

Auswertung der Onlinebeteiligung

Radschnellverbindung (RS 4) Esslingen - Reichenbach

Februar 2024



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Regierungspräsidium
Stuttgart

Stadt Esslingen
am Neckar

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	4
2. Methodisches Vorgehen.....	6
3. Auswertung der Kategorien	7
3.1 Planungsgrundsätze	10
3.1.1 Abschnitte städtischer Baulast	10
3.1.2 Abschnitte in Landesbaulast	11
3.2 Gestaltungsmerkmale	11
3.2.1 Abschnitte städtischer Baulast	11
3.2.2 Abschnitte in Landesbaulast	12
3.3 Bauliche Aspekte	12
3.4 Alternativrouten.....	13
3.4.1 Abschnitte städtischer Baulast	13
3.4.2 Abschnitte in Landesbaulast	13
3.5 B 10	14
3.6 Weitere Themen	14
3.7 Esslingen Pliensauvorstadt und Weil.....	15
3.8 Esslingen Ost.....	16
3.9 Bahnunterführung Plochingen	16
3.10 Filsgebiet West Plochingen.....	17
4. Zusammenfassung.....	19
5. Ausblick	21

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Beispiel für eingetragenen Trassenvorschlag im Suchraum in der Pliensauvorstadt (orange Linie).....	5
Abbildung 2: Räumliche Verdichtung der von Teilnehmenden gesetzten punktuellen Hinweise.....	7
Abbildung 3: Zuständigkeit der Auswertung (Stadt Esslingen oder Regierungspräsidium) sowie Lage der örtlichen Themenschwerpunkte	8
Abbildung 4: Diagramm zur Anzahl der Nennungen der übergeordneten Kategorien und der örtlichen Themenschwerpunkte	10

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Anzahl der den übergeordneten Kategorien zugeordneten Hinweise.....	9
Tabelle 2: Anzahl der den örtlichen Themenschwerpunkten zugeordneten Hinweise.....	9

1. Einleitung

Grundsätzlich ist es das Ziel der Landesregierung Baden-Württemberg, das Angebot für Radfahrende zu erhöhen, damit diese sich sicher und schnell auch überregional über längere Distanzen mit dem Fahrrad fortbewegen können. Der landesweite Radverkehrsanteil soll bis 2030 auf 20% steigen. Die Stärkung des Fahrrades als Teil des Umweltverbundes dient zudem der Erreichung der gesetzten Ziele hinsichtlich des Klimaschutzes. So hat die Bundesregierung festgelegt, die Treibhausgas-Emissionen bis 2030 im Vergleich zu 1990 um 48 % zu reduzieren. Um den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur gezielt voranzutreiben, hat die Landesregierung einen Bedarfsplan entwickelt, um bis 2040 über 2.000 Kilometer neue Radwege entlang von Bundes- und Landesstraßen zu bauen. Der Ausbau erfolgt stufenweise. So sollen bis 2030 die Radwege mit der höchsten Priorität (vordringlicher Bedarf) errichtet werden. Ein Baustein zur Erreichung der Ausbauziele im vordringlichen Bedarf stellt dabei der Bau von Radschnellverbindungen dar, um insbesondere Pendlerinnen und Pendlern den Umstieg auf eine umweltfreundliche Mobilitätsform zu ermöglichen. Bis 2040 sollen anschließend weitere Radwege realisiert werden, die eine mittlere oder geringere Priorität aufweisen (sogenannter „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“ und „weiterer Bedarf“).

Das Ziel der geplanten Radschnellverbindung zwischen Esslingen und Reichenbach (RS 4) ist in erster Linie Berufspendelnden, Schülerinnen und Schülern eine Alternative zur Nutzung des Autos im Neckar- und Filstal anzubieten. Dazu entsteht mit dem RS 4 eine durchgängige Radverbindung auf ca. 20 km Länge, welche die Radverkehrsanbindung zwischen den anliegenden Städten und Gemeinden (Esslingen, Altbach, Deizisau, Plochingen und Reichenbach) verbessern, die Fahrtzeiten für den Radverkehr verkürzen und den Fahrkomfort erhöhen soll.

Als Start für das Projekt wurde 2018 eine Machbarkeitsstudie vom Landkreis Esslingen veröffentlicht, welche erste Trassenvarianten untersucht hat. 2020 hat das Regierungspräsidium Stuttgart die Planung übernommen, welches das Projekt aufgrund seiner überregionalen Bedeutung in Landesbaulast federführend plant. Im Januar 2023 wurde die Vorplanung für die ca. 20 km lange Radschnellverbindung Esslingen – Reichenbach mit der Identifizierung einer Vorzugsvariante abgeschlossen. Diese wird im nächsten Planungsschritt (Entwurfsplanung) detailliert ausgearbeitet und konkretisiert. Für den Abschnitt zwischen der Stadtgrenze Stuttgart und dem Esslinger Alicensteg muss noch der genaue Trassenverlauf im Dialog mit der Öffentlichkeit festgelegt werden. Dieser Abschnitt wurde zuvor in einem gemeinsam von Stadt und Regierungspräsidium durchgeführten Variantenvergleich untersucht. Aufgrund artenschutzrechtlicher Belange hat die gemeinsame Arbeitsgruppe, gebildet vom Regierungspräsidium Stuttgart und der Stadt Esslingen, die Trasse südlich des Neckars vorgeschlagen. Der Trassierung der Südvariante von der Gemarkungsgrenze im Osten Esslingens bis zum Alicensteg wurde im entsprechenden politischen Gremium in Esslingen zugestimmt. Die weitere Trassierung bis zur Gemarkungsgrenze Stuttgart inklusive Alicensteg bleibt hingegen offen und wurde nicht abschließend beschlossen.

Im Zuge des Planungsprozesses hat eine Öffentlichkeitsbeteiligung für die gesamte Trasse des RS 4 stattgefunden, die im Rahmen einer zweimonatigen Onlinebeteiligungskarte zwischen Juli und September 2023 durchgeführt wurde. Dabei konnten Bürgerinnen und Bürger, Interessierte sowie Anliegerinnen und Anlieger Hinweise und Kommentare für die weitere Planung der Radschnellverbindung zwischen Esslingen und Reichenbach sowie der Suchräume Pliensauvorstadt und Weil in Esslingen in einer digitalen Karte eintragen, auf

deren Grundlage die weitere Planung konkretisiert werden kann. Neben punktuell gesetzten Hinweisen konnten die Teilnehmenden auch alternative Trassenverläufe (sowohl nördlich als auch südlich des Neckars) einzeichnen (siehe Abb. 1). Besonders in den Suchräumen der Esslinger Pliensauvorstadt und Esslingen-Weil wurden unterschiedliche Trassenvorschläge abgegeben, da dort bisher noch kein konkreter Verlauf festgelegt wurde. Auch der Anschluss an die Gemarkung Stuttgart ist noch offen.

In den weiteren Schritten werden die Kommentare und Anregungen, die im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung für diesen Abschnitt sowohl hinsichtlich einer Süd- als auch einer Nordtrasse abgegeben wurden, geprüft und berücksichtigt. Ziel der Fachplanung ist es die Belange der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, der Anwohnerinnen und Anwohnern sowie der potenziell Nutzenden der Radschnellverbindung zu berücksichtigen und zusammen mit der Öffentlichkeit den verträglichsten Trassenverlauf zu identifizieren.

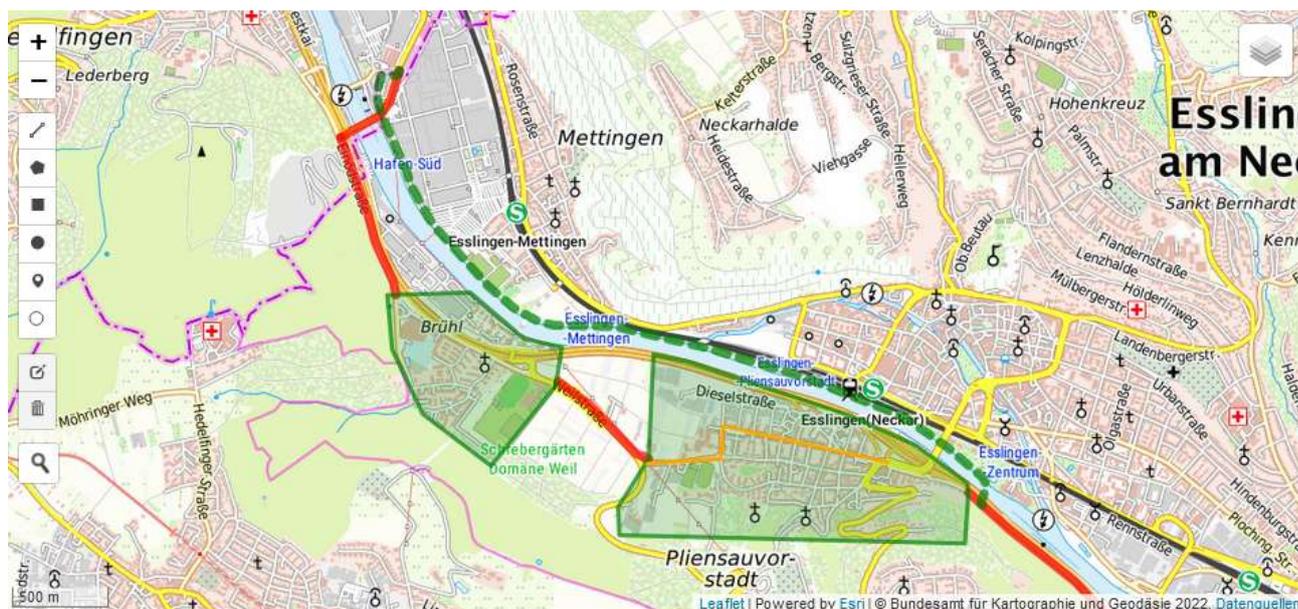


Abbildung 1: Beispiel für eingetragenen Trassenvorschlag im Suchraum in der Pliensauvorstadt (orange Linie)

