

KT-Drucks. Nr. 262/2022

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernent

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

Az:

10.11.2022

Bericht zu Radschnellwegplanungen im Landkreis Böblingen

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Kenntnisnahme

05.12.2022

öffentlich

II. Bericht

Radschnellverbindung RS 1 Herrenberg-Böblingen-Sindelfingen-Stuttgart

(Auch zum Berichts Antrag Haushalt 2023-Nr.33 „Ausbau von Radschnellwegen auf hoch ausgelastete Strecken konzentrieren“ der FDP-Kreistagsfraktion)

Die Achse RS 1 wurde aufgrund des hohen Nutzerpotentials in Verbindung mit den zentralörtlichen Verbindungs- und Erschließungsfunktionen prioritär vorangetrieben und ist daher am weitesten vorangeschritten. Drei Teilstücke des RS1 wurden bereits fertig gestellt. Dies sind die beiden Außerorts-Abschnitte Böblingen/Sindelfingen-Stuttgart sowie Böblingen-Ehningen und ein Teilstück in Ehningen an der K1077.

Der 2. Bauabschnitt in Ehningen setzt hier am südlichen Ende an und erstreckt sich von der Kreuzung Hildrizhauser Straße/K1077 bis zur Einmündung der Nordwestlichen Randstraße in die K1077. Die bauliche Umsetzung dieser rund 1,6 km langen Strecke ist für das Jahr 2023 vorgesehen (siehe hierzu auch KT-Drucks. Nr. 262/2022).

Der 3. Bauabschnitt in Ehningen umfasst den Bereich entlang der K1077 zwischen Waagstraße bis zur Böblinger Straße. Hierzu läuft der Planungsprozess in dem insbesondere weitere Abstimmungen mit der Kommune und privaten Grundstückseigentümern notwendig sind. Die bauliche Umsetzung könnte im Jahr 2024 erfolgen.

Für Gärtringen liegt die Vorplanung vor. Die artenschutzrechtlichen Untersuchungen vor Ort sind seit Ende Oktober abgeschlossen. Das Gutachten soll bis Jahresende eingehen. Weitere Abstimmungen mit Kommune und Deutscher Bahn (wegen dem Abstand zur Bahntrasse, Grunderwerb, Umgestaltung des Bahnhofvorplatzes, Umbau der Bahnbrücke etc.) sind im nun folgenden Planungsprozess erforderlich. Aktuell wurden zwei Machbarkeitsstudien zum Umbau der beiden Geh-/Radwegbrücken in Gärtringen über die Stuttgarter Straße und die Nordrandstraße fertiggestellt. Diese sind nun fachlich zu werten und werden als Grundlage für die weitere Entwurfsplanung dienen. Die bauliche Umsetzung des Radschnellwegs in Gärtringen kann voraussichtlich ab 2024 beginnen.

Für den Abschnitt Nufringen–Herrenberg läuft der Planungsprozess. Wie in Gärtringen wurden die Artenschutzuntersuchungen durchgeführt und der Bericht wird bis Jahresende erwartet. Im nächsten Planungsschritt erfolgt die Ausschreibung der Vorplanung für diesen Streckenabschnitt. Bis Ende 2023 sollen die wesentlichen Planungsstufen abgeschlossen werden. Danach stehen ebenfalls weitere Abstimmungen mit verschiedenen Akteuren wie Kommunen und Landesverwaltung (insbesondere zum Abschnitt entlang der B14) an. Im Hinblick auf die Abstimmung mit der Landesverwaltung ist die Radwegeführung insbesondere mit der zeitgleich erfolgenden Planung zur Grünbrücke über die B14 abzustimmen. Mit der Umsetzung baulicher Radschnellwegmaßnahmen kann voraussichtlich ebenfalls 2024 begonnen werden.

Im Bereich Böblingen/Sindelfingen steht im nächsten Schritt der Bau der Radschnellwegbrücke über die Kreisstraße K1057 in Böblingen auf dem Programm. Die erste Ausschreibung des Brückenbauvorhabens Anfang des Jahres war nicht erfolgreich. Sie wurde aufgehoben, nachdem nur zwei Angebote eingereicht wurden und diese die berechneten Investitionskosten erheblich überstiegen hatten. Derzeit bereitet die Landkreisverwaltung eine neue Ausschreibung vor. Abhängig von der Marktlage und den eingegangenen Angeboten könnte der Baubeginn in 2023 erfolgen.

Für die übrigen Abschnitte auf den Gemarkungen der beiden großen Kreisstädte erfolgen in 2023 weitere Abstimmungen mit den Kommunen und der DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH). Im Verflechtungsbereich der Achsen RS 1 und RS 18 sind komplexe städtebauliche Randbedingungen und Zwangspunkte zu berücksichtigen, die in einer vertieften Machbarkeitsstudie zu möglichen Radschnellwegführungen näher betrachtet wurden (siehe KT-Drucks. Nr. 222/2022). Planung und Bau hängen speziell im Bereich der Bundesautobahn von deren aktuellem Ausbau und den entsprechenden Begleitumständen ab. Eine mögliche Radschnellwegführung auf der Überdeckung der

Autobahn kann beispielsweise voraussichtlich erst ab Ende 2026/Anfang 2027 baulich realisiert werden.

