

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	07.05.2019	öffentlich	Beschlussfassung

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Filstal

I. Beschlussantrag

1. Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr nimmt die Ergebnisse des Lenkungs-kreises für die Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung im Filstal (Plochingen – Geislingen) zur Kenntnis.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, in Verhandlungen um eine mögliche Finan-zierung der Radschnellverbindung im Filstal durch das Land Baden-Württemberg zu treten.
3. Sollte eine vollumfängliche Übernahme der Kosten durch das Land abgelehnt werden, sollen alternative Finanzierungsmöglichkeiten in Abstimmung mit dem Verkehrsministerium geprüft werden.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Radschnellverbindungen, oft synonym als Radschnellwege bezeichnet, bestimmen die aktuelle Diskussion um eine nachhaltige Förderung des Radverkehrs, insbe-sondere in Ballungsräumen und den Übergangsbereichen. Hierzu gibt es Initiativen und entsprechende Förderansätze des Bundes und der Länder.

Mit Hilfe von attraktiven Radschnellverbindungen soll der Radius der Einsetzbarkeit des Fahrrads im Alltagsverkehr künftig erheblich gesteigert und dadurch ein namhafter Beitrag zur Veränderung des Modal Splits zugunsten des Radverkehrs als umweltfreundlicher und nachhaltiger Mobilitätsform erreicht werden. Der Ursprung des Radschnellweg-Gedankens liegt in den Niederlanden. Der Ausbau wird derzeit in den meisten deutschen Bundesländern forciert.

In Baden-Württemberg wurden bereits im Jahr 2017 mehrfach Machbarkeitsstudien auf Ebene der Landkreise und kreisfreien Städte angeschoben, um die Umsetzbarkeit von Radschnellverbindungen zu prüfen. Die Grundproblematik liegt in der Begrenztheit verfügbarer Verkehrsflächen, um Radschnellwege mit der geforderten Mindestbreite von 4 Metern standardgerecht einrichten zu können. Außerdem stellt die Durchgängigkeit der Verkehrsknoten (geforderter Vorrang für

den Radverkehr) sehr häufig ein unüberwindbares Hindernis dar. Radschnellverbindungen erfordern nach den Standards des Landes Baden-Württemberg einen regelkonformen Ausbau auf mindestens 80 % der gesamten Wegstrecke.

Im Rahmen einer Abschlussveranstaltung mit den beteiligten Städten und Gemeinden und dem durchführenden Büro VIA aus Köln wurden am 28. März 2019 die Ergebnisse der durch den Kreistag im Herbst 2017 beauftragten Machbarkeitsstudie präsentiert (vgl. BU 2017/053 vom 21.3.2017). Die Kreistagsfraktionen waren im Lenkungskreis vertreten und haben sich an den Arbeitskreissitzungen beteiligt.

Der Expertise von VIA zufolge ist eine Radschnellverbindung im Filstal zwischen Plochingen und Geislingen den Richtlinien entsprechend umsetzbar. Auf der präsentierten Vorzugstrasse können rd. 83 % der durch das Land definierten Standards für Radschnellverbindungen erreicht werden. Damit ist die Verbindung als Ganzes grundsätzlich förderfähig.

Zu Beginn der Untersuchungen wurden drei unterschiedliche Trassenverläufe für eine mögliche Radschnellverbindung in Betracht gezogen. Sie decken sich weitgehend mit den beiden Filstalrouten (Nord und Süd) sowie mit dem RadNETZ BW, das entlang der B10 alt durch das Filstal verläuft. Alle drei Varianten wurden beispielsweise hinsichtlich ihrer Breite, des Umwegefaktors sowie einer ersten Einschätzung über die technische Realisierbarkeit einer Radschnellverbindung überprüft, um eine Vorzugstrasse ausarbeiten zu können. Alle Ergebnisse wurden mit dem Lenkungskreis abgestimmt, vor allem wurden Rückmeldungen der betroffenen Fachämter und Kommunen angefordert, um städtebauliche Planungen sowie Restriktionen des Straßenverkehrs und des Naturschutzes direkt mit einfließen zu lassen. Auf dieser Grundlage wurde die in Abbildung 1 dargestellte Vorzugsvariante für eine mögliche Radschnellverbindung im Filstal inklusive der vorhandenen und potenziell möglichen Zuwegungen über die Bahndamm-Radwege erarbeitet.