Da im Abschnitt Pliensauvorstadt und Weil durch die Planänderung die Baulast auf die Stadt Esslingen übergegangen ist, hat das Regierungspräsidium die Onlinebeteiligungskarte in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung entwickelt. Auch die hier vorliegende Auswertung wurde zwischen dem Regierungspräsidium und der Stadt Esslingen gemeinsam erarbeitet. Die Beantwortung der Hinweise, welche die Pliensauvorstadt und Weil direkt betreffen, wurde entsprechend durch die Stadtverwaltung übernommen und zur Übersichtlichkeit in einer separaten Tabelle dargestellt. Die Beantwortung der Hinweise für die Trasse in Landesbaulast wurde entsprechend durch das Regierungspräsidium durchgeführt. Beide Tabellen sind als Anhang diesem Bericht beigelegt.

2. Methodisches Vorgehen

Ziel der Onlinebeteiligungskarte ist, den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zu geben, sich zum aktuellen Planungsstand der Radschnellverbindung mittels Hinweisen und Kommentaren direkt in die Planung einbringen zu können. An dem durchgeführten Beteiligungsformat konnten sich grundsätzlich alle Bürgerinnen und Bürger des Landkreises Esslingen beteiligen. Im Vorfeld zur Durchführung der Onlinebeteiligung wurde der Link zur Beteiligung über die Presse an die anliegenden Kommunen kommuniziert.

Bei der durchgeführten Onlinebeteiligung handelt es sich um eine nicht repräsentative Beteiligungsmöglichkeit. Der Link für die Onlinebeteiligung wurde öffentlich zur Verfügung gestellt, weshalb auch Bürgerinnen und Bürger, die außerhalb der betroffenen Kommunen wohnhaft sind, Kommentare und Anmerkungen abgeben konnten. Deshalb sind die abgegebenen Kommentare nicht ausschließlich stellvertretend für die Bevölkerung jener Kommunen, die von der Radschnellverbindung tangiert werden. Es ist dennoch davon auszugehen, dass die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger, die an der Onlinebeteiligung teilgenommen haben, von dem Projekt der Radschnellverbindung direkt betroffen sind oder als Radfahrende ein besonderes Interesse an dieser haben. Rückschlüsse auf eine repräsentative Meinung in der Bevölkerung können somit nicht gezogen werden. Die verschiedenen Anregungen und Hinweise, die im Rahmen der durchgeführten Onlinebeteiligung abgegeben wurden, werden für die weitere Trassenplanung berücksichtigt.

Am Ende des Beteiligungszeitraums wurden die Kommentare zunächst nach Zuständigkeit (Stadt Esslingen oder Regierungspräsidium) eingeteilt (siehe Abb. 3). Als Landesradschnellverbindung liegt die Baulast (die Zuständigkeit für Planung, Bau und Unterhalt) für den RS 4 aufgrund der überregionalen Bedeutung der Verbindung grundsätzlich beim Land, also beim Regierungspräsidium. Für Städte mit mehr als 30.000 Einwohnenden liegt die Baulast für innerörtliche Streckenabschnitte bei der jeweiligen Kommune. Da dies auf die Stadt Esslingen in der Pliensauvorstadt und in Weil zutrifft, trägt die Stadt dort folglich die Baulast. Entsprechend wurden die Zuständigkeiten bei der Auswertung der Kommentare eingeteilt. Nach Einteilung der Kommentare wurden im Anschluss die Hinweise und Kommentare ausgewertet und beantwortet. Aufgrund der Häufung gleicher oder ähnlicher Aspekte, wurden im Zuge der Auswertung unterschiedliche Kategorien gebildet. Diese Kategorien bündeln die Aussagen in einem Hauptthema. Insgesamt entstanden so zehn Kategorien. Um Kommentare einer Kategorie spezifischer betrachten zu können, wurden teilweise auch Unterkategorien gebildet.

Zu jeder Kategorie bzw. jedem Thema wurde anschließend eine Antwort verfasst. Jeder Kommentar von Teilnehmenden an der Befragung wurde einer oder mehreren Kategorien zugeordnet, weshalb teilweise einem Kommentar mehrere Antworten zugeordnet wurden. Für spezifische Themen wurden individuelle Antworten verfasst.

In der unten dargestellten Karte können die Schwerpunkte der in der Onlinebeteiligung gesetzten punktuellen Hinweise entnommen werden. Auffällig häufig wurden demnach im Bereich der Stadt Plochingen sowie in den Esslinger Suchräumen der Pliensauvorstadt und Weil kommentiert.

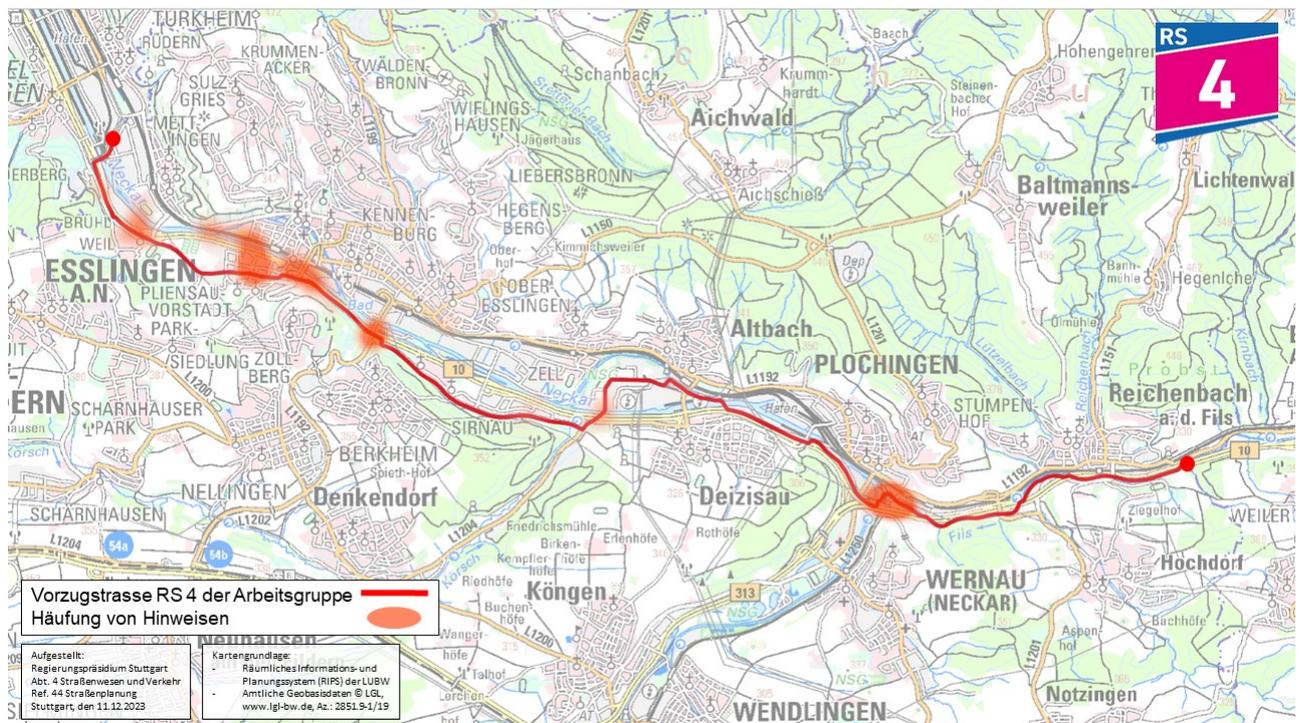


Abbildung 2: Räumliche Verdichtung der von Teilnehmenden gesetzten punktuellen Hinweise

3. Auswertung der Kategorien

Insgesamt sind im zweimonatigen Beteiligungszeitraum über 250 Kommentare eingegangen, welche den kompletten Trassenverlauf und alle anliegenden Kommunen betreffen. Die Kommentare wurden insgesamt von mehr als 150 verschiedenen Personen abgegeben.

Eine knappe Mehrheit der eingegangenen Kommentare bezieht sich auf die Planungsabschnitte 1.3 und 1.5, also die Suchräume in Esslingen-Weil und der Esslinger Pliensauvorstadt. Die Kommentare beinhalten überwiegend Anmerkungen, Bewertungen und Alternativvorschläge für die Führung der Radschnellverbindung in der Pliensauvorstadt. Darüber hinaus wurden auch einige Kommentare zur innerstädtischen Radverkehrsführung in Esslingen abgegeben. Zusammen wurden diese Kommentare federführend von der Stadtverwaltung Esslingen ausgewertet. Die andere Hälfte der Kommentare verteilt sich auf den östlichen Bereich der Gemarkung Esslingen und die Kommunen Altbach, Deizisau, Plochingen und Reichenbach. Entsprechend wurden diese durch das Regierungspräsidium ausgewertet (siehe Abb. 3). Auch für diese Bereiche sind alternative Trassenansätze eingereicht worden.

