

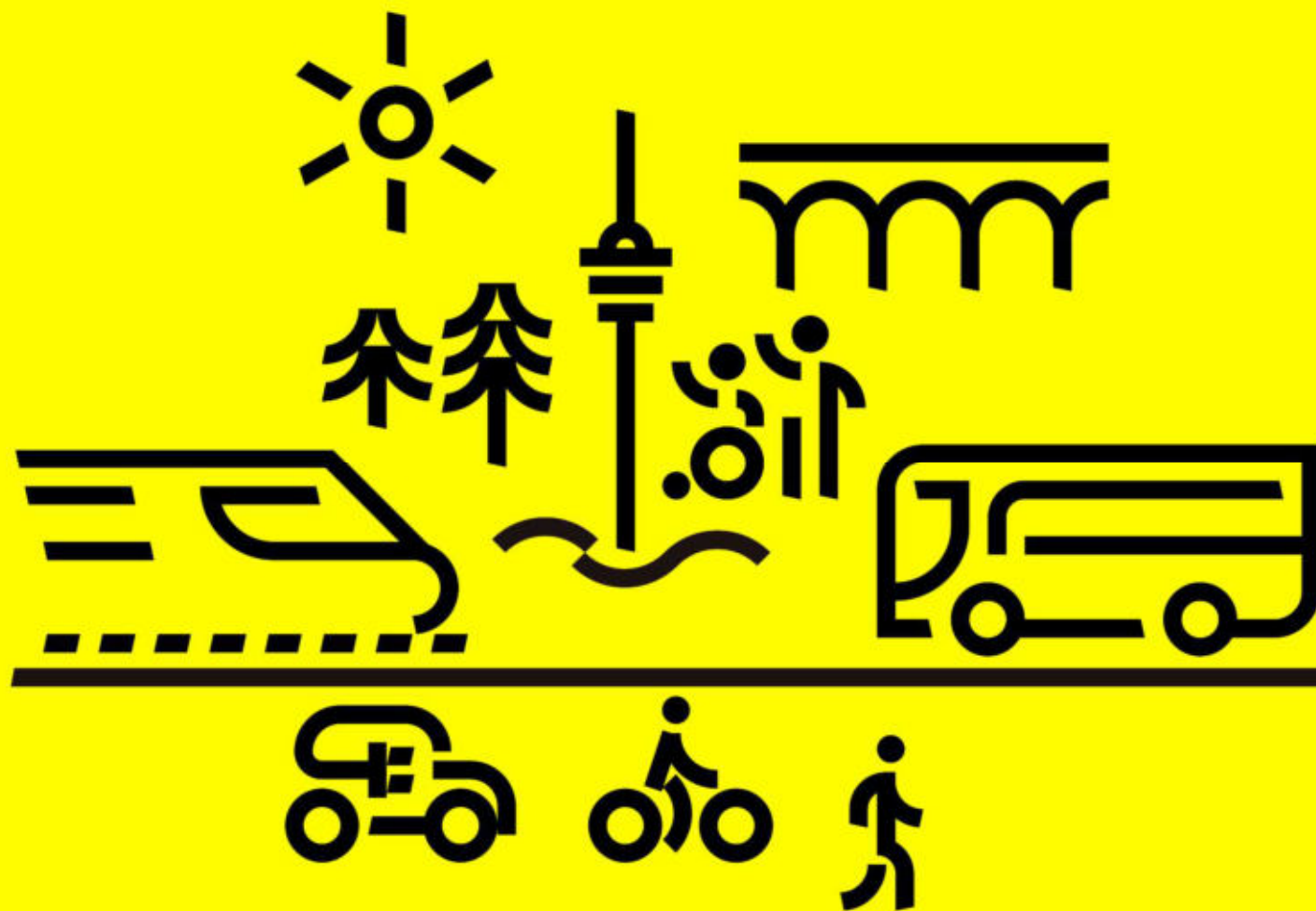
Radwege, Radschnellwege und Naturschutz

Berthold Frieß,
Verkehrsministerium

anlässlich der

Naturschutztage am
Bodensee

3. bis 6. Januar 2026



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr

Inhalt

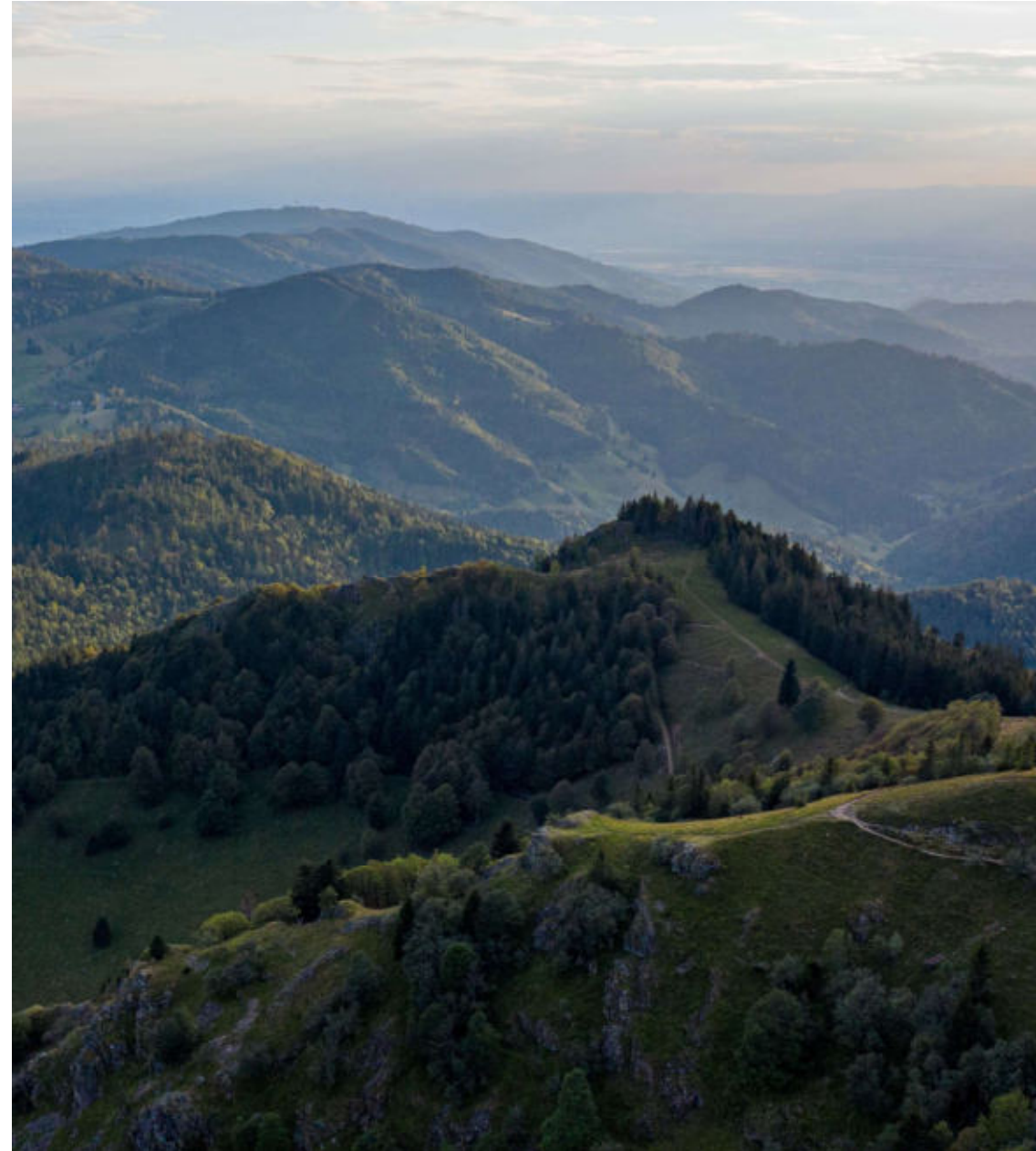
Radwege, Radschnellwege und Naturschutz

Was ist ein Radschnellweg? – Rechtsgrundlagen, Standards, Zielgruppe, Beitrag zur Verkehrswende

Mögliche Konflikte bei der Planung und dem Bau mit dem Naturschutz und anderen Belangen

Ablauf einer Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Planung

Gelungene Beispiele



Was ist ein Radschnellweg?

