reisezeitvergleiche
- Verlagerung von MIV-Fahrten
- Synergien zum ÖPNV (z. B. Ergänzung des ÖPNV in der Fläche)
- Ggf. erste Abschätzung zur Machbarkeit anhand von Luftbildern in Bezug auf Topografie, Direktheit, vorhandene Infrastruktur, Konfliktpotenziale mit anderen Verkehrsträgern, Natur- und Landschaftsschutz, Einhaltung von Qualitätsstandards

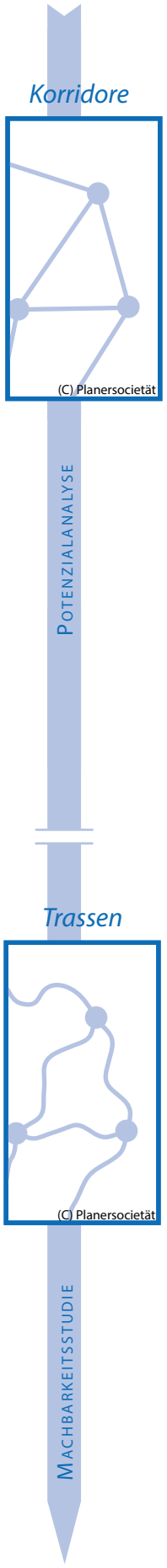
In einer Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg wurden 2018 insgesamt 70 Korridore für mögliche Radschnellverbindungen identifiziert. Die Ergebnisse sind unter folgendem Link abrufbar: www.radschnellverbindungen-bw.de.

Machbarkeitsstudie

Eine Machbarkeitsstudie dient zur genauen Identifikation einer Trasse. Zudem wird die bauliche Umsetzbarkeit (auch im Hinblick auf Qualitätsstandards) und die Wirtschaftlichkeit einer künftigen Radschnellverbindung untersucht.

Bestandteile

- Bestandsaufnahme (Nutzbarer Strecken, Zwangspunkte, (Nutzungs-)Konflikte etc.)
- Linienfindung (Bewertung von Trassenvarianten, Identifikation einer Vorzugstrasse)
- Maßnahmenkonzeption (Definition von Musterquerschnitten und Musterlösungen für Knotenpunkte, Vorplanung für einzelne Konfliktbereiche, Priorisierung)
- Nutzen-Kosten-Schätzung (Schätzung der Baukosten nach pauschalen Kostensätzen, vertiefende Potenzialanalyse zur Abschätzung des Verlagerungspotenzials der Trasse, Gegenüberstellung von Nutzen und Kosten)
- Empfehlung zur Planungs- und Umsetzungsorganisation



Um die im Rahmen einer Machbarkeitsstudie erarbeiteten Trassen für mögliche Radschnellverbindungen auch bei weiteren (planerischen) Vorhaben zu beachten, ist eine Verankerung im Landesentwicklungsplan beziehungsweise in Regionalplänen aber auch in den Flächennutzungsplänen der Gemeinden sinnvoll. Damit kann verhindert werden, dass andere Planungen eine spätere Umsetzung einer Radschellverbindungen erschweren oder verhindern.

Planung

Für die Realisierung einer Radschnellverbindung als besonderer Routen für den Radverkehr sind die standardisierten Verfahren zur Schaffung von Baurecht, Bebauungsplan oder Planfeststellung notwendig. Diese sind für die Abwägung der vielfältigen Belange und die Unterstützung von Grunderwerb relevant.

Bebauungsplan

Ein Bebauungsplan setzt durch Zeichnung und Text grundstücksscharf fest, welche bauliche Nutzung (künftig) zulässig ist. Die Festsetzungsmöglichkeiten sind im Baugesetzbuch (BauGB) angegeben. Dazu gehören unter anderem auch Art und Maß der baulichen Nutzung (wie beispielsweise die für eine Radschnellverbindung notwendigen Flächen). Ein Bebauungsplan wird vom Gemeinderat als Satzung beschlossen.

Beispiel:
Die Stadt Essen hat für die Führung des Radschnellweg Ruhr RS1 im Eltingviertel einen Bebauungsplan erstellt.