In den folgenden Unterkapiteln werden die übergeordneten zehn Kategorien zunächst einzeln inhaltlich beschrieben. Dabei wird auf die Häufigkeiten der kategorisierten Hinweise eingegangen, um einen Überblick über die Relevanz der Thematik zu bekommen. Anschließend werden die Kategorien separat für die in städtischer Zuständigkeit und die in Zuständigkeit des Regierungspräsidiums liegende Abschnitte genauer analysiert. Schließlich wird eine Schlussfolgerung für die Berücksichtigung der Thematik in der weiteren Planung gezogen.

Wie bereits beschrieben wurden einem Kommentar aus der Bevölkerung in der Regel mehrere Kategorien zugewiesen, sodass die Häufigkeit der Kategorien nicht der Summe der eingegangenen Hinweise entspricht.

Bei der Kategorisierung wurden zwei Spezifikationsebenen definiert. Zum einen wurden übergeordnete Kategorien gebildet (Planungsgrundsätze, Gestaltungsmerkmale, Alternativrouten, B 10, übrige Themen), welche bestimmte Eigenschaften der Radschnellverbindung in ihrer Gesamtheit beschreiben (siehe Tab. 1). Zum anderen wurden vier Kategorien gebildet, welche sich auf einen abgrenzbaren Bereich beziehen (siehe Tab. 2). So wurden die Hinweise in den Suchräumen in der Esslinger Pliensauvorstadt und in Esslingen Weil separat unter der Kategorie „Esslingen Pliensauvorstadt und Weil“ gesammelt. Auch der Bereich zwischen dem Esslinger Alicensteg und den Gemeinden Altbach und Deizisau wurde häufig erwähnt. Dementsprechend wurden diese Hinweise unter der Kategorie „Esslingen Ost“ gesammelt. Darüber hinaus wurden noch zwei Themenschwerpunkte bezüglich der Plochinger Bahnunterführung im Landschaftspark Bruckenwasen (Bahnunterführung Plochingen) und der Führung im Filsgebiet West in Plochingen (Filsgebiet West Plochingen) gebildet.

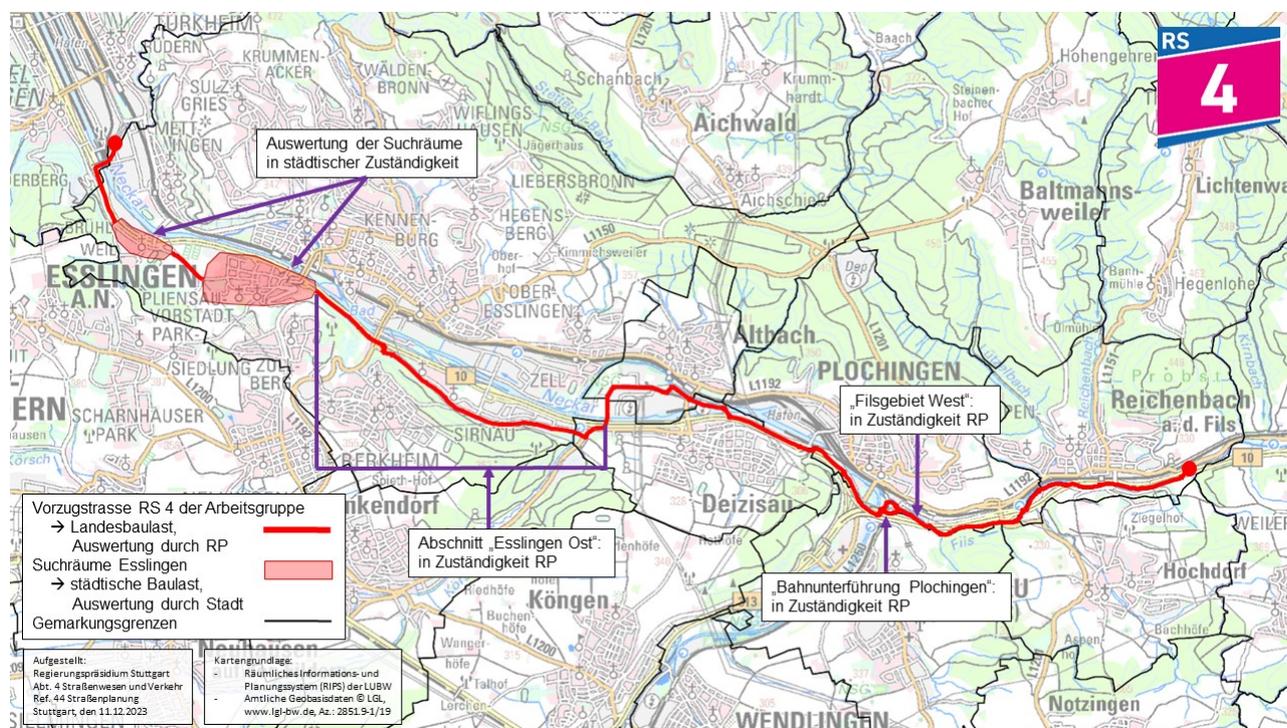


Abbildung 3: Zuständigkeit der Auswertung (Stadt Esslingen oder Regierungspräsidium) sowie Lage der örtlichen Themenschwerpunkte

Übergeordnete Kategorie	Untergeordnete Kategorien	Anzahl Nennungen in Landesbaulast	Anzahl Nennungen in städtischer Baulast	Anzahl Nennungen Gesamt
Planungsgrundsätze	Anbindung an Infrastruktur	61	19	80
	Attraktivität			
	Potenzial			
	Umwegigkeit			
Gestaltungsmerkmale	Ausstattung	85	53	138
	Barrierefreiheit			
	Beschilderung/Markierung			
	Einführung Einbahnstraße			
	Entwurfsmerkmale			
	Fahrradstraße			
	Knotenpunkt			
	Parkplätze			
	Radverkehrsführung			
	Sicherheit			
	Signalsteuerung			
Trennung vom Kfz-/Fußverkehr				
Bauliche Aspekte	Bauliche Maßnahmen	-	6	6
	Radabstellanlagen			
Alternativrouten	Alternativrouten der Bevölkerung	34	75	109
	Ausschluss einer Alternativroute			
B 10	Umwidmung B 10	10	13	23
	Steglösung			
	allgemein B 10			
	Steglösung allgemein B 10			
weitere Themen	Planungsbeschleunigung	15	6	21
	Kosten			
	Naturschutz			
	allgemeine Kritik			

Tabelle 1: Anzahl der den übergeordneten Kategorien zugeordneten Hinweise

Übergeordnete Kategorie	Untergeordnete Kategorien	Anzahl Nennungen in Landesbaulast	Anzahl Nennungen in städtischer Baulast	Anzahl Nennungen Gesamt
Esslingen Pliensauvorstadt und Weil	Flora/Fauna	-	33	33
	Bevorzugung einer Trasse			
	Trasseneigenschaften			
Esslingen Ost (Alicensteg – Kraftwerk)		21	-	21
Bahnunterführung Plochingen		9	-	9
Filsgebiet West Plochingen		19	-	19

Tabelle 2: Anzahl der den örtlichen Themenschwerpunkten zugeordneten Hinweise

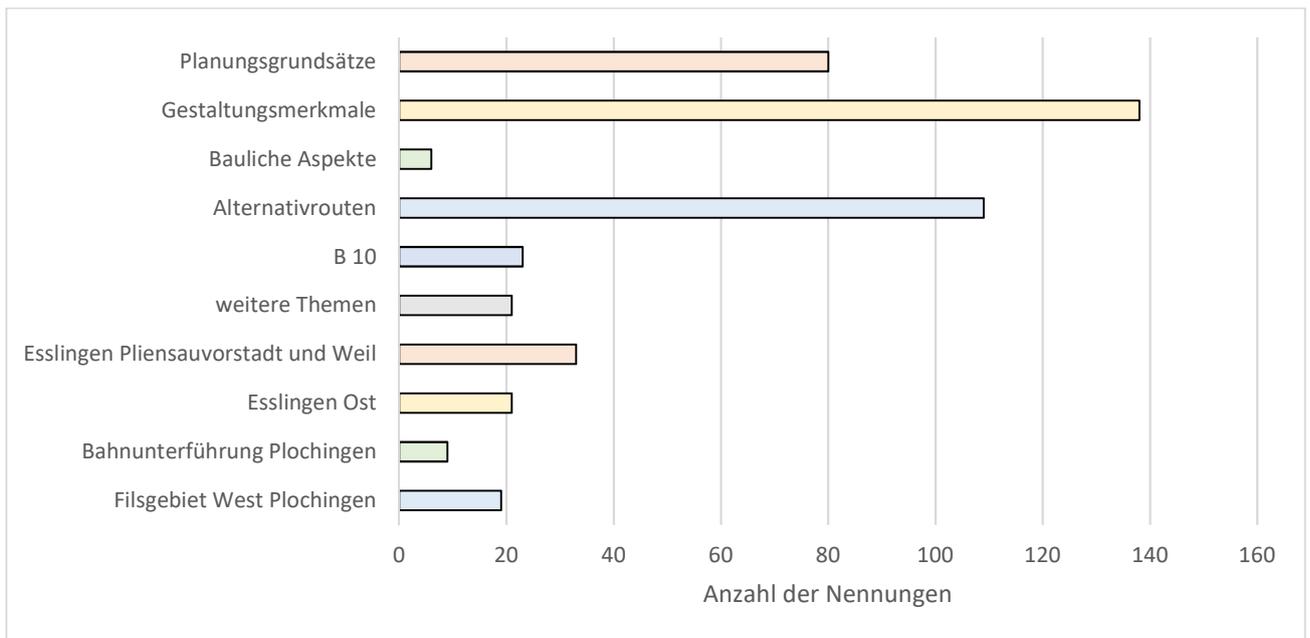


Abbildung 4: Diagramm zur Anzahl der Nennungen der übergeordneten Kategorien und der örtlichen Themenschwerpunkte