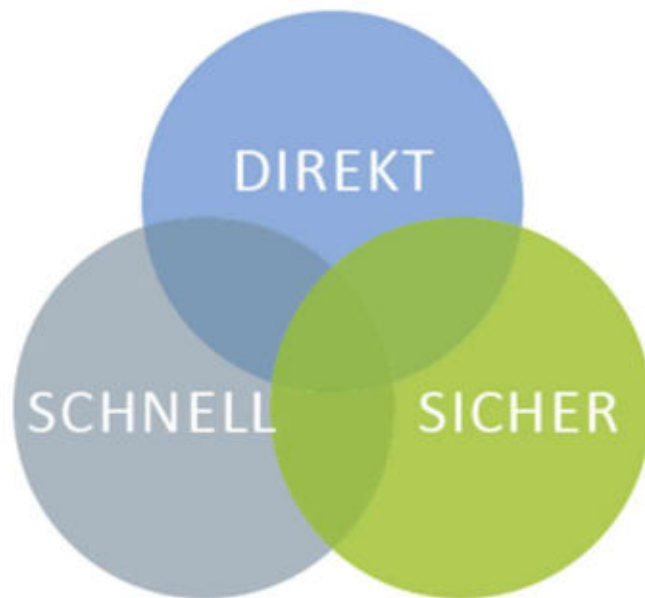


Was sind Radschnellverbindungen (RSV)?



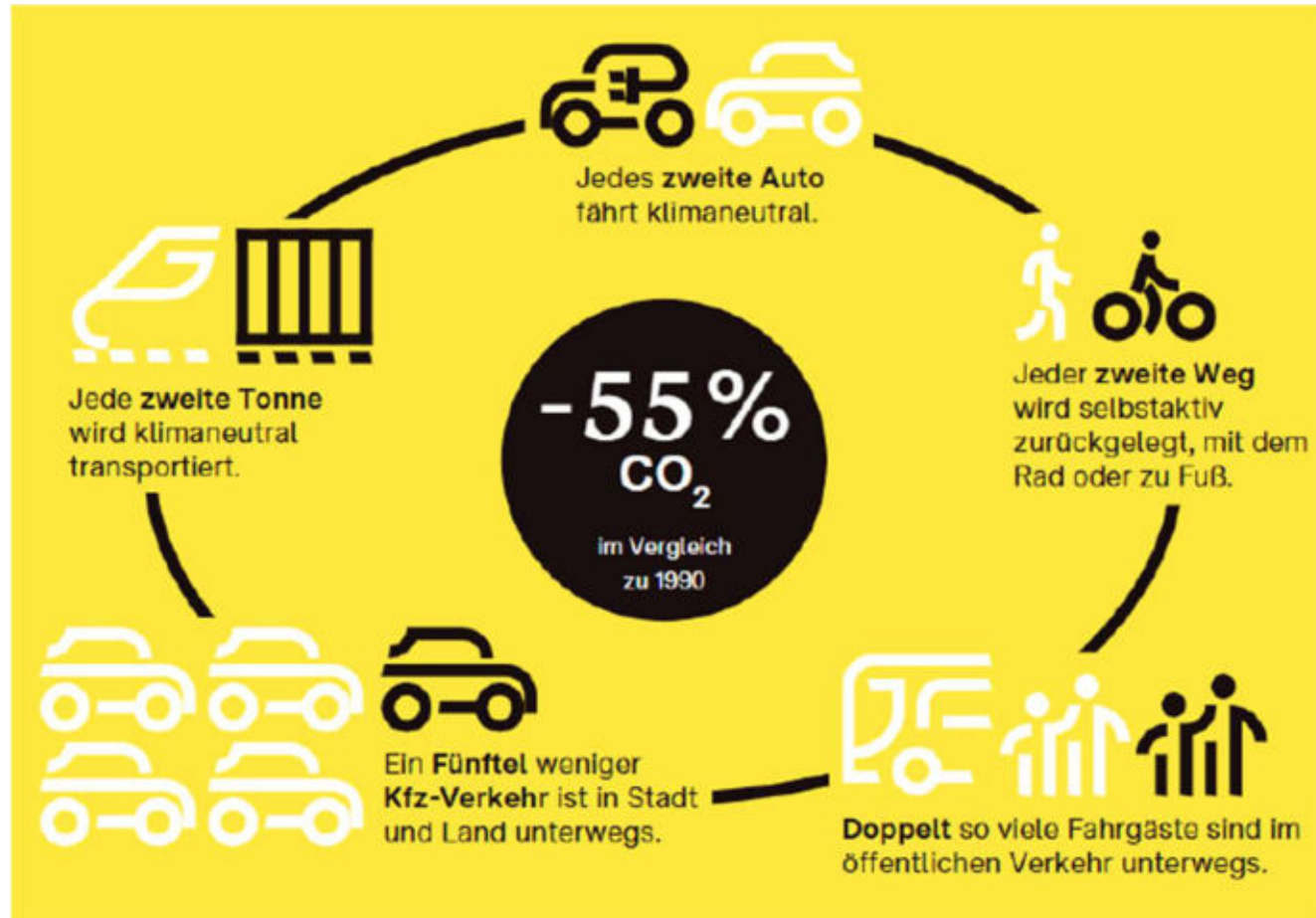
Was ist eine Radschnellverbindung (RSV)?

Radschnellverbindungen sind leistungsfähige und qualitativ hochwertige Radverkehrsanlagen, die wichtige Verkehrsquellen und -ziele miteinander verknüpfen. Ab einem Verkehrsaufkommen von 2.000 Radfahrten pro Tag kommen Strecken als Radschnellverbindungen in Betracht. Kennzeichen:



- ● min. 5 km
- ● ohne Umwege
- ● ausreichende Breite
- ● Trennung der Verkehrsarten
- ● möglichst kreuzungsfrei
- ● kurze Wartezeiten
- ● hohe Belagsqualität
- ● möglichst geringe Steigung

Verkehrswendeziele 2030



Radschnellverbindungen Ziele

RadSTRATEGIE (2016):

Realisierung von 10 Radschnellverbindungen bis 2025

Koalitionsvertrag 2021 – 2026:

20 Radschnellwege bis 2030

Bedarfsplan für Radwege an

Bundes- und Landesstraßen enthält die in Planung befindlichen RSV

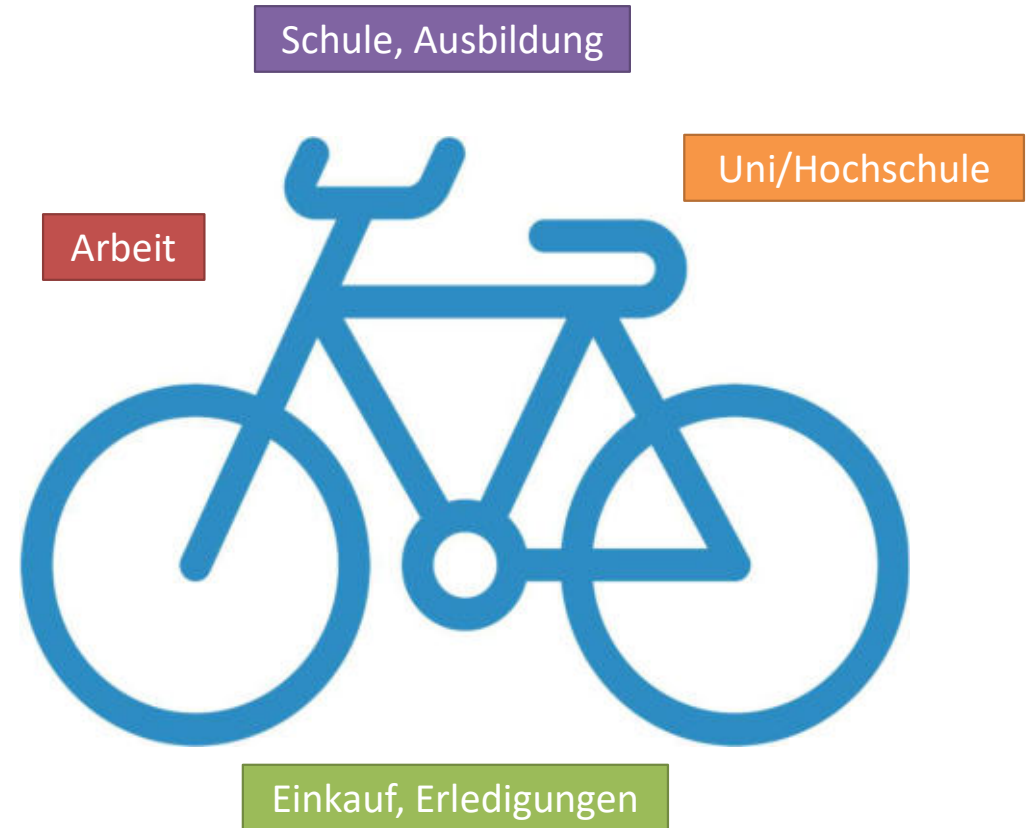
Umsetzungsprogramm RadSTRATEGIE 2025-2030



Zielgruppe und potenzielle Nutzer von RSV

- Pendler
- Schüler, Studenten, Azubis
- Menschen auf dem Weg zum Einkauf oder zu Freizeitstätten (Sportstätten etc.)

RSV verstehen sich aber grundsätzlich als Angebot an **ALLE** Radfahrer, unabhängig von Wegezweck oder Alter

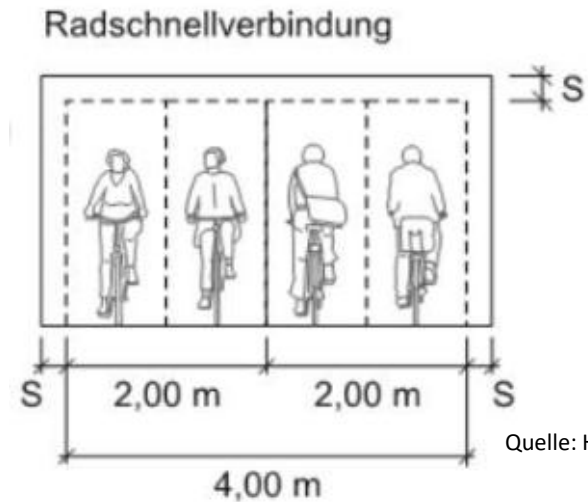
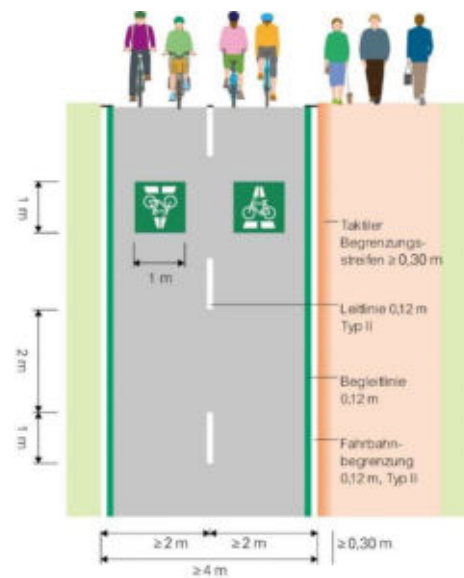




Grundsätzliche Anforderungen



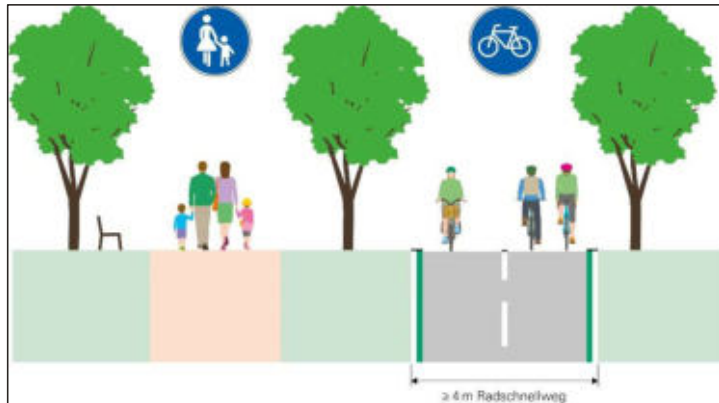
- direkte, möglichst umwegfreie Linienführung von A nach B
- ausreichende Breiten, die das Nebeneinanderfahren und Überholen sowie das störungsfreie Begegnen ermöglichen
- in der Regel Trennung des Radverkehrs von anderen regelmäßig zu erwartenden Verkehrsarten



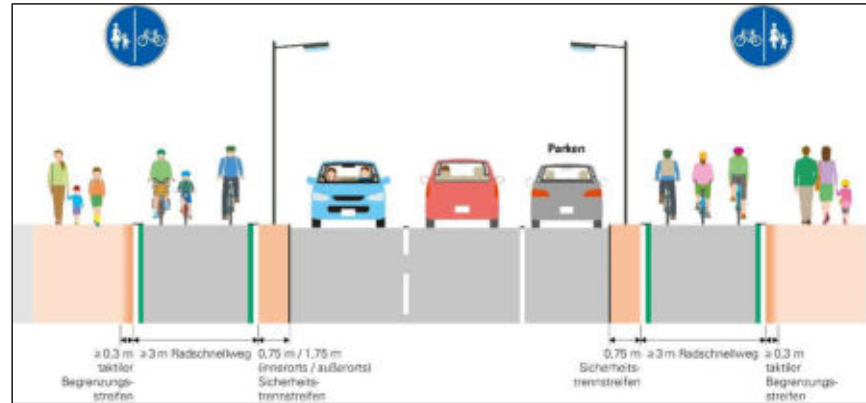
Quelle: HRSV (FGSV, 2021)

