

KT-Drucks. Nr. 222/2022

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernent

Thomas Wagner
Telefon 07031-663 1589
Telefax 07031-663 1589
t.wagner@lrabb.de

Az:

11.10.2022

Planung von Radschnellverbindungen in den Bereichen Böblingen und Sindelfingen

Anlage 1: Bericht vertiefte Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen
Böblingen und Sindelfingen

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Beschlussfassung

05.12.2022
öffentlich

II. Beschlussantrag

Die Landkreisverwaltung wird auf Grundlage der vertiefenden Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen vom Oktober 2022 beauftragt, in Abstimmung und Zusammenarbeit mit den Kommunalverwaltungen der Städte Böblingen und Sindelfingen für weitere Abschnitte, der im Landkreis auf den Gemarkungen der beiden Städte geplanten Radschnellverbindungen, Planungsprojekte zu initiieren, um damit die Grundlage für den zügigen Ausbau der untersuchten Trassen zu schaffen.

III. Begründung

Hintergrund:

Die im Februar 2019 fertiggestellte Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen (RSV) in den Landkreisen Böblingen und Ludwigsburg kommt zum Ergebnis, dass entlang der drei Hauptverkehrsachsen „Stuttgart - (Böblingen/Sindelfingen) - Herrenberg“ RS 1, „Weil der Stadt - (Leonberg) - Korntal-Münchingen“ RS 17 und „Holzgerlingen - (Böblingen/Sindelfingen) - Renningen“ RS 18 das Potential für die Herstellung von Radschnellverbindungen besteht. Die Kreistagsverwaltung wurde damals u.a. beauftragt, Realisierungsmöglichkeiten von weiteren (einzelnen) Abschnitten dieser Radschnellverbindungen im Landkreis in enger Abstimmung mit den Städten und Gemeinden sowie dem Land zu prüfen (KT-Drucks. Nr. 031/2019).

Radschnellverbindungen werden im Bereich wichtiger Alltagspendlerachsen geplant bzw. realisiert, da hier ein entsprechend hohes Potenzial besteht, um Verkehrsverlagerungen zugunsten des Radverkehrs zu erreichen. Die Verlagerung von Pendlern auf das Fahrrad ist essentiell, um den Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen deutlich zu erhöhen und das in der bereits 2014 vom Kreistag verabschiedeten Radverkehrskonzeption verankerten Ziel von 20 % Radfahrer am Modal Split zu erreichen. Radschnellverbindungen haben ein hohes Potential die Verkehrsleistung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels „Fahrrad“ im Landkreis deutlich zu erhöhen, entlasten (überörtliche) Straßenverbindungen und Schiene gleichermaßen und leisten insofern einen wichtigen Beitrag zur Stauvermeidung, Luftreinhaltung sowie zu Gesundheits- und Klimaschutzzielen. Mit dem Bau der Radschnellwege zwischen Böblingen/Sindelfingen und Stuttgart sowie Böblingen und Ehningen konnten erste Abschnitte des RS 1 zwischen Stuttgart und Herrenberg bereits realisiert werden.

Anlass:

Im Nachgang zur vorstehend angesprochenen Machbarkeitsstudie wurden weitergehende Überlegungen angestellt und auf fachlicher Ebene abgestimmt. Hierbei kristallisierte sich schnell heraus, dass es u.a. im Bereich von Böblingen und Sindelfingen einer detaillierteren Voruntersuchung und Betrachtung einzelner Strecken bedarf, bevor eine Entscheidung für eine bestimmte Streckenführung erfolgen kann. Dies begründet sich hauptsächlich durch komplexe städtebauliche Fragestellungen, aktuell laufende Planungen und Baumaßnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau und der Überdeckung der A 81 und der Ausbildung des verkehrlichen Verflechtungsbereiches der beiden Radschnellverbindungen RS 1 (Ost – West - Richtung) und RS 18 (Nord – Süd - Richtung).