3.1 Planungsgrundsätze

Die Kategorie „Planungsgrundsätze“ fasst neben den Aspekten des Nutzerpotenzials und der Attraktivität der Trasse für Radfahrende auch die Unterkategorien „Anbindung an Infrastruktur“ und „Umwegigkeit“ zusammen.

Nach Auswertung aller Kommentare können dem Themenblock „Planungsgrundsätze“ 80 Meldungen zugeordnet werden. Das bedeutet, dass in knapp 30 % der Kommentare Bezug auf das übergeordnete Thema „Planungsgrundsätze“ genommen wurde.

Eine Vielzahl der Kommentare für den gesamten RS 4 setzt sich kritisch mit dem Potenzial bzw. der Attraktivität der Vorzugstrasse der Arbeitsgruppe auseinander. Oftmals wird angemerkt, dass die Anzahl der potenziellen Nutzerinnen und Nutzer der Radschnellverbindung durch einige Abschnitte der Vorzugstrasse gemindert sind.

3.1.1 Abschnitte städtischer Baulast

Für den Abschnitt Esslingen wurden insgesamt 19 Kommentare der Kategorie „Planungsgrundsätze“ zugeteilt. Der Großteil dieser Kommentare kann der Unterkategorie „Anbindung an Infrastruktur“ zugeordnet werden. Die Kommentare der übergeordneten Kategorie „Planungsgrundsätze“ beschreiben überwiegend Aspekte hinsichtlich der Anbindungen von bzw. zu verschiedenen Stadtteilen Esslingens (bspw. Zell, Oberesslingen). Zudem wurden auch aus Sicht der Bevölkerung besonders wichtige Anbindungen wie der Alicensteg erläutert.

Im Rahmen der Trassenfindung für den RS 4 im Abschnitt Esslingen werden ebendiese Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen betrachtet. In Hinblick auf den Fuß- und Radverkehr plant die Stadt Esslingen im kommenden Jahr die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Neben dem Radverkehr sollen ebenfalls die Themen

des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit im Rahmen eines sogenannten Nahmobilitätskonzeptes integriert betrachtet werden. Ziel dieses Konzeptes ist die Identifikation eines möglichst durchgehenden Rad- und Fußverkehrsnetzes mittels Haupt- und Nebenrouten und somit auch die Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS 4. Zudem sollen auch die Anforderungen größerer Fahrräder, wie Lastenräder und Räder mit Anhängern, berücksichtigt werden. Ende 2023 startete bereits eine Bestandaufnahme sowohl der Rad- als auch der Fußverkehrsinfrastruktur in Esslingen.

3.1.2 Abschnitte in Landesbaulast

Auch im Abschnitt zwischen Esslingen und Reichenbach wurde der Themenkomplex „Planungsgrundsätze“ mit 61 Kommentaren häufig angesprochen. Insbesondere für den Abschnitt zwischen dem Esslinger Alicensteg und den Gemeinden Altbach und Deizisau sind mehrere Hinweise eingegangen, welche das Nutzerpotenzial und die Attraktivität für die Radfahrenden eher auf der Nordseite des Neckars entlang der Zeppelinstraße sehen. Das Thema Anbindung wurde für alle anliegenden Kommunen als wichtiger Aspekt genannt.

In der weiteren Planung des Abschnitts Esslingen bis Reichenbach werden die Aspekte der Attraktivität und des Potenzials aufgrund der Vielzahl an Hinweisen verstärkt berücksichtigt. Dabei gilt es für das Regierungspräsidium zu prüfen, inwiefern die Trassenführung entlang der Bundes- und Landesstraßen attraktiver und komfortabler ausgestaltet werden können. Zudem soll in Abstimmung mit den Kommunen der Fokus auf eine bessere Anbindung des umliegenden Radverkehrsnetzes gelegt werden.

3.2 Gestaltungsmerkmale

Unter der übergeordneten Kategorie „Gestaltungsmerkmale“ (138 Kommentare) wurden u.a. die Unterkategorien Sicherheit, Trennung (des Radverkehrs) vom Kfz-/Fußverkehr, Entwurfsmerkmale, Knotenpunkte, Fahrradstraße, Ausstattung, Barrierefreiheit, Beschilderung/Markierung, Radverkehrsführung und Parkplätze zusammengefasst. Bezüglich der Entwurfsmerkmale sind beispielsweise Hinweise zu engen Kurvenradien und Fahrbahnbreiten oder problematischen Querungsstellen eingegangen. Die Kommentare dieser Kategorie thematisieren somit einerseits die planerischen und verkehrstechnischen Gesichtspunkte und andererseits die damit oftmals verbundene Thematik der Verkehrssicherheit.

3.2.1 Abschnitte städtischer Baulast

Mit 53 Kommentaren ist ungefähr ein Drittel der gesamten Kommentare, die in städtischer Zuständigkeit kartiert wurden, der Kategoriengruppe „Gestaltungsmerkmale“ zuzuordnen. Die Kommentare dieser Kategorie sprechen vor allem Aspekte hinsichtlich der Knotenpunktführung, der Sicherheit sowie der Barrierefreiheit an. Aber auch die Radverkehrsführung und allgemeine Entwurfsmerkmale, wie beispielsweise die Ausstattung und die Signalsteuerung verschiedener Streckenabschnitte, werden thematisiert.

Im Rahmen der Trassenfindung, der Gestaltung sowie der Gewährleistung der Erreichbarkeit des RS 4 werden unter anderem die Aspekte hinsichtlich Sicherheit, Barrierefreiheit sowie der Verkehrsführung berücksichtigt und in den anschließenden Schritten abgewogen. Ziel der Fachplanung ist es, die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden zusammenhängend zu betrachten und abzuwägen, um die verträglichste Trasse identifizieren zu können. Die Aspekte der Barrierefreiheit aber vor allem Anregungen und Anmerkungen in Bezug auf die Rad- und die Fußverkehrsführung werden besonders im Hinblick auf das im

Jahr 2024 geplante Nahmobilitätskonzept betrachtet. Eine nähere Erläuterung des Nahmobilitätskonzeptes und der bereits gestarteten Bestandsaufnahme ist in der Kategorie „Planungsgrundsätze“ gegeben.

3.2.2 Abschnitte in Landesbaulast

Besonders häufig wurde für die Abschnitte in Landesbaulast der Aspekt der (räumlichen) Trennung des Radverkehrs vom Kfz- und Fußverkehrs genannt (26 Nennungen). Als problematisch werden Mischverkehrsflächen betrachtet, also Führungsformen auf denen Rad- und Kfz-Verkehr oder Rad- und Fußverkehr auf einer Fläche geführt werden. Entsprechend wird diesen Führungsformen von den Kommentierenden ein geringeres Sicherheitsniveau als eine separierte Radverkehrsführung zugeschrieben.

Des Weiteren wird dem Aspekt der Verkehrssicherheit eine hohe Bedeutung beigemessen (41 Nennungen). Grundsätzlich ist eine Trennung des Radverkehrs vom Fuß- und Kfz-Verkehr entsprechend der Qualitätsstandards anzustreben, wobei bei zu erwartenden geringen Fuß- und Kfz-Verkehrsmengen auch eine gemeinsame Führung zulässig und unproblematisch ist. Gemäß den Qualitätsstandards sind bis zu ca. 25 zu Fuß Gehende in den jeweiligen Spitzenstunden des Radverkehrs bzw. innerorts bis zu 2.500 Kfz/Tag für eine gemeinsame Führung mit dem Radverkehr zulässig. Die vorgebrachten Sicherheitsbedenken in bestimmten Abschnitten werden, dahingehend geprüft. Zudem werden in den weiteren Planungsstufen sogenannte Sicherheitsaudits durchgeführt, bei denen von einem unabhängigen Gutachter die Planunterlagen bezüglich der Einhaltung der anzuwendenden Richtlinien geprüft werden. Dabei werden vor Ort potenzielle Gefahrenstellen identifiziert (unübersichtliche Einfahrten, geplante Fahrbahnbreiten etc.) und in einem Sicherheitsaudit vermerkt. Die Planenden müssen zu diesem Bericht Stellung nehmen und erläutern wie Gefahrenquellen entschärft werden können. Auf diese Weise ist sichergestellt, dass keine Sicherheitsdefizite übersehen und gegebenenfalls Umplanungen vorgenommen werden.