Mögliche Führungsformen

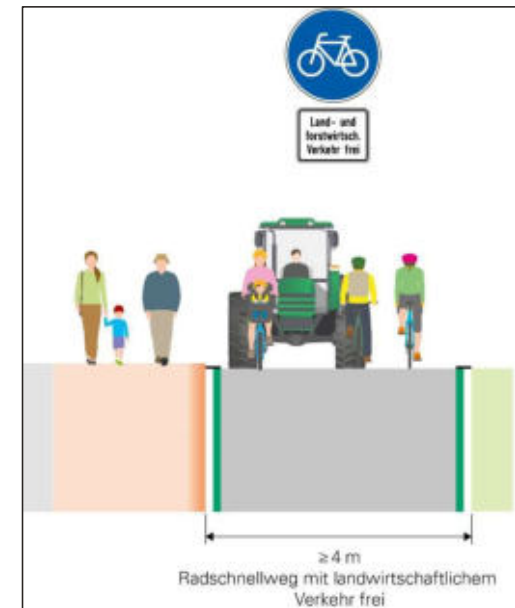
selbstständig geführter RSW



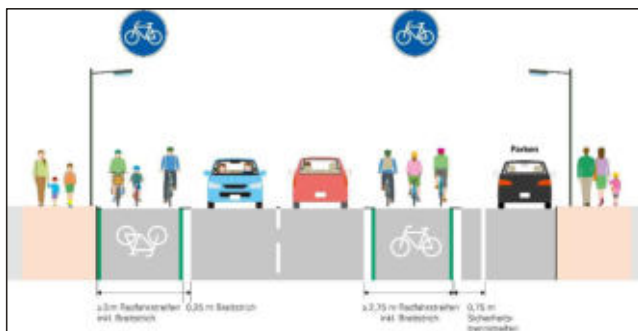
straßenbegleitender RSW



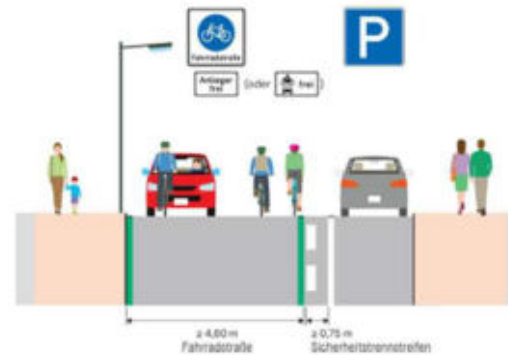
RSW mit landw. Verkehr



Radfahrstreifen



Fahrradstraße



Ergänzende Ausstattungsbestandteile

Fakultativ:

- Rastplätze inkl. Servicestation und weiteren Elementen
- Haltestangen, Trittvorrichtungen und Abfallsysteme
- Ladestationen für Elektrofahrräder
- Informationstafeln und Informationsmaterial

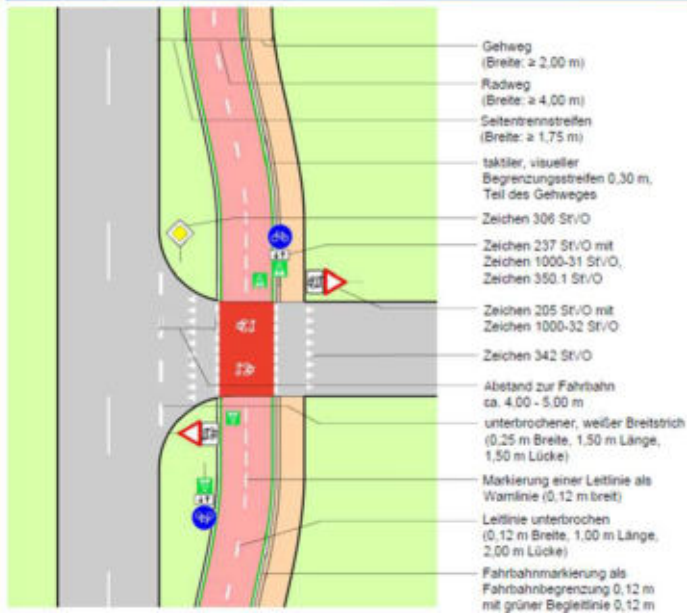


Weitere Infos zum RadService-Punkt: <https://www.radkultur-bw.de/kommunen/radservice-punkt>

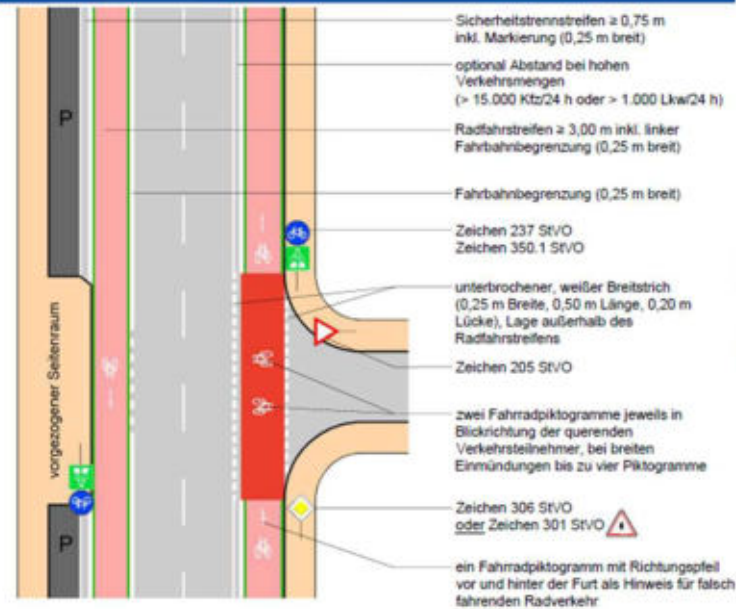


Musterlösungen

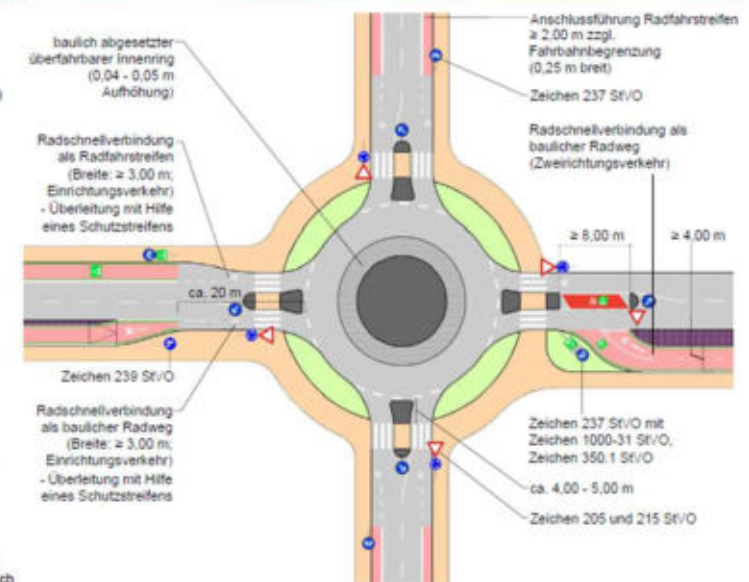
Bevorrechtigte Führung auf baulichen Radwegen im Zweirichtungsverkehr



Führung auf Radfahrstreifen innerorts



Führung an Kreisverkehren (Fahrbahn) innerorts



Weitere Informationen

Link zu Radschnellwegen in Baden-Württemberg

<https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/radschnellwege/radschnellwege-in-baden-wuerttemberg>

Link zur Simulation von Radverkehrsstärken auf Radschnellverbindungen

<https://www.youtube.com/watch?v=rZ0wUeZIsZo>

Natur- und umweltfachliche Regelungen für RW & RSV



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr



Natur- und umweltfachlichen Grundlagen

Grundsatz: Vermeiden – Vermindern – Ausgleichen

Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind auszugleichen, ersetzen oder Ersatzzahlungen zu leisten (§ 13 BNatSchG)

Weitere einschlägige Regelungen:

- Besondere Artenschutz (§ 44 BNatSchG)
- Europäischer Gebietsschutz (VSchRL & FFH RL)
- Gesetz über die Umweltverträglichkeit (UVPG)
- Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) & Wasserhaushaltsgesetz (WHG)
- Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG)
- Klimaschutzgesetz (KSG)

Landesspezifische Regelungen:

- LNatSchG BW
- Umweltverwaltungsgesetz (UVwG)
- Wassergesetz (WG)
- Landes-Bodenschutz- und Altlastengesetz



Herausforderungen der Radwegplanung

Radwegplanung verbirgt neue fachliche Problematiken

Untersuchungsraumabgrenzung:

- Unterschied Radweg Straße
- U-Raum ist projektabhängig
- mögliche Varianten in Radwegplanung schwer abgrenzbar
- Abschichtung für Kartierumfang notwendig

Wirkfaktoren:

- RW andere Wirkfaktoren auf Umwelt als Straßen
 - Detailuntersuchungen existieren noch nicht
- insbesondere Wirkung auf Fauna

[Simulation von Radverkehrsstärken auf Radschnellverbindung](#)

→ Die SBV ist derzeit daran für Radwege eine eigene Abschichtung der Wirkfaktoren und des U-Raum vorzunehmen.