Eine wesentliche Rolle bei der Realisierung und beim späteren Unterhalt spielt dabei auch die Frage der Baulastträgerschaft, die beim Vorliegen von bestimmten Voraussetzungen durch das Land Baden-Württemberg erfolgt. Die Streckenabschnitte Böblingen-Sindelfingen-Stuttgart könnten als Landesstraße gewidmet werden, sofern die tatsächlichen Nutzerzahlen über 2.500 Radfahrten/Tag erreichen. Aufgrund des hohen Nutzerpotentials (gem. Potentialstudie bis zu rund 3.500 Radfahrten/Tag) ist eine Baulast beim Land mittelfristig zu erwarten. Verkehrsumlagerungen auf die Radschnellwegachse sollen daher mit weiteren Maßnahmen nach wie vor mit hoher Priorität gefördert werden. Die Strecke Herrenberg-Böblingen erfüllt zwar die Voraussetzungen hinsichtlich der regionalen Verbindungsfunktion, jedoch ist das durchschnittliche Nutzerpotential mit rund 1.900 Radfahrten/Tag für eine Einstufung als Landesstraße (noch) deutlich zu gering und eine Baulast beim Land zumindest mittelfristig nicht zu erwarten. Ansonsten kann lediglich der RS 17 Weil der Stadt-Renningen-Leonberg im Streckenabschnitt durch das Leonberger Stadtgebiet (Baulast Stadt Leonberg) und dem Streckenabschnitt Leonberg-Ditzingen (Baulast Land) als Landesstufe eingestuft werden.

Radschnellverbindung RS 17 Weil der Stadt-Renningen-Leonberg

(Auch zum Berichtsantrag Haushalt 2022-Nr. 25 „Bericht zur Radschnellwegverbindung Böblingen – Magstadt – Renningen“ der FDP-Kreistagsfraktion)

Für die Radschnellverbindung Weil der Stadt – Leonberg wurde die Vorplanung im Oktober 2021 beauftragt. Im Rahmen der Vorplanung fanden umfangreiche Abstimmungen mit den betroffenen Trägern öffentlicher Belange, u. a. den Städten, der UNB, dem Forst, der Wasserwirtschaft und Verbänden statt. Außerdem wurde ein mehrstufiges Bürgerbeteiligungs-konzept bestehend aus zwei Befahrungen vor Ort sowie zwei Online-Veranstaltungen erfolgreich durchgeführt. Dabei wurden die verschiedenen Vor- und Nachteile möglicher Trassenverläufe diskutiert und beurteilt. Im Zuge der Vorplanung wurden zwei Varianten detailliert untersucht, welche jeweils in drei Abschnitte aufgeteilt wurden, die auch variantenübergreifend miteinander verknüpft werden können. Nach Abschluss der Vorplanung im Juli 2022 wurden die Städte aufgefordert Stellungnahmen abzugeben, um einen finalen Trassenverlauf festlegen zu können den alle drei betroffenen Städte mittragen. Infolge der Stellungnahmen hat sich weiterer Untersuchungsbedarf herauskristallisiert, den der Landkreis im September 2022 an ein Fachbüro beauftragt hat. Die Untersuchungen werden bis Ende des Jahres 2022 abgeschlossen sein. Anschließend einigt sich die Landkreisverwaltung mit den Städten auf einen finalen Trassenverlauf, welcher dem Kreistag zur Beschlussfassung vorgelegt wird. Sobald die Vorzugsvariante abschließend festgelegt wurde, kann die Trasse in einzelne Realisierungsabschnitte aufgeteilt, die dann sukzessive beplant bzw. umgesetzt werden sollen.

Radschnellverbindung RS 18 Renningen-Sindelfingen-Böblingen –Holzgerlingen
(Auch zum *Berichtsantrag Haushalt 2022-Nr. 24 „Planung Radschnellverbindung Renningen Leonberg“* der FDP-Kreistagsfraktion)

Die Radschnellverbindung RS 18 verläuft von Renningen über Magstadt, Sindelfingen und Böblingen bis nach Holzgerlingen. Erste Abstimmungen mit den betroffenen Trägern öffentlicher Belange haben auf Basis der 2019 fertiggestellten Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen in den Landkreisen Böblingen und Ludwigsburg bereits stattgefunden. Eine öffentliche Bürgerbeteiligung soll im Zuge der Vorplanungen stattfinden.

Für den Abschnitt Renningen bis Magstadt Ortsmitte wurde im November 2022 mit der Vorplanung begonnen, die bis Ende Mai 2023 abgeschlossen sein soll.

Aufgrund komplexer städteplanerischer Gesichtspunkte und Nutzungskonflikte im Verflechtungsbereich der Achsen RS 1 und RS 18 auf den Gemarkungen Böblingen und Sindelfingen, ist für diesen Bereich zusätzlich eine vertiefende Machbarkeitsstudie der beiden Achsen erforderlich, bevor die Vorplanung sinnvoll ausgearbeitet werden kann. Die Fertigstellung dieser Studie erfolgte Ende Oktober 2022 und ist Grundlage für die weiteren Schritte (siehe hierzu KT-Drucks. Nr. 222/2022). Grundsätzlich strebt die Landkreisverwaltung den Ausbau weiterer Radschnellverbindungen im Verflechtungsbereich in Zusammenarbeit mit den Städten Böblingen und Sindelfingen an.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass die Landkreisverwaltung den Ausbau der Radschnellwege unter Berücksichtigung einer Priorisierung nach den zu erwartenden Nutzerzahlen und der sonstigen Bedeutung der Streckenabschnitte für das übergreifende Radwegenetz, intensiv vorantreibt.



Roland Bernhard