

KT-Drucks. Nr. 031/2019

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernent

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

Az:

08.01.2019

Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen im Landkreis Böblingen

- Anlage 1: Fotokollage Radschnellverbindung
- Anlage 2: Abschlussbericht Machbarkeitsstudie
- Anlage 3: Anhänge RSV-Führungsformen und Kostenschlüssel
- Anlage 4: Anhang Übersichtspläne
- Anlage 5: Anhang Steckbriefe

I. Vorlage an den

Umwelt- und Verkehrsausschuss
zur Beschlussfassung

11.02.2019
öffentlich

Kreistag
zur Kenntnisnahme

25.02.2019
öffentlich

II. Beschlussantrag

Die Verwaltung wird beauftragt

1. die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie mit den betroffenen Städten und Gemeinden sowie dem Land zu erörtern,
2. die Realisierung einzelner Abschnitte weiterer Radschnellverbindungen im Landkreis in enger Abstimmung mit den Städten und Gemeinden

- sowie dem Land zu prüfen und
3. dem Umwelt- und Verkehrsausschuss einen Vorschlag für die Umsetzung einzelner Abschnitte weiterer Radschnellverbindungen zu unterbreiten.
 4. die Machbarkeit einer Radschnellverbindung zwischen Leonberg und Stuttgart zu untersuchen.

III. Begründung

In der vom Land verabschiedeten „RadSTRATEGIE Baden-Württemberg“ ist das Thema Radschnellverbindungen als wichtiger Baustein zur künftigen Ausrichtung der Radverkehrsinfrastruktur verankert. 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 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.

Typische Merkmale von Radschnellverbindungen sind u.a.:

- gerade, umwege- und steigungsarme Linienführungen,
- auf größere Radverkehrsmengen ausgelegte Radwegebreiten,
- eine hohe Oberflächenqualität,
- Kreuzungsführungen mit geringen Zeitverlusten,
- ermöglicht dem Radverkehr eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit (mind. 20 km/h).

Eine Radschnellverbindung stellt aber keine Fahrradrennstrecke dar.

Mit der derzeit im Bau befindlichen Radschnellverbindung „Böblingen/Sindelfingen-Stuttgart“ wird im Landkreis eine neue Radverkehrsinfrastruktur von hohem Qualitätsstandard geschaffen. Diese Verbindung könnte zukünftig Teil von Radschnellverbindungsstrecken im Landkreis werden, die in der vorliegenden Machbarkeitsstudie untersucht wurden.

Die vom beauftragten Fachbüro „orange edge“ erarbeitete Machbarkeitsstudie thematisiert zwei Hauptverkehrsachsen die ausschließlich im Landkreis Böblingen liegen und eine, die in den Landkreis Ludwigsburg hinein reicht.

Dabei handelt es sich um folgende Achsen:

- Weil der Stadt – Renningen – Leonberg (– Ditzingen - Korntal-Münchingen)
- Herrenberg – Nufringen – Gärtringen- Ehningen - Böblingen/Sindelfingen – Stuttgart
- Renningen – Magstadt - Sindelfingen – Böblingen - Holzgerlingen - Weil im Schönbuch

Auf diesen Verkehrsachsen wurden von orange edge unter fachlicher Beteiligung der betroffenen Kommunen pro Achse zwei Routenvarianten erarbeitet. Diese könnten – entsprechende Baumaßnahmen vorausgesetzt – die Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen erfüllen.

Eine dieser Routen wurde aus fachlicher Sicht als „Vorzugsvariante“ definiert und vertieft bearbeitet. Hierzu liegt ein entsprechendes Maßnahmenkataster vor. Als Grundlage für weitere Abstimmungen und Planungen in Bezug auf eine mögliche Realisierung von Radschnellverbindungen können jedoch beide Varianten dienen.

