

KT-Drucks. Nr. 040/2022

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

**Dezernent / Erster
Verkleiter**

Martin Wuttke
Telefon 07031-663 1201
Telefax 07031-663 1999
m.wuttke@lrabb.de

Az:
24.02.2022

Planung eines Radschnellwegabschnittes im Bereich der Käsbrännlestraße in Sindelfingen und Übernahme dessen Baulast

Bewertungsblatt_Klimarelevanz_040-2022

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Beschlussfassung

16.05.2022
öffentlich

II. Beschlussantrag

Die Landkreisverwaltung wird beauftragt:

1. Einen weiteren Radschnellwegabschnitt der Radschnellverbindung RS1 zwischen Herrenberg und Stuttgart im Bereich der Käsbrännlestraße in Sindelfingen in Kooperation mit der Stadtverwaltung Sindelfingen zu planen.
2. Bei einer Realisierung des im Außenbereich gelegenen Radschnellwegabschnittes die Baulast für diesen mittelfristig zu übernehmen, bis die Voraussetzungen erfüllt sind, die Baulast an die Landesverwaltung zu übergeben.

3. Finanzmittel für die Planungs- und Baukosten in den Landkreishaushalt 2023 aufzunehmen und mit der Stadt Sindelfingen eine Vereinbarung über die Übernahme eines Teils der Planungs- und Baukosten abzuschließen.

III. Begründung

Hintergrund:

Die im Februar 2019 fertiggestellte Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen (RSV) in den Landkreisen Böblingen und Ludwigsburg stellt dar, dass entlang der drei Hauptverkehrsachsen „Stuttgart-(Böblingen/Sindelfingen)-Herrenberg“, „Weil der Stadt-(Leonberg)-Korntal-Münchingen“ und „Holzgerlingen-(Böblingen/Sindelfingen)-Renningen“ das Potential für die Herstellung von Radschnellverbindungen besteht.

Radschnellverbindungen werden im Bereich wichtiger Alltagspendlerachsen dort eingesetzt, wo ein entsprechend hohes Potenzial besteht, um Verkehrsverlagerungen zugunsten des Radverkehrs zu erreichen. Die Verlagerung von Pendlern auf das Fahrrad ist essentiell, um die in der durch den Kreistag im Jahr 2014 verabschiedeten Radverkehrskonzeption verankerten Ziele von 20 % Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen 2025 zu erreichen.

Daneben entlasten Radschnellverbindungen Straße und Schiene und können einen wichtigen Beitrag zur Stauvermeidung, Luftreinhaltung sowie zum Gesundheits- und Klimaschutz leisten.

Mit dem Bau der Radschnellwegen zwischen Böblingen/Sindelfingen und Stuttgart sowie Böblingen und Ehningen konnten erste Abschnitte einer zukünftigen RSV zwischen Stuttgart und Herrenberg geschaffen werden.

Anlass:

Ein weiteres Radschnellwegteilstück auf der Verkehrsachse Herrenberg-Stuttgart kann im Zusammenhang mit einem Straßenbauprojekt der Stadt Sindelfingen im Bereich der Käsbrännlestraße, zwischen Mercedes-Benz-Werk und der Autobahn A81, auf einer Länge von rund 1,3 km geplant und gebaut werden. Dass dies die geeignetste Streckenführung für diesen Bereich darstellt, konnte in der o.g. Machbarkeitsstudie sowie im Nachgang in weiteren planerischen Betrachtungen der Landkreis-, Stadt- und Landesverwaltung bestätigt werden.

Entsprechend der Bewertung der Landesverwaltung wird die Baulast für den im Außenbereich gelegenen Radschnellweg an der Käsbrännlestraße in Sindelfingen zunächst dem Landkreis zugesprochen. Die entsprechende Einstufung erfolgte seitens des Landes etwas überraschend und relativ kurzfristig erst nach Beschluss des Kreishaushalts 2022, weshalb eine entsprechende Ausweisung dieses Streckenabschnitts im aktuellen Haushalt fehlt. Hintergrund der Bewertung des Landes ist eine bindende Aussage des Verkehrsministeriums, dass für die Frage der Einstufung ob Landes- oder Landkreisbaulast nicht mehr die Potenzialanalyse sondern die tatsächliche Nutzerfrequenz auf einem bereits realisierten Streckenast dieses RS maßgebend ist. Der Abschnitt Käsbrännlestraße weist

zwar nach der Potenzialanalyse eine mögliche Nutzerfrequenz von über 2.500 Radfahrten/Tag aus, die tatsächlichen Nutzerzahlen auf dem bereits realisierten Teilstück des Radschnellwegs zwischen Stuttgart-Rohr und Böblingen/Sindelfingen liegen noch darunter. Dies ist nicht verwunderlich, bestehen doch in den jeweiligen Anschlussbereichen Böblingen/Sindelfingen und insbesondere Stuttgart-Rohr noch erhebliche Optimierungsbedarfe und kann insbesondere die Durchbindung des RS 1 durch die beiden Städte Böblingen und Sindelfingen erst nach Bau des Autobahndeckels fertiggestellt werden.

Daher trägt der Landkreis für den Teilabschnitt Käsbrunnlestraße des RS 1 zunächst die Baulast. Zu einem späteren Zeitpunkt kann die Baulast an das Land abgegeben werden. Voraussetzung dafür ist u.a. eine regelmäßige Nutzerzahlen von mind. 2.500 Radfahrten am Tag.

Aufgrund des Straßensanierungsprojektes der Stadt Sindelfingen für die Käsbrünnelestraße erfolgen Planung und Bau des Radschnellweges unter Federführung die Stadtverwaltung. So lassen sich Synergieeffekte in planerischer und finanzieller Hinsicht zwischen dem Straßen- und Radwegprojekt nutzen.

Im Bereich der Käsbrunnlestraße weist der Untergrund allgemein einen hohen Anteil an organischem und tonigem Bodenmaterial mit entsprechenden Zersetzungsprozessen auf. Dies ist ein wesentlicher Grund für die bisherigen Setzungen im aktuellen Straßenkörper. Um einen möglichst tragfähigen und dauerhaften Radschnellweg herzustellen, sind umfangreiche Maßnahmen im Unterbau notwendig, die mit überdurchschnittlich hohen Kosten einhergehen, so die bisherigen Ergebnisse aus dem Gutachten und der Vorplanung, die die Stadtverwaltung beauftragt hatte.

IV. Klimarelevanz

1. Voreinschätzung der Auswirkungen auf den Klimaschutz:
[X] Positiv [] Negativ [] keine
2. Prüfung der Auswirkungen auf den Klimaschutz (mittels Bewertungsblatt, siehe Anlage):
[] Nein [X] Ja

[X] Positiv [] Negativ

Begründung:

Der Radschnellwegabschnitt ist ein weiterer Baustein zur Realisierung der gesamten Strecke. Eine bedeutende Radverkehrsentwicklung wird sich voraussichtlich erst nach dem Lückenschluss im Bereich der Autobahnüberdeckung einstellen. Über bestehende Nebenstraßen und Geh-Radwege bestehen aber Verbindungsstrecken zum bestehenden Radschnellweg zwischen Böblingen/Sindelfingen und Stuttgart.

V. Finanzielle Auswirkungen

Der geschätzte Planungskostenanteil des Landkreises liegt bei rund 450.000 €.

Die Baukosten werden laut Kostenschätzung des Ingenieurbüros und der Stadtverwaltung auf rund 3 Mio. € geschätzt. Allerdings unterliegen diese Kostenschätzungen aufgrund der oben beschriebenen schwierigen Untergrundverhältnisse sowie den derzeit allgemein stark volatilen Baupreisen einem gewissen Vorbehalt.

Durch Inanspruchnahme von Bundes- und Landesfördermitteln zum Bau von Radschnellwegen könnten rund 90 % der Investitionskosten gefördert werden. Darüber hinaus können die Planungskosten mit einer Pauschale in Höhe von 10% der tatsächlichen Investitionskosten gefördert werden.



Roland Bernhard