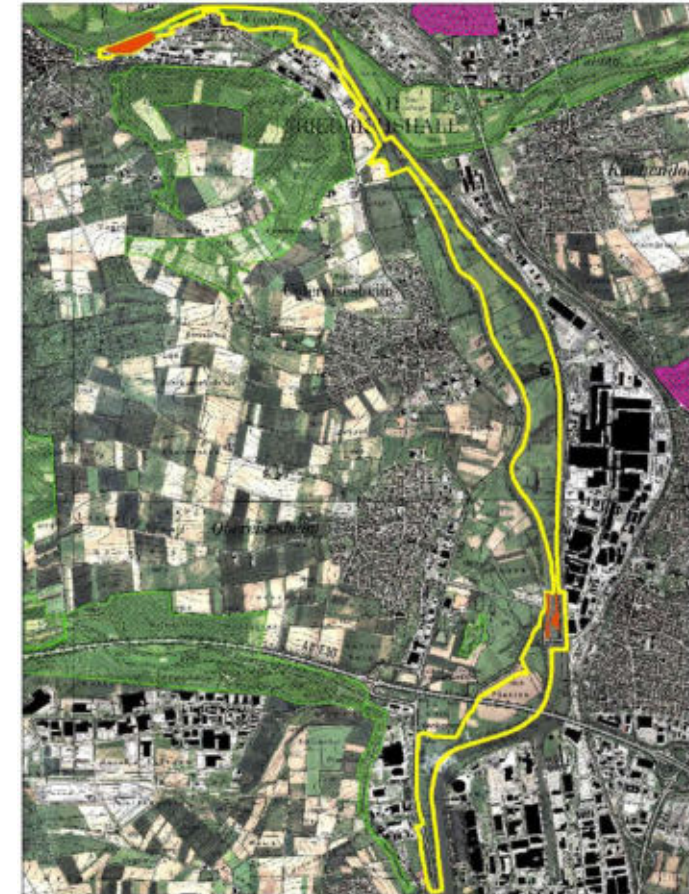


Abbildung 1 Übersicht über das Untersuchungsgebiet
gelbe Linie Abgrenzung des Untersuchungsraums
magenta schraffierte Fläche FFH-Schutzgebiet 6721-941 „Untere Jagst und unterer Kocher“
grün schraffierte Fläche Landschaftsschutzgebiete (LSG)
rote Flächen Erweiterungsflächen

Quelle: RP Stuttgart

Herausforderungen der Radwegplanung

Erfassung von Flora und Faun zur Eingriffsbewertung

- Kartierumfang ist abhängig von den Wirkfaktoren und dem U-Raum
- Kartierumfang ist somit projektabhängig und nicht pauschalierbar
- Erfahrungen wurden/werden bereits/derzeit gesammelt

Einige Artengruppen sind stärker betroffen als andere:

- Avifauna → Scheuchwirkung vermutlich höher als bei Straße
- Herpetofauna → zusätzliche Zerschneidung & dunkler Asphalt im Sommer stark erhitzt
→ Kollision



Quelle: Martin Stollberg



Hier steht das Thema | Datum | Absender

Beleuchtung

Nächtliche Beleuchtung stellt dauerhafte Beeinträchtigung de Tag-Nacht-Rhythmus von Tieren da

Innenbereich:

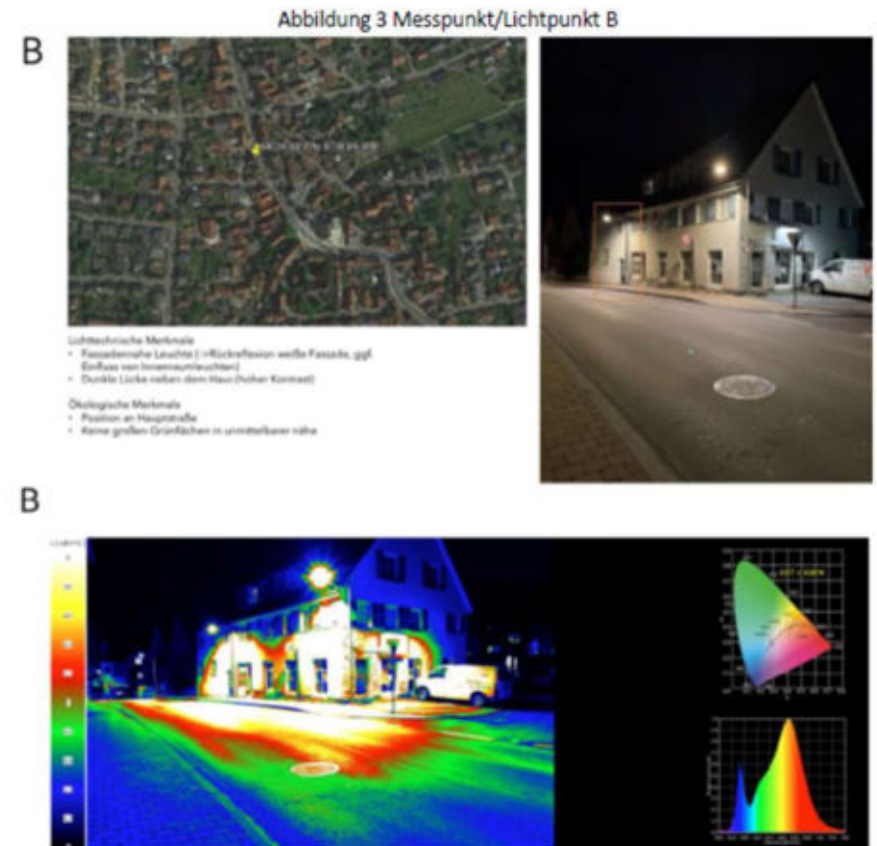
- ortsfeste Beleuchtung
- Insektenfreundliche Beleuchtung

Außenbereich:

- Beleuchtung nur an Problemstellen aus Gründen der Verkehrssicherheit
- weitergehende Beleuchtung ist zu vermeiden

→ Falls Beleuchtung notwendig ist § 21. Abs 3 NatSchG anzuwenden.

[Bsp. adaptiven Beleuchtung am RS1 Böblingen](#)



Quelle: KISBE, Pilotprojekt Stadt Heiningen

Beleuchtung

Nächtliche Beleuchtung stellt dauerhafte Beeinträchtigung des Tag-Nacht-Rhythmus von Tieren da

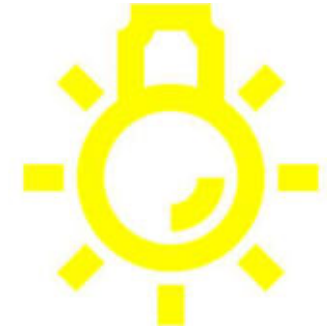
Künstliche Lichtquellen, insbesondere im kurzwelligen Bereich (Blauanteile) locken Insekten an, da sie sich an natürlichen Lichtquellen orientieren.