3.3 Bauliche Aspekte

Die Kategorie „Bauliche Aspekte“ ist unterteilt in die Unterkategorien „Bauliche Maßnahmen“ und „Radabstellanlagen“. Die Kommentare dieser Kategorie lassen sich allesamt den städtischen Abschnitten zuordnen. Insgesamt sind der Kategorie sechs Kommentare zugehörig, wovon fünf Kommentare bauliche Maßnahmen im Allgemeinen betreffen und ein Kommentar sich speziell auf Radabstellanlagen bezieht. Die Unterkategorie „Bauliche Maßnahmen“ umfasst hierbei Kommentare der Teilnehmenden hinsichtlich Fahrbahnschäden und notwendigen Sanierungen auf konkreten Streckenabschnitten und Straßenzügen.

Die Stadt Esslingen prüft regelmäßig den Zustand der unterschiedlichen Verkehrsinfrastrukturen. Entsprechend der Notwendigkeit zur Durchführung von Sanierungsmaßnahmen werden diese, unterscheiden in kurz-, mittel- oder langfristig, geplant und durchgeführt. Für die Durchführung von Sanierungs- oder Baumaßnahmen wird zunächst überprüft, welche Auswirkungen eine solche Maßnahme auf den Verkehrsfluss hat bzw. inwieweit der Verkehrsfluss beeinträchtigt werden könnte. Ist eine Sanierungs- oder eine Baumaßnahme zwingend erforderlich und es besteht eine potenzielle Minderung des Verkehrsflusses, werden kurzfristig Maßnahmen geplant und ergriffen, um negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss so gering wie möglich zu halten.

Im Hinblick auf die Radabstellanlagen prüft die Stadt Esslingen kontinuierlich, ob und an welchen Stellen Radabstellanlagen benötigt werden und errichtet im Anschluss an die Prüfung ggf. entsprechende Anlagen. Im Rahmen der bereits gestarteten Bestandsaufnahme der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur werden auch die Radabstellanlagen in Esslingen erhoben und hinsichtlich der Art und des Zustandes sowie in Bezug auf die Kapazitäten und die Auslastung untersucht.

3.4 Alternativrouten

Insgesamt wurden von den Teilnehmenden 83 alternative Trassenführungen vorgeschlagen sowohl für die städtischen Abschnitte Esslingens (49 Hinweise), überwiegend in den Abschnitten westlich des Alicenstegs, als auch für die Abschnitte in Landesbaulast (34 Hinweise). Dabei sind neben langen Alternativrouten über mehrere Abschnitte, welche grundsätzlich eine andere Trassenführung vorschlagen, auch Alternativen über kurze Distanzen eingereicht worden, die kleinräumige Verbesserungen vorschlagen.

3.4.1 Abschnitte städtischer Baulast

In den städtischen Abschnitten wurden 75 Kommentare der Hauptkategorie „Alternativrouten“ zugeordnet. 26 Kommentare beinhalten den Ausschluss einer Route, welche überwiegend die Weilstraße im Bereich zwischen der Brückenstraße und der Eberhard-Bauer-Straße betreffen. Das Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es u.a. Alternativrouten sowie deren Vor- und Nachteile zu sammeln und anschließend für die Auswahl einer geeigneten Trasse zu berücksichtigen.

Im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden von den Teilnehmenden überwiegend Vorschläge für alternative Trassenführungen auf der Neckarsüdseite abgegeben. Im Vergleich dazu war die Anzahl der Alternativrouten auf der Nordseite des Neckars geringer. Als Alternativroute für die Südtrasse wurden unterschiedliche Führungen überwiegend durch die Pliensauvorstadt vorgeschlagen. Am häufigsten wurde hierbei als mögliche Führung die Verbindung über die Dieselstraße oder die Stuttgarter Straße, die Eberhard-Bauer-Straße und anschließend die Weilstraße genannt. Weiterhin wurden auch mögliche alternative Trassenführungen entlang der Parkstraße, der Weilstraße oder auch außerhalb der Pliensauvorstadt über die Schrebergärten beschrieben. Alternativrouten auf der Nordseite des Neckars verliefen vor allem entlang des Altstadttrings oder der Fleischmannstraße auf die Mettinger Straße.

Neben möglicher Alternativrouten für sowohl die Nord- als auch die Südtrasse wurden auch verschiedene Straßen oder Streckenabschnitte benannt, die aus Sicht der Bevölkerung für eine Trassenführung auszuschließen sind. Hierbei wurde die Weilstraße im Bereich der Brückenstraße und der Eberhard-Bauer-Straße am häufigsten genannt.

Im Zuge der Identifizierung der verträglichsten Trasse werden die vorgeschlagenen alternativen Führungen und die von den Teilnehmenden ausgeschlossenen Trassen im weiteren Vorgehen geprüft.

3.4.2 Abschnitte in Landesbaulast

Die von den Teilnehmenden abgegebenen alternativen Trassenvorschläge erstrecken sich teilweise vom östlichen Markungsbereich in Esslingen, über Altbach, Deizisau und Plochingen bis nach Reichenbach. Dabei wurden für den östlichen Markungsbereich Esslingens (zwischen Alicensteg und Kraftwerk Altbach/Deizisau) 19 Vorschläge für eine Führung auf

der nördlichen Neckarseite gemacht. Einen weiteren Schwerpunkt stellen die Abschnitte in Plochingen dar, in welchen die Führung im östlichen Teil des Bruckenwasen-Geländes und im Filsgebiet West thematisiert wurde. Die entsprechenden Trassenvorschläge werden in den Kapiteln 3.8 und 3.9. besprochen.

3.5 B 10

In der Kategorie „B 10“ wurden solche Kommentare gruppiert, die entweder eine Umwidmung eines Fahrstreifens der B 10 vorschlagen, die eine Trassenführung entlang der B 10 bevorzugen (vor allem im Abschnitt Esslingen) oder eine Führung oberhalb der B 10 in Form eines Brückenstegs befürworten. Zudem wird seitens der Teilnehmenden in den Kommentaren die Schließung von Auf- und Ausfahrten der B 10 in der Pliensauvorstadt benannt, um den Radverkehr dort eine erleichterte Führung zu ermöglichen. Insgesamt konnten 23 Hinweise mit Bezug zur B 10 festgestellt werden.

Eine Führung neben der B10 ist für drei Teilbereiche bereits vorgesehen (Reichenbach, Deizisau, Esslingen bis Alicensteg). Auf diese Weise können bestehende Wege genutzt und ausgebaut, Verkehrsströme gebündelt und der Flächenverbrauch reduziert werden. Die Umnutzung bestehender versiegelter Straßenflächen ist grundsätzlich ein erstrebenswertes Ziel, vor allem um die Umweltbilanz des Neubaus der Radschnellverbindung zu verbessern. Die Umnutzung der B 10 zwischen Esslingen und dem Plochinger Dreieck kann jedoch aufgrund der heutigen starken Verkehrsbelastung ausgeschlossen werden, da die Reduzierung von Fahrstreifen auf der B 10 zu einer Verschlechterung des Verkehrsablaufs und damit auch zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit führen würde. Die Schließung von B10-Auf- und Ausfahrten kann gegebenenfalls eine denkbare Maßnahme sein, sofern bereits andere Anschlussstellen in geringem Abstand dazu existieren.

Darüber hinaus gibt es auch eine denkbare Lösungsvariante, welche die Trasse der Radschnellverbindung mittels eines Stegs oberhalb der Fahrbahn der B 10 führt. Radfahrende könnten dann auf einem Brückenbauwerk auf Stützpfeilern störungsfrei über der B 10 fahren und auf diese Weise längere Distanzen überwinden. Vorteilhaft wären dabei geringe Auswirkungen auf die Umwelt, da keine ökologisch wertvollen Flächen in Anspruch genommen werden. Zudem würde somit eine weitestgehende Kreuzungsfreiheit ermöglicht. Allerdings sind in regelmäßigen Abständen Rampen notwendig, um die Zugänglichkeit zu gewährleisten. Die Umsetzbarkeit einer solchen Lösung befindet sich aktuell in der Prüfung durch das Regierungspräsidium. Dabei geht es vor allem um die konstruktive und finanzielle Machbarkeit. Sollte sich eine Steglösung als konstruktiv machbar erweisen, müsste das Nutzen-Kosten-Verhältnis sowie die städtebauliche Verträglichkeit genauer betrachtet werden. Zudem wäre eine enge Abstimmung mit den betroffenen Kommunen notwendig um die Anbindungen und Verknüpfungen herstellen zu können.

3.6 Weitere Themen

Unter der Kategorie „weitere Themen“ wurden Hinweise zusammengefasst, welche keinen konkreten Streckenabschnitt thematisieren, sondern etwa ein höheres Planungstempo fordern oder Kritik an den Planungs- und Baukosten üben. Auch das Thema „Naturschutz“ findet sich hier wieder. Insgesamt sind 21 Kommentare dieser Kategorie zuzuordnen. Sowohl den Abschnitten in städtischer Baulast als auch in Landesbaulast lassen sich hierzu Kommentare zuordnen.