Zur Ermittlung des Nutzerpotentials wurden die Achsen der Vorzugsvariante in 16 jeweils fünf Kilometerlange Streckenabschnitte unterteilt. Das Nutzerpotenzial variiert und liegt, je nach Streckenabschnitt, zwischen 1.200 und 4.300 Radfahrern/Tag. Das Land wird voraussichtlich ein eigenes Förderprogramm zum Radschnellverbindungsbauflegen, das Radschnellverbindungen fördert, die u.a. mindestens 5 km lang sind und ein Nutzerpotenzial von über 2.000 Radfahrten/Tag aufweisen. In acht von 16 Abschnitten (5 km-Abschnitte) wird dieser Wert bereits jetzt erreicht. Durch die Schaffung weiterer Anreize zur Nutzung des Fahrrads als Alltagsfortbewegungsmittel, wie etwa besseren Abstellmöglichkeiten und Servicestellen an S-Bahnhalten, Maßnahmen aus betrieblichen Mobilitätskonzepten, wie Duschen, Spinden in Betrieben, etc., kann davon ausgegangen werden, dass mittelfristig auch bei weiteren Abschnitten das Nutzerpotenzial auf über 2.000 Radfahrten/Tag steigen wird.

Die Kosten-Nutzen-Analyse zur Herstellung der Radschnellverbindung auf der Vorzugsroute fällt positiv aus. Hier kann ein volkswirtschaftlicher Nutzen generiert werden. Nach überschlägiger Modellrechnung schafft ein eingesetzter Euro für Infrastruktur einen volkswirtschaftlichen Nutzen von etwa vier Euro. Allerdings handelt es sich hierbei um eine grobe, auf Durchschnittskosten basierte Berechnung. Genau definierte Parameter, wie dies etwa bei der Förderung von Schienenwegen der Fall ist, existieren bisher nicht.

Der volkswirtschaftliche Nutzen drückt sich u.a. aus in:

- einem Beitrag zum Klimaschutz,
- Verringerung der Luftschadstoffbelastung,
- einer Senkung der Infrastrukturkosten (z.B. für Straße durch Verlagerung Kfz auf Fahrrad),
- einer Senkung der allgemeinen Krankheitskosten.

Die Machbarkeitsstudie wird nun in einem ersten Schritt den beteiligten Städten und Gemeinden sowie den Trägern öffentlicher Belange zugeleitet. Parallel plant die Verwaltung eine öffentliche Veranstaltung zu den Ergebnissen der Studie, die sich an Akteure, Verbände sowie interessierte Bürgerinnen und Bürger richtet.

Die (abschnittsweise) Realisierung von in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagenen Trassen kann nur in enger Abstimmung mit den Städten und Gemeinden sowie dem Land erfolgen. Hierbei wird sich die Verwaltung auf bestimmte Streckenabschnitte mit hohem Nutzerpotenzial oder schwierigen Verkehrssituation fokussieren. Daneben ist, je nach Streckenabschnitt, der Baulast begleitender Hauptverkehrsstraßenachsen und örtlicher Situation eine Projektträgerschaft von Kommunen, des Landkreises und – unter Umständen sogar des Landes –

denkbar.

Ein entsprechender Vorschlag zum weiteren Vorgehen einer abschnittsweisen Realisierung wird daher nach Prüfung der einzelnen Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und erfolgter Abstimmung mit den betroffenen Städten und Gemeinden dem zuständigen Fachausschuss unterbreitet.

Neben den bereits bearbeiteten Verkehrsachsen soll zusätzlich die Machbarkeit einer Rad-schnellverbindung zwischen Leonberg und Stuttgart untersucht werden. Auf fachlicher Ebene fand hierzu bereits ein Austausch zwischen den Verwaltungen statt. Solch eine hochwertige Radinfrastruktur könnte dazu beitragen, dass das Fahrrad als Verkehrsmittel zwischen den Wohn-, Gewerbe und Hochschulstandorten des Mittelzentrums Leonberg und der Landeshauptstadt wesentlich an Attraktivität gewinnt.

IV. Finanzielle Auswirkungen

Kosten für weitere Planungsleistungen und Gutachten in Höhe von rund 30.000 € sind im Planungsbudget des Straßenbauamtes eingestellt.

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss hat das Thema in seiner Sitzung am 11.02.2019 beraten und beschlossen.



Roland Bernhard