Folge:

- Insekten vernachlässigen Nahrungssuche und Fortpflanzung
- Ungünstige Räuber-Beute-Beziehungen

Lösungsansätze:

- Langwellige Leuchtmittel mit vielen „Rotanteilen“ ab 2.200 Kelvin
- Einsatz von niedrigen Bodenstrahlern mit abgeschirmten Leuchtgehäusen
- Grundsätzlich Beleuchtung auf Minimum reduzieren
- Falls notwendig adaptive Beleuchtung einsetzen



Flächenschutz

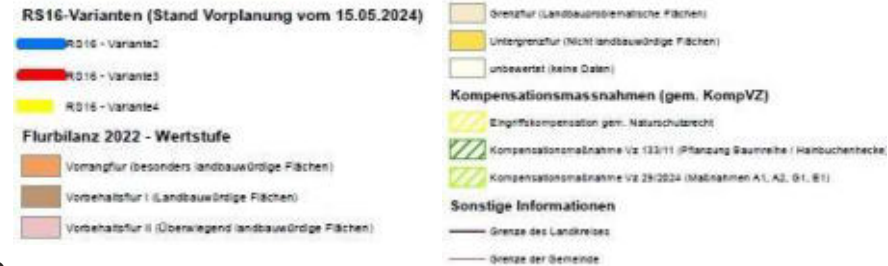
Grundsatz: Ressourcenschonender Umgang mit Fläche und Boden

Die Landschaft ist bereits mit etlichen Wegen durchzogen (Straßen, forst- und landwirtschaftliche Wege, Rad- und Fußwege etc.

Deshalb werden folgende Prinzipien angewendet:

- Nutzung vorhandener Verkehrswege wie z.B. Feldwege
- Bündelung: Radwege an bestehende Straßen anbinden (Vorsicht: Verstärkung der Zerschneidung)
- Sensible Bereiche bleiben unangetastet (z.B. Moore, Wälder, Schutzgebiete...)
- Wenn möglich Entsiegelung
- Neubau in der freien Landschaft als „Ultima Ratio“

Schutzgut Fläche



Radwege und Wasser

Wasser als betroffenes Schutzgut durch Radwege und Radschnellverbindungen

Gewässerrandstreifen:

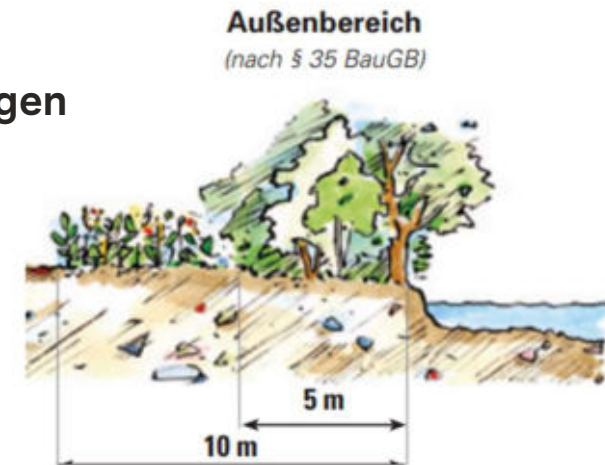
- Grundsätzlich wird der Gewässerrandstreifen von Bebauung freigehalten (Schutz Naturhaushalt, Hochwasserschutz)
- Bei Vorbelastung **kann** Nutzung vorhandener Strukturen ökologischer sein

Wassergebunde Fahrbahndecke

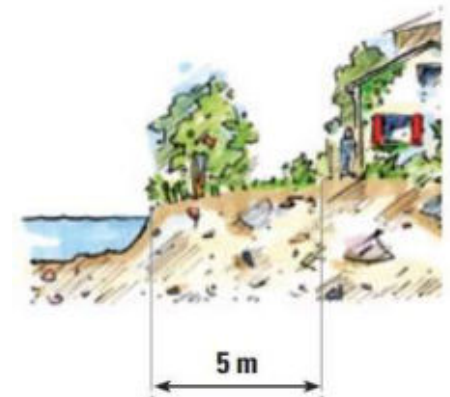
- Die Qualitätsstandards sehen keine wassergebundene Fahrbahndecke vor
- Auch Alltagsradnetz asphaltiert. Nur in begründeten Ausnahmefällen

Winterdienst:

- Da RSV Landesstraßen i. S. d. StrG sind, ist ein Winterdienst vorgesehen
- Alltagsradnetz wird in der Regel nicht gestreut
- Chloridberechnungen aus Projekten im Neckartal → Salzeintrag ist für Auswirkungen zu gering



Innenbereich
(nach §§ 30 bis 34 BauGB)



Quelle: Gewässerrandstreifen in Baden-Württemberg, LUBW, 2015

Öffentlichkeits - beteiligung



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr



Wann beteiligen wir ?



Wen beteiligen wir?

Presse

Politik

Bürgerinnen und Bürger



Träger öffentlicher Belange



Interessensverbände



Wie beteiligen wir? Stufen der Beteiligung

- **Informative Öffentlichkeitsbeteiligung (Information):** die Beteiligten erhalten Informationen über ein Vorhaben, ohne jedoch einen Einfluss darauf nehmen zu können.
- **Konsultative Öffentlichkeitsbeteiligung (Konsultation):** Die Beteiligten können zu einem Entwurf oder einer gestellten Frage bzw. im Rahmen von Behördenverfahren (beispielsweise zur Umweltverträglichkeitserklärung) Stellung nehmen. Sie können damit die Entscheidung beeinflussen, wobei der Grad der Einflussnahme sehr unterschiedlich sein kann.
- **Kooperative Öffentlichkeitsbeteiligung (Mitbestimmung):** Die Beteiligten können bei der Entscheidung über ein Vorhaben oder über bestimmte Teilaspekte mitbestimmen. Der Grad der Einflussnahme ist groß.

Wie beteiligen wir?

Projektbegleitkreis

Konsultation mit Information

Teilnehmer:

Gemeinden, Interessensverbände, ggf. Träger öffentlicher Belange, ggf. Zufallsbürger

Ziel:

Themen sammeln, Informationen teilen, Austausch fördern, Varianten diskutieren



Wie beteiligen wir?

Informationsveranstaltung mit Themenmarktplatz Information mit konsultativen Elementen

Teilnehmer:

alle Interessierten

Ziel:

Öffentlichkeit informieren, Themen sammeln



Wie beteiligen wir?