Nähere Informationen unter
www.essen.de/leben/planen__bauen_und_wohnen/planen/aktuelle_stadtplanungen/eltingviertel___viehofer_platz.de.html

Planfeststellungsverfahren

Die Planfeststellung ist ein Verwaltungsakt. Durch sie lässt sich die Zulässigkeit eines Radschnellverbindungsvorhabens regeln. Im Planfeststellungsbeschluss werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger der Radschnellverbindung und sämtlichen durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend gesteuert.

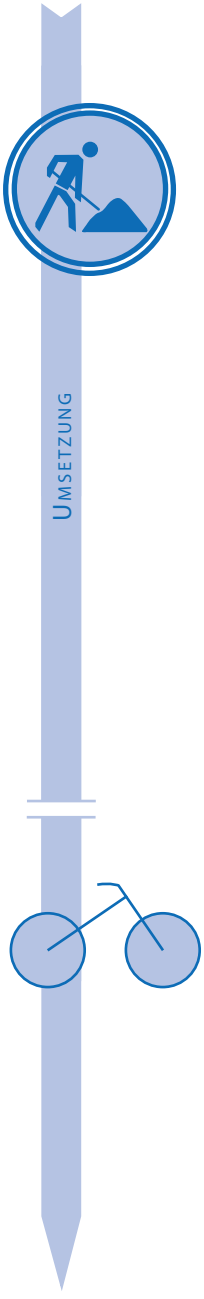
Bild oben:
Autobahnunterführung in den Niederlanden.
Foto: Svenja Bludau.

Umsetzung

Nachdem das Baurecht geschaffen wurde, kann der Bau nach den in der Honorarordnung für Architekten- und Ingenieurleistungen (HOAI) definierten Leistungsphasen durchgeführt werden. Dazu zählt die detaillierte umsetzungsbezogene Planung, die Vergabe von Bauleistung sowie die Überwachung und Betreuung des Baus.

Ingenieurbauwerke wie Brücken oder Tunnel sind der (planerische und finanzielle) Kern eines Radschnellverbindungsprojekts. Sie stellen Zwangspunkte dar, ohne die eine Radschnellverbindung nicht auf einer Idealverbindung realisierbar ist.

Auch eine stufenweise Realisierung, bei der einzelne Abschnitte der Gesamtstrecke nach und nach fertig gestellt werden, ist möglich. Dabei ist jedoch wichtig, dass die Teilabschnitte bereits einen eigenständigen Verkehrswert entfalten und eine Verbindung zum bestehenden Radverkehrsnetz aufweisen. Im Vergleich zur Initiierung eines eher flächenhaften Radverkehrsnetzes ist eine möglichst frühzeitige durchgängige Nutzbarkeit jedoch von besonderer Bedeutung, um die Charakteristik sowie das Potenzial einer Radschnellverbindung als schnelle, bevorrechtigte oder kreuzungsfreie Führung von Anfang an kommunikativ nutzen zu können.



Betrieb

Auch der Betrieb beziehungsweise der Unterhalt einer Radschnellverbindung bedarf einer sorgfältigen und frühzeitigen Organisation. Beispielsweise spielen der Räumdienst im Winter, das Freischneiden oder Mähen eine wichtige Rolle, um die Attraktivität der Strecke dauerhaft sicherzustellen.

Impressum

Projekt Radschnellwege Baden-Württemberg
VCD-Landesverband Baden-Württemberg
Tübinger Str. 15, 70178 Stuttgart
bw.vcd.org//themen/radschnellverbindungen

Bearbeitung: Svenja Bludau, Raphael Domin, Janine Lange

Gefördert im Rahmen des Projekts „Nachhaltig mobil: Wissenstransfer von der Forschung in die Praxis“ des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg.

VCD Mobilität für Menschen.

Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Quellenangaben
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2014): Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen.
Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation & VIA Planungsbüro (2016): Potenzialanalyse Radschnellwege Südlicher Oberrhein.
Titelbild: Svenja Bludau