Der Planungs- und Genehmigungsprozess insbesondere von Landesradschnellverbindungen gestaltet sich aufgrund der gesetzlichen Vorgaben sehr aufwendig und zeitintensiv und ist mit der Planung einer Landesstraße vergleichbar. Grundsätzlich werden im Neckartal fast alle Flächen bereits in irgendeiner Form (bspw. Wohnen, Industrie, Gewerbe, Landwirtschaft) beansprucht, sodass oftmals in der Planung Konflikte mit bestehenden Nutzungen oder anderen Planungen auftreten. Die Identifikation der verträglichsten Variante unter Berücksichtigung der Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden sowie beispielsweise der Belange der Anliegerinnen und Anlieger und des Umweltschutzes ist das Ziel der Fachplanung. Anschließend müssen alle Belange abgewogen und gegebenenfalls Kompromisse geschlossen werden, die für alle Seiten tragbar sind. Um den hohen Anforderungen an die Planung gerecht zu werden, müssen alle Belange gewissenhaft abgearbeitet werden und entsprechend zeitintensiv kann der Planungsprozess ausfallen.

3.7 Esslingen Pliensauvorstadt und Weil

Die Kategorie „Esslingen Pliensauvorstadt und Weil“ beinhaltet alle Hinweise für die beiden in städtischer Baulast liegenden Abschnitte. Da für die Suchräume in der Pliensauvorstadt und Weil zahlreiche Hinweise zur Führung der Radschnellverbindung eingegangen sind, stellen diese Bereiche einen örtlichen Themenschwerpunkt dar.

Die Kategorie „Esslingen Pliensauvorstadt und Weil“ ist unterteilt in die Unterkategorien „Flora/Fauna“, „Bevorzugung einer Trasse“ und „Trasseneigenschaften“. Im Rahmen der Unterkategorie „Flora/Fauna“ wurde seitens der Teilnehmenden vor allem angemerkt, dass eine Nordtrasse keine Einwirkung auf die dortige Flora bzw. Fauna hätte. Insgesamt wurden 33 Kommentare auf der Gemarkung Esslingens dieser Hauptkategorie zugeordnet, wovon mit 23 Kommentaren der Großteil zu der Unterkategorie „Bevorzugung einer Trasse“ gehört.

Um auf der Neckarnordseite zwischen der Stadtgrenze Stuttgart und dem Landratsamt Esslingen den Standard eines Radschnellweges mit einer Breite von 4,00 m bei gleichzeitiger Separierung vom Fußverkehr für einen störungsfreien und sicheren Verkehrsanlauf zu erreichen, müsste in die uferbegleitende Grün- und abschnittsweise auch in die Baumstruktur eingegriffen werden. Werden im Rahmen der Planung vorhandene Lebensräume europarechtlich geschützter Arten tangiert, bedarf es dort einer Ausnahmegenehmigung, welche nur dann zu erwirken ist, wenn keine Alternativen vorhanden sind, welche zu geringeren Belastungen der geschützten Arten führen. Bei einer Trassenführung im Süden sind mit geringeren Beeinträchtigungen zu rechnen.

Die Unterkategorien „Bevorzugung einer Trasse“ und „Trasseneigenschaften“ fassen die Kommentare zusammen, in denen die Teilnehmenden angegeben haben aufgrund welcher Aspekte sie eine Trasse favorisieren bzw. sie eine Trasse ablehnen. Eine Mehrheit der Teilnehmenden favorisiert die Nordtrasse überwiegend aufgrund der besseren Anbindung an die Innenstadt und dem damit verbundenen höheren Potenzial. Die Aspekte entgegen einer Führung auf der Südtrasse sind aus der Sicht der Teilnehmenden vor allem das höhere Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsteilnehmenden, das geringere Nutzerpotenzial und die schlechtere Anbindung im Vergleich zur Nordtrasse.

Im Rahmen der Trassenfindung für den RS 4 werden auch die Anbindungen zu den umliegenden Stadtteilen berücksichtigt. Wie bereits ausführlicher im Kapitel zur Kategorie „Planungsgrundsätze“ beschrieben wurde, plant die Stadt Esslingen für 2024 die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aus dem Jahr 2013. Im Zuge dessen sollen auch unter anderem die Anbindungen zum RS 4 analysiert werden.

3.8 Esslingen Ost

Für die Abschnitte zwischen dem Alicensteg in Esslingen und den Gemeinden Altbach und Deizisau sind ebenfalls mehrere Kommentare (21) eingegangen. Dabei wurde in erster Linie die Trassenführung der Abschnitte 1.6 bis 1.9. thematisiert. Eine Mehrheit der Beiträge bevorzugt eine Führung entlang des Neckar-Nordufers bzw. der Zeppelinstraße. Dabei werden eine direkte Führung auf dem bereits heute genutzten Radweg und die räumliche Nähe zu den Ortseilen Oberesslingen und Esslingen-Zell und den dort befindlichen Gewerbebetrieben positiv hervorgehoben.

Die Gründe für die Führung der Vorzugstrasse über eine südlich des Neckars verlaufende Trasse sind vielschichtig. Die Trassenvariante entlang der Zeppelinstraße am Nordufer des Neckars zwischen dem Landratsamt Esslingen und dem Neckaraltarm wurde im Rahmen der Vorplanung untersucht. Vorteilhaft sind bei dieser Variante die direktere Verbindung und eine landschaftlich attraktive Führung. Zusätzlich fällt dort das Potential höher aus als auf der Südseite des Neckars. Nachteilig wirkt sich dort allerdings die geringe Flächenverfügbarkeit aus, die es erschwert den benötigten Standard von 4,00 m Fahrbahnbreite bei gleichzeitiger Separierung vom Fußverkehr für einen störungsfreien Verkehrsablauf zu erreichen. Um diesen Standard zu erreichen, müsste stark in die uferbegleitende Grün- und abschnittsweise auch in die Baumstruktur eingegriffen werden. Zudem müsste das Naturschutzgebiet "Alter Neckar" entlang des Neckaraltarms mit einem neuen Brückenbauwerk zerschnitten werden, was einen starken Eingriff in das Schutzgebiet bedeuten würde. Im Laufe einer fachlichen Untersuchung wurden in diesem Gebiet einige besonders schützenswerte Arten festgestellt. Das Naturschutzgebiet „Alter Neckar“ ist ein Nahrungshabitat für viele Fledermausarten, Rast-, Brutvögel und Enten. Des Weiteren befinden sich hier ihre Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Zudem wurden zahlreiche Fischarten nachgewiesen. Weiterhin bietet der Altneckar potentielle Habitatstrukturen für xylobionte Käfer, Biber und Bitterlinge, die als besonders planungsrelevante Arten eingestuft werden. Dafür würde eine Ausnahmegenehmigung benötigt, die mit hohen rechtlichen Hürden verbunden ist. Im Ergebnis der Abwägung aller Argumente wurde entschieden, die Trasse südlich des Neckars entlang des bestehenden Geh- und Radwegs an der Kreis- und Bundesstraße zu führen. Die Trasse ermöglicht durch ihre direkte Linienführung ab Deizisau eine weitestgehend kreuzungsfreie und separat vom Kfz- und Fußverkehr verlaufende Verbindung in Richtung Esslingen. Um das geringere Potential auszugleichen, wird es erforderlich sein, die Anschlüsse perspektivisch auszubauen, sodass die Radschnellverbindung gut zu erreichen ist.

Grundsätzlich wird die Radverkehrsinfrastruktur mit Realisierung der Radschnellverbindung im Korridor Neckartal deutlich gestärkt. Zukünftig bestehen mit einer nördlich und südlich des Neckars verlaufenden Verbindungen zwischen Esslingen und Altbach/Deizisau zwei leistungsfähige Radverbindungen, aus denen die Radpendelnden ihre bevorzugte Route auswählen können.

3.9 Bahnunterführung Plochingen

Insgesamt neun Kommentare hatten den Abschnitt 1.15 zum Thema. In diesem Bereich im östlichen Teil des Landschaftsparks Bruckenwasen in Plochingen steht die Führung der Radschnellverbindung noch nicht fest. Die ursprüngliche Vorzugsvariante sieht hier eine Führung entlang der bestehenden Geh- und Radwege zwischen Neckar und der bestehenden DB-Unterführung vor. Dazu müsste der Bestandsweg befestigt und ausgebaut werden.

Die DB-Unterführung kann dort von der Radschnellverbindung mitgenutzt werden. Alternativ steht eine südlich verlaufende, neu zu bauende Unterführung parallel zur B 10 zur Diskussion. Diese neue Unterführung müsste sowohl die Bahntrasse als auch den parallel verlaufenden Filsweg unterqueren.

Die Teilnehmenden, die diesbezüglich Kommentare abgegeben haben, bevorzugen mehrheitlich eine neue Unterführung, um den Radverkehr vom Fußverkehr trennen zu können und mögliche Konflikte zwischen den beiden Verkehrsarten zu vermeiden.

Die Wahl der Variante im Bereich der Streuobstwiese im östlichen Bruckenwasen-Gelände ist noch nicht abschließend geklärt. Beide Varianten sind denkbar und werden untersucht. Nachteil einer neu zu bauenden DB-Unterführung ist der lange und aufwendige Planungsprozess, sowie die höheren Kosten. Zudem wird hier in noch unbeeinträchtigte Wiesenflächen und Feldgehölze eingegriffen, wogegen bei der Trassenführung durch den Bruckenwasen über die Streuobstwiesen ein bestehender Weg genutzt werden könnte. Vorteilhaft würde sich dagegen eine klare Trennung des Fuß- und Freizeitverkehrs vom Radverkehr auswirken. Jedoch ist auch eine Führung im Zuge der bestehenden Bahnunterführung denkbar. Zwar stellt die Bahnunterführung mit einer Fahrbahnbreite von ca. 4,50 m bei gemeinsamer Führung von Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr eine Engstelle dar, allerdings sind die dortigen Kfz-Verkehrsmengen als sehr gering einzuschätzen. Gemäß dem Regelwerk (Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg) können in Fahrradstraßen innerorts Verkehrsmengen von bis zu 2.500 Kfz/Tag gemeinsam mit dem Radverkehr abgewickelt werden. Außerorts sind es 1.500 Kfz/Tag. Diese Verkehrsmengen werden dort nicht erreicht. Grundsätzlich sind kurze Engstellen zulässig, solange sie begründet werden können.

Im Falle einer Realisierung der nördlichen Variante durch die Bestandsunterführung würde ein besonderes Augenmerk auf den Erhalt und die Schonung der Streuobstwiese gelegt werden. Der Radweg würde vom Fußweg getrennt, sodass auch eine Verbesserung der Bestandssituation herbeigeführt wird. Derzeit teilt sich der Fuß- und Radverkehr den Weg.

Die eingegangenen Kommentare werden in die weitere Variantenabwägung für diesen Bereich einbezogen.

3.10 Filsgebiet West Plochingen

Für den Abschnitt 1.16 im Plochinger Gewerbegebiete (Filsgebiet West) wurden insgesamt 19 Hinweise abgegeben. In diesem Abschnitt geht es um die geplante Nutzung des Filswegs als Fahrradstraße und somit als Teil der Radschnellverbindung. Der Filsweg durchquert dabei ein gemischtes Wohn- und Gewerbegebiet, welches nach Plänen der Stadt Plochingen zukünftig saniert, neu geordnet und aufgewertet werden soll. Die Trassenführung in Form einer Fahrradstraße hat zu Sicherheitsbedenken auf Seiten der Anwohnerschaft und anliegenden landwirtschaftlichen und gewerblichen Betriebe geführt. Zudem wird die Trassenführung als problematisch für die gewerblichen Betriebsabläufe angesehen. Die eingegangenen Hinweise lehnen entsprechend die Trassenführung in diesem Abschnitt ab und machen Alternativvorschläge. Im Wesentlichen wird vorgeschlagen die Radschnellverbindung direkt entlang der B 10 oder nördlich der Fils auf einem bestehenden Geh- und Radweg zu führen.

Im Filsgebiet West in Plochingen wurden in der Variantenuntersuchung sowohl eine Führung entlang der B 10 als auch eine am nördlichen Filsufer betrachtet und mit der Variante

im Filsweg am südlichen Filsufer gegeneinander abgewogen. Im Ergebnis wurde entschieden, die Variante im Filsweg südlich der Fils, mit der Führungsform einer Fahrradstraße planerisch weiterzuverfolgen. Die Gründe für diese Entscheidung werden im Folgenden erläutert.

Eine Nutzung des bestehenden Gehwegs auf der nördlichen Filsseite wird aus mehreren Gründen für die weitere Planung nicht empfohlen. Der bestehende Weg hat heute eine Breite von ca. 2,00 m. Für die Radschnellverbindung werden gemäß Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg 4,00 m benötigt. Grundsätzlich ist bei Radschnellverbindungen der Radverkehr vom Fußgängerverkehr zu trennen. Eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr ist nur für eine geringe Fußverkehrsmenge von bis zu 25 zu Fuß Gehenden in der Spitzenstunde des Radverkehrs zulässig. Bei größeren Fußverkehrsmengen ist jedoch eine separate Führung zu planen.

Da die Stadt Plochingen den Bereich städtebaulich aufwerten und auch den Uferbereich punktuell attraktiver gestaltet möchte, ist zu erwarten, dass sich das Fuß- und Freizeitverkehrsaufkommen in diesem Bereich verstärken wird. Um Konflikte zu minimieren, ist somit eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr dort zu vermeiden. Sollte die Radschnellverbindung dennoch dort realisiert werden, wäre eine separierte Führung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden notwendig. Für den daraus resultierenden Flächenbedarf (4,00 m Radschnellweg + min. 2,00 m Fußweg) müsste jedoch voraussichtlich in den ökologisch wertvollen und geschützten Gewässerrandstreifen mit Ufervegetation der Fils eingegriffen werden. Sowohl der Gewässerrandstreifen als auch die Vegetation bieten Lebensraum für zahlreiche Vogelarten. Zudem sind Engstellen durch bestehende Gebäuden vorhanden. Eine Führung nördlich der Fils hat ebenfalls die Mitnutzung der Straße Am Filswehr entlang des nördlichen Filsufers als Voraussetzung. Die Straße gilt als Zufahrtsstraße für anliegende Gewerbebetriebe mit regelmäßigem Kunden- und Anlieferverkehr. Konflikte zwischen Radfahrenden und dem Kraftfahrzeugverkehr werden hier wesentlich höher eingeschätzt.

Eine südlich der Fils verlaufende Variante benötigt zum einen weniger Fläche (da der dortige Bestandsweg bereits eine Breite von ca. 3,00 m hat) und greift zum anderen weniger in, aus naturschutzfachlicher Sicht, wertvolle Flächen ein. Auch für die Trasse südlich der Fils ist zwar aufgrund der städtebaulichen Sanierung in Kombination mit der neu geplanten kommunalen Filsbrücke mit einem Anstieg der Fußverkehrszahlen auszugehen, allerdings ist zu erwarten, dass sich dieser durch die Aufwertung vor allem auf den Bereich nördlich der Fils konzentrieren wird. Die Straße südlich der Fils endet auch zukünftig in einer Sackgasse. Der Fußverkehr wird dort eher zu den Geschäftszeiten der Betriebe (außerhalb der Spitzenstunde des Radverkehrs) erwartet. Auch bei einer Führung nördlich der Fils müsste die Radschnellverbindung in der Fortführung Richtung Neckartal bzw. Reichenbach im Mischverkehr geführt werden (Nutzung des Filswegs und der Filsbrücke im westlichen Sanierungsgebiet und Filsallee). Diese alternative Führung würde die Mischverkehrsflächen somit nur verlagern.

Eine Führung entlang der B 10 scheidet ebenfalls aus, da hier zusätzliche (Teil-)Bauwerke (Brücken) über den Filsweg zwischen Plochingen und Wernau und die Bahntrasse benötigt würden. Zudem wurden dort Reptilienarten nachgewiesen. Entlang der B10 befindet sich eine durchgängige Feldhecke, die durch die Trassenführung stark beeinträchtigt werden würde. Dieser Biotoptyp bietet nachweislich Lebensraum für Vogelarten und fungiert zusätzlich als Lärm- und Sichtschutz zur B10. Stellenweise würden auch Wiesenflächen beeinträchtigt werden. Da bei dieser Variante keine Bestandswege vorhanden sind, wäre die

Trassenführung im Vergleich mit einer hohen Flächenneuversiegelung verbunden. Insgesamt würden die Umwelteingriffe somit deutlich höher ausfallen, als bei einem Ausbau des Bestandsweges. Eine Führung entlang der B 10 verursacht zudem verlorene Steigung, was den Fahrkomfort für Radfahrende einschränkt.

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile der Varianten wurde beschlossen, die Variante südlich der Fils über den Filsweg weiterzuverfolgen, da diese, trotz der Nachteile (zusätzliches Brückenbauwerk, Führung im Mischverkehr), immer noch den größten Gesamtnutzen aufweist. Trotz der generellen Umgestaltung und Sanierung des Gewerbegebiets wird sich das Verkehrsaufkommen auf dem Filsweg nicht so stark erhöhen, dass die Einrichtung einer Fahrradstraße ausgeschlossen werden muss. Gemäß Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen soll innerorts auf Fahrradstraßen eine Verkehrsmenge von 2.500 Kfz/Tag nicht überschritten werden. Aktuell und auch zukünftig nach der Sanierung des Gewerbegebiets wird die Verkehrsmenge deutlich unter dieser Obergrenze liegen.

Grundsätzlich handelt es sich beim Filsweg nicht um einen landwirtschaftlichen Weg, sondern eine Anliegerstraße, für die die Qualitätsstandards die Einrichtung von Fahrradstraßen mit einer Breite ab 4,60 m ermöglichen. Bei der Mitnutzung von landwirtschaftlichem Verkehr gilt eine Mindestbreite von 5,00 m. Auch wenn es sich beim Filsweg um einen landwirtschaftlichen Weg handeln würde, ist die Mitbenutzung von landwirtschaftlichen Wegen durch den Radverkehr zulässig und gängige Praxis. In der Regel haben solche landwirtschaftlichen Wege eine Breite von ca. 3,00 m, was immer wieder auch zu gefährlichen Situationen zwischen landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Radfahrenden führen kann. Nicht immer sind deshalb solche Wege für die Mitbenutzung durch Radfahrende geeignet. Im Filsgebiet ist jedoch eine Verbreiterung des Bestandswegs von 3,00 m auf 5,50 m auf möglichst der ganzen Abschnittslänge vorgesehen, sodass die Gefahr von kritischen Begegnungsfällen deutlich reduziert wird. Es handelt sich zudem um eine übersichtliche Straßenführung ohne scharfe Kurven und geringem Gefälle. Zudem wird in der weiteren Planung geprüft, ob zusätzlich Ausweichflächen geschaffen werden können, um die Fahrbahnbreite punktuell zu erweitern. Da auch zukünftig durch die Bestandsbebauung unübersichtliche Grundstückszufahrten existieren, sollen in der weiteren Planung Lösungsmöglichkeiten erarbeitet werden, welche den Abschnitt sicherer gestalten. Dabei sind Beschilderungs- und Markierungslösungen denkbar. Für die Reinigung des Weges bei Verunreinigung ist, wie bereits heute gültig, gemäß StVO der Verursacher verantwortlich.

4. Zusammenfassung

Für die zahlreichen Beiträge zur weiteren Planung des RS 4 bedanken sich das Regierungspräsidium und die Stadt Esslingen bei allen Teilnehmenden. Im Vergleich zu anderen Straßenbauprojekten haben verhältnismäßig viele Bürgerinnen und Bürger teilgenommen. Dies zeigt, dass weiterhin ein großes Interesse am Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und insbesondere der Radschnellverbindung besteht. Die Beteiligung der Öffentlichkeit an Straßenbauprojekten stellt einen essenziellen Bestandteil des Planungsprozesses dar, einerseits um Hinweise für Verbesserungen von den zukünftigen Nutzenden zu erhalten und andererseits um den Planungsprozess transparent und nachvollziehbar für die Öffentlichkeit zu gestalten. Nur wenn Planungsentscheidungen verständlich erläutert werden können, ist mit Unterstützung und Akzeptanz auch bei herausfordernden Projekten zu rechnen.

Insgesamt kann nach Auswertung aller Beiträge festgehalten werden, dass die große Mehrheit der Teilnehmenden die Realisierung des RS 4 begrüßt und grundsätzlich eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur auch über den RS 4 hinaus für notwendig hält.

Immer wieder vorgebracht wurde im Rahmen der Kategorie „Planungsgrundsätze“ das Thema Sicherheit. In der Konsequenz wird im weiteren Planungsprozess ein besonderes Augenmerk auf dieses Thema gelegt. Um für die gewählte Trassenführung möglichst viele Nutzerinnen und Nutzer zu erreichen, sollen alle Anschlussmöglichkeiten für den Radverkehr analysiert werden, um das Ausbaupotenzial der Zuführungswege gemeinsam mit den Kommunen zu identifizieren. Im nächsten Schritt können dann konkrete Maßnahmen beschlossen werden. Um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten, wird die Planung auch in dieser Hinsicht noch einmal kritisch evaluiert werden, um Sicherheitsdefizite zu beseitigen. Im Rahmen der weiteren Planungen sind zudem, gemäß den Vorgaben des Landesverkehrsministeriums, Sicherheitsaudits für die Trassenabschnitte durchzuführen. Auf diese Weise wird die Planung von unabhängigen Verkehrssicherheitsexpertinnen und -experten auf mögliche Sicherheitsdefizite hin analysiert. Auf den daraus resultierenden Auditbericht muss das Regierungspräsidium mit einer Stellungnahme reagieren. Mittels des Instruments des Sicherheitsaudits können im Zuge der Planung Defizite identifiziert werden, die ohne externen Gutachter möglicherweise nicht aufgefallen wären.

Ein wichtiges Anliegen der Teilnehmenden war außerdem - im Zusammenhang mit dem Thema Sicherheit - die geforderte Trennung des Radverkehrs vom Fuß- und Kfz-Verkehr. Auch bei dieser Thematik ist die Planung bestrebt, das Anliegen ausreichend zu berücksichtigen. Für Bereiche in denen heute keine separate Führung der Verkehrsarten vorgesehen ist, sollen dahingehend geprüft werden, ob eine separierte Führung des Radverkehrs zukünftig anzustreben ist. Grundsätzlich können allerdings bei entsprechend geringen Fuß- oder Kfz-Verkehrsstärken die Verkehrsarten gemeinsam mit dem Radverkehr geführt werden. Voraussetzung dafür sind, unter anderem gute Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Zudem erhöht sich bei der gemeinsamen Führung von Rad- und Fußverkehr gemäß den Qualitätsstandards die Fahrbahnbreite von 4,00 auf 5,00 m. Für Fahrradstraßen mit Kfz-Verkehr beträgt die Mindestbreite 4,60 m.

Die meisten eingereichten alternativen Trassenvorschläge für die in Landesbaulast liegenden Abschnitte wurden bereits im Rahmen der Vorplanung geprüft. Nach Abwägung der relevanten Faktoren wurde eine Entscheidung für die Vorzugstrasse bis zum Esslinger Alleensteg getroffen. Dies schließt jedoch nicht den zukünftigen Ausbau und die Verbesserung bestehender Radverkehrsinfrastruktur im Planungsraum aus. Ziel des Regierungspräsidiums und der anliegenden Kommunen ist es, den Radverkehr in seiner Gesamtheit im Korridor des Neckar- und Filstals zu optimieren, sodass der Radverkehr insgesamt gefördert wird.

Hinweise, die kommunale Belange berühren, werden entsprechend zusammengefasst und an die Kommunen übergeben, damit diese weiteren Handlungsbedarf daraus ableiten können. Belange hinsichtlich der Nutzung landwirtschaftlicher Flächen zwischen der Pliensauvorstadt und Weil wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht benannt.

Es sind vereinzelte Vorschläge zur Änderung der Trassenführung sowohl für Plochingen und Reichenbach als auch für Esslingen eingegangen, bei denen eine innerörtliche Führung aufgrund der direkten Anbindung an die Wohn- und Arbeitsstätten der Radfahrenden und dem damit verbundenen höheren Potenzial präferiert wird. Im Zuge der innerörtlichen

Führung einer Radschnellverbindung erhöht sich, in der Regel die Zahl der Kreuzungspunkte mit dem Fuß- und Kfz-Verkehr, was zu mehr Konflikten mit diesen Verkehrsarten führen kann und gegebenenfalls Zeitverluste für den Radverkehr verursacht. Hinzu kommt, dass oftmals die Flächenverfügbarkeit im Vergleich zu außerörtlichen Führungen eingeschränkt ist. Die angestrebten Fahrbahnbreiten von 4,00 m im Zweirichtungsverkehr und 3,00 m im Einrichtungsverkehr können innerörtlich nur selten erreicht werden. Trotzdem können auch innerörtliche Führungen je nach Situation eine mögliche Lösung sein. Bevorzugt werden dann Fahrradstraßen als Führungsform, auf denen der Radverkehr bevorzugt geführt werden kann. Grundsätzlich muss bei der Frage, ob der Radverkehr durch den Ort hindurch oder um den Ort herumgeführt werden soll, immer zwischen verschiedenen Faktoren abgewogen werden. Neben der Verkehrssicherheit, Zeitverlusten und der Einhaltung der Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen (vor allem Fahrbahnbreite) sind auch hier Faktoren wie die Umweltverträglichkeit (Flächenversiegelung) oder die Umwegigkeit relevant.

Für die Abschnitte in Reichenbach, Plochingen, Deizisau und Altbach wurden nach dem Vergleich von vier (auch innerörtlichen) Varianten und Abwägung der oben genannten Faktoren entschieden die Vorzugstrasse vor allem außerhalb der Ortskerne zu führen. Auf diese Weise kann die Anzahl der Kreuzungspunkte und somit der Konflikte mit dem Kfz-, Lkw- und Fußverkehr minimiert werden, während gleichzeitig der Radverkehr weitestgehend störungsfrei und ohne Zeitverluste abgewickelt werden kann.

5. Ausblick

Alle im Zeitraum der Beteiligung eingegangenen Hinweise werden von den zuständigen Planenden beim Regierungspräsidium und der jeweiligen Stadt auf Umsetzbarkeit geprüft. Die Stadt Esslingen sieht im Rahmen des weiteren Planungsprozesses in einer 2. Stufe eine gemeinsame Begehung und einen gemeinsamen Workshop mit dem Regierungspräsidium und der Öffentlichkeit für die Trassenfindung vor, indem auf Grundlage der Ergebnisse der Onlinebeteiligung die weitere Planung diskutiert und präzisiert werden soll. Die Durchführung des Workshops ist für die erste Jahreshälfte 2024 vorgesehen.

Für die in Landesbaulast liegenden Abschnitte wird im nächsten Planungsschritt die detaillierte Planung (Entwurfsplanung) erarbeitet. Zunächst soll der Abschnitt zwischen Reichenbach Bahnhof und der bestehenden Demonstrationsstrecke bei Ebersbach umgesetzt werden. Parallel wurde mit der Entwurfsplanung zwischen Reichenbach und Plochingen begonnen. Die eingegangenen Hinweise werden geprüft und sollen dabei nach Möglichkeit berücksichtigt werden.