Onlinebeteiligung

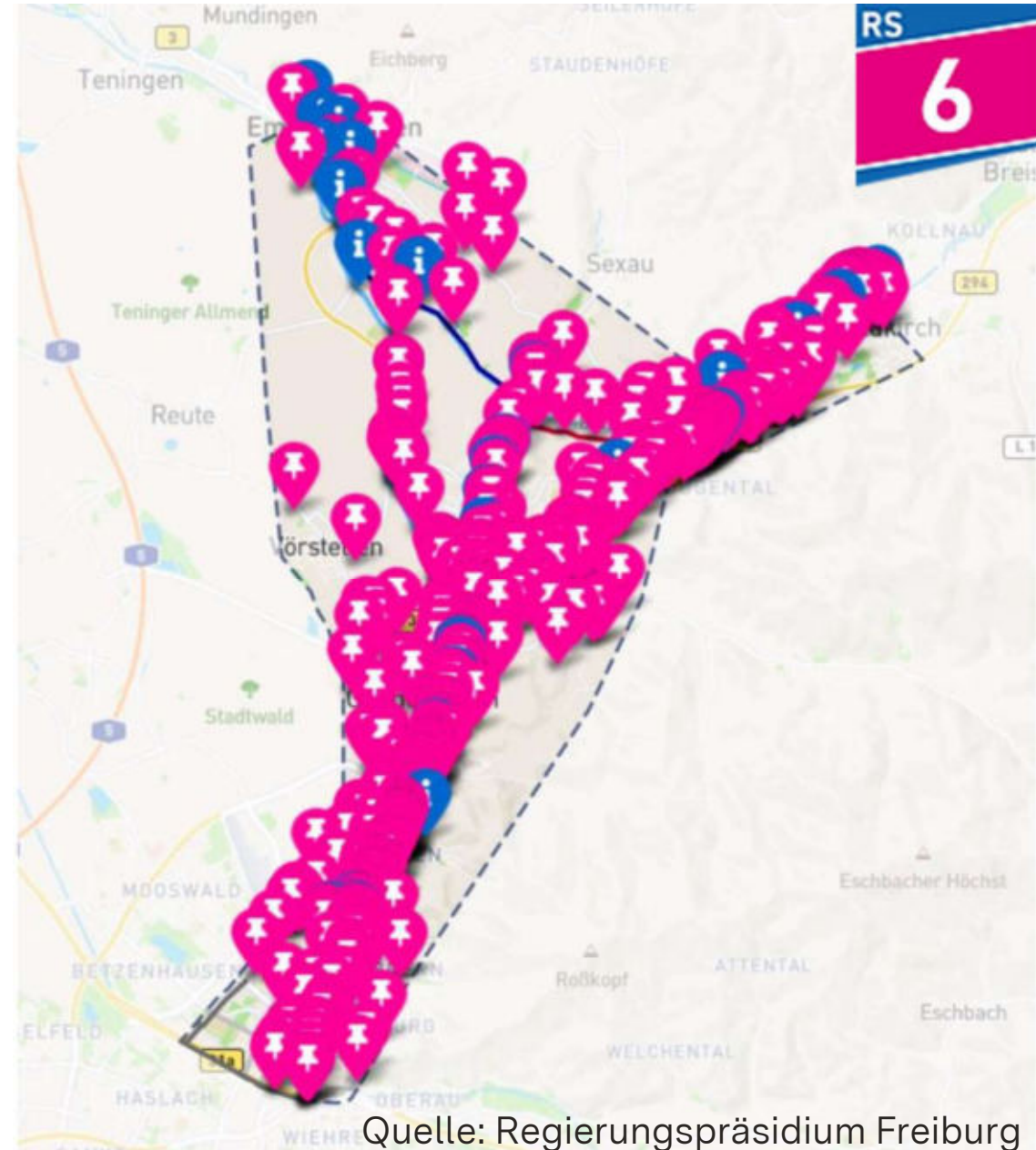
Konsultation

Teilnehmer:

alle Interessierten

Ziel:

konkrete Themen sammeln, Alternative Vorschläge einholen, Hinweise bekommen



Wie beteiligen wir?

Beradlung / Vor-Ort-Begehung Information und Konsultation

Teilnehmer:

Anwohner, Betroffene, Radfahrer

Ziel:

Projekt erfahrbar machen, Austausch fördern,
Informationen teilen



Wie beteiligen wir?

Visualisierung

Information

Ziel:

Planung konkret im Bestand zeigen, Vorstellung anregen



Wie beteiligen wir?

Videos

Information

Ziel:

Planung konkret zeigen, Vorstellung anregen



Gelungene Beispiele



Baden-Württemberg
Ministerium für Verkehr



Stand in Baden-Württemberg

24 Vorhaben in Bearbeitung:

-  11 Landes-Radschnellwege (L)
-  6 Kreis-Radschnellwege (K)
-  7 Kombiprojekte (L/K)

Die Realisierung erfolgt abschnittsweise:

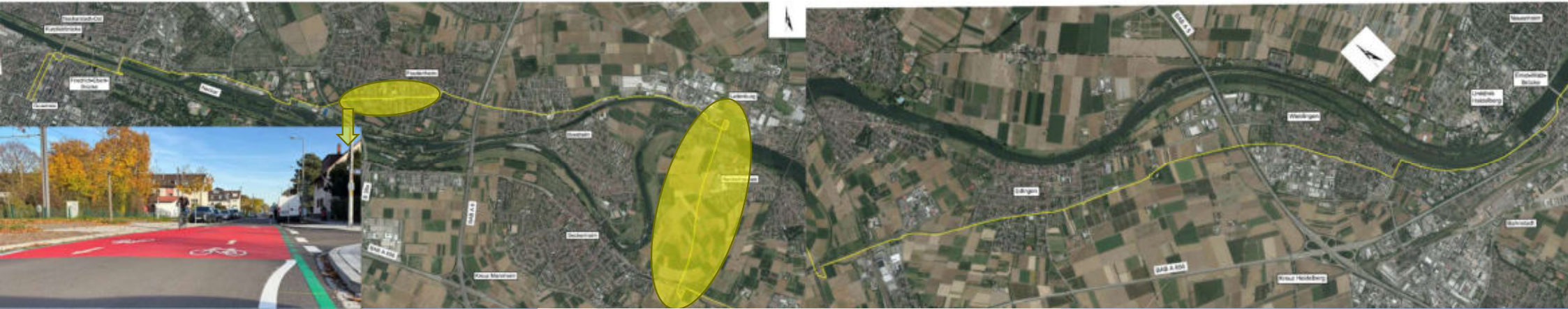
-  34 Kilometer fertiggestellt
-  6 Kilometer im Bau