Die Verwaltungen der beiden Städte und des Landkreises verständigten sich deshalb darauf zur Klärung dieser Fragestellungen eine vertiefte Machbarkeitsstudie zu beauftragen. Die Machbarkeitsstudie wurde von einem Fachbüro in enger Abstimmung mit den Fachbereichen der großen Kreisstädte und dem Landratsamt ausgearbeitet und im Oktober 2022 fertiggestellt (Anlage 1).

Aufbauend auf den grundsätzlichen Untersuchungen der Machbarkeitsstudie 2019 wurde mit dieser vertiefenden Studie die technisch-räumliche Machbarkeit der Realisierung von regelwerkskonformen Radschnellverbindungen auf den Gemarkungen der Städte Böblingen und Sindelfingen detailliert geprüft. Zudem wurden für einige Teilbereiche weitere Trassenvarianten untersucht, die in der bisherigen Machbarkeitsstudie von 2019 nicht betrachtet wurden. Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich räumlich weitestgehend auf die Gemarkungen der beiden genannten Städte, hinzu kommt ein kurzer Abschnitt der Vorzugstrasse im Wald auf Ehninger Gemarkung.

Im Ergebnis stellt das Fachbüro in der Studie Möglichkeiten dar, wie entsprechende Radschnellverbindungen im Untersuchungsraum realisiert werden könnten. Die Studie dient als Grundlage für fachliche und politische Entscheidungsprozesse sowie für zukünftige Ingenieurplanungen.

Als nächsten Schritt plant die Landkreisverwaltung im ersten Quartal 2023 zusammen mit den beiden Stadtverwaltungen von Böblingen und Sindelfingen eine Absichtserklärung bzw. einen „Letter of Intent“ zum weiteren Vorgehen aufzusetzen. Eine gemeinsame und bereits im Vorfeld abgestimmte Marschrichtung ist im Verflechtungsbereich Böblingen/Sindelfingen aufgrund des Mitwirkens dreier Baulasträger von ganz besonderer Bedeutung. Mit der avisierten Absichtserklärung sollen daher insbesondere der gemeinsame Wille zur Planung und zum Bau von Radschnellverbindungen auf den Gemarkungen Böblingen und Sindelfingen sowie die gemeinsame Suche nach der bestmöglichen Streckenführung bekundet werden.

Im Nachgang sollen dann konkretisierende Planungsprojekte zu bestimmten Streckenabschnitten folgen, für die weitere Gremienbeschlüsse notwendig werden.

IV. Klimarelevanz

1. Voreinschätzung der Auswirkungen auf den Klimaschutz:

☐ Positiv ☐ Negativ ☒ keine

2. Prüfung der Auswirkungen auf den Klimaschutz (mittels Bewertungsblatt, siehe Anlage):

☒ Nein ☐ Ja

☐ Positiv ☐ Negativ

Begründung: Die Abstimmungs- und Planungsprozesse haben noch keine konkreten Auswirkungen auf die Infrastruktur und das Verkehrsaufkommen.

V. Finanzielle Auswirkungen

Genaue Planungskosten können erst nach Abstimmung und Festlegung der Baulasträgerschaft und des Planungsumfangs näher beziffert werden. Entsprechende Beschlussvorlagen zu konkreten Planungsprojekten, die sich auf den Kreishaushalt auswirken, folgen deshalb zu einem späteren Zeitpunkt.

Durch Inanspruchnahme von Fördermitteln des Bundes zur Planung von Radschnellverbindungen könnten grundsätzlich 75 % der Planungskosten gefördert werden. Alternativ können die Planungskosten nach der baulichen Umsetzung in Höhe von 10 % der Investitionskosten über Landesfördermittel als Planungskostenpauschale gefördert werden.

Im Haushaltsentwurf des Landratsamtes für das Jahr 2023 wurden für die Radschnellwegplanungen 200 T € im TH 31, Anlage 6 SK 42120015 Allgemeine Planungsmittel veranschlagt.



Roland Bernhard