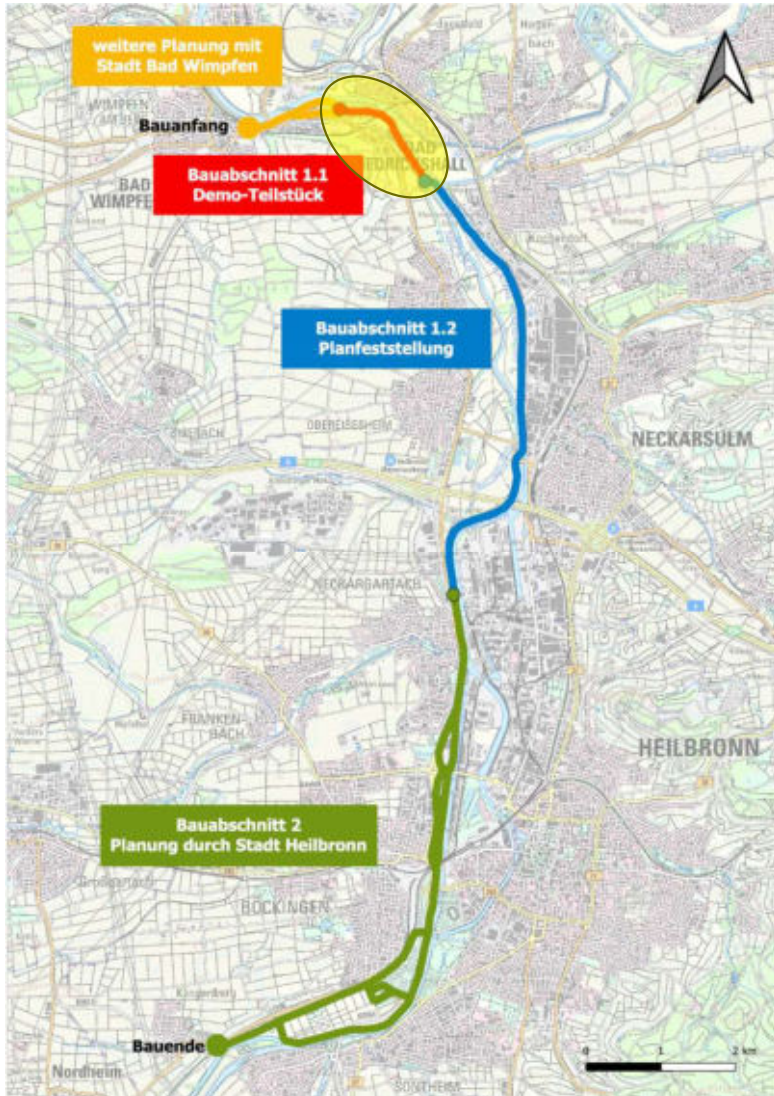
RS 1 Stuttgart – Böblingen - Herrenberg



RS 2 Mannheim – Heidelberg



RS 3 Bad Wimpfen – Heilbronn



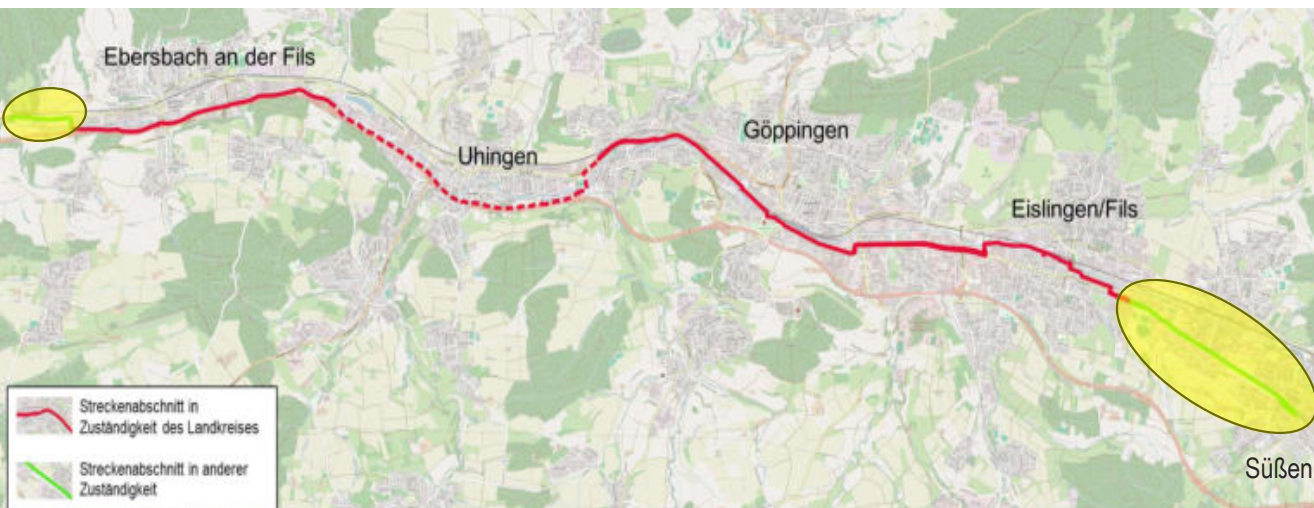
RS 4 Stuttgart – Ebersbach



© Ministerium für Verkehr

© Regierungspräsidium Stuttgart

RS 14 Ebersbach – Süßen



© Regierungspräsidium Stuttgart

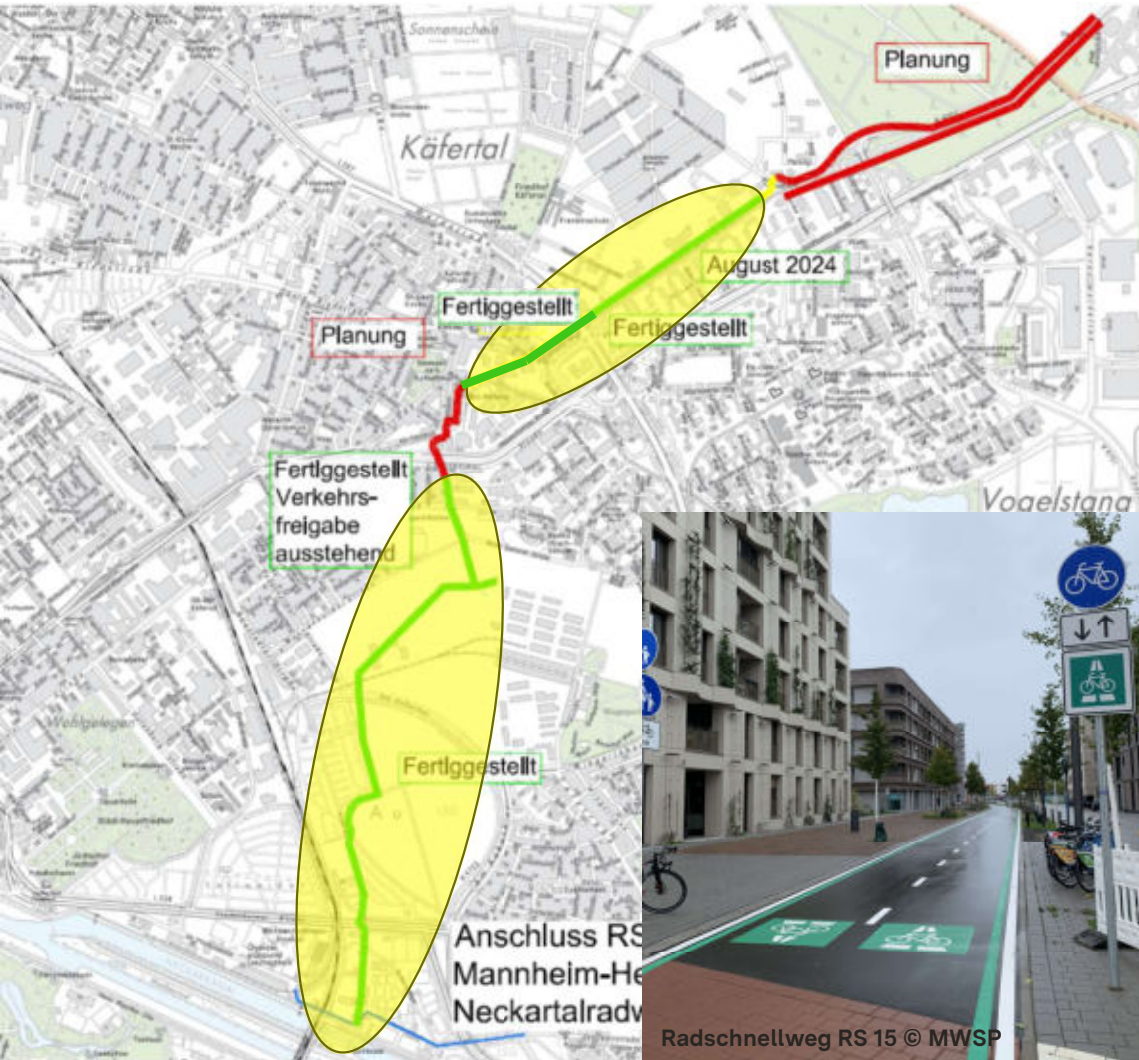


© Ministerium für Verkehr



© Ministerium für Verkehr

RS 15 Mannheim – Viernheim - Weinheim



Herzlichen Dank!



Berthold Frieß

Ministerium für Verkehr
Ministerialdirektor

Berthold.Friess@vm.bwl.de

Nicole Zakouril

Ministerium für Verkehr
Referatsleiterin 26

Naturschutz an Verkehrswegen, Wiedervernetzung und Technischer Umweltschutz

Nicole.Zakouril@vm.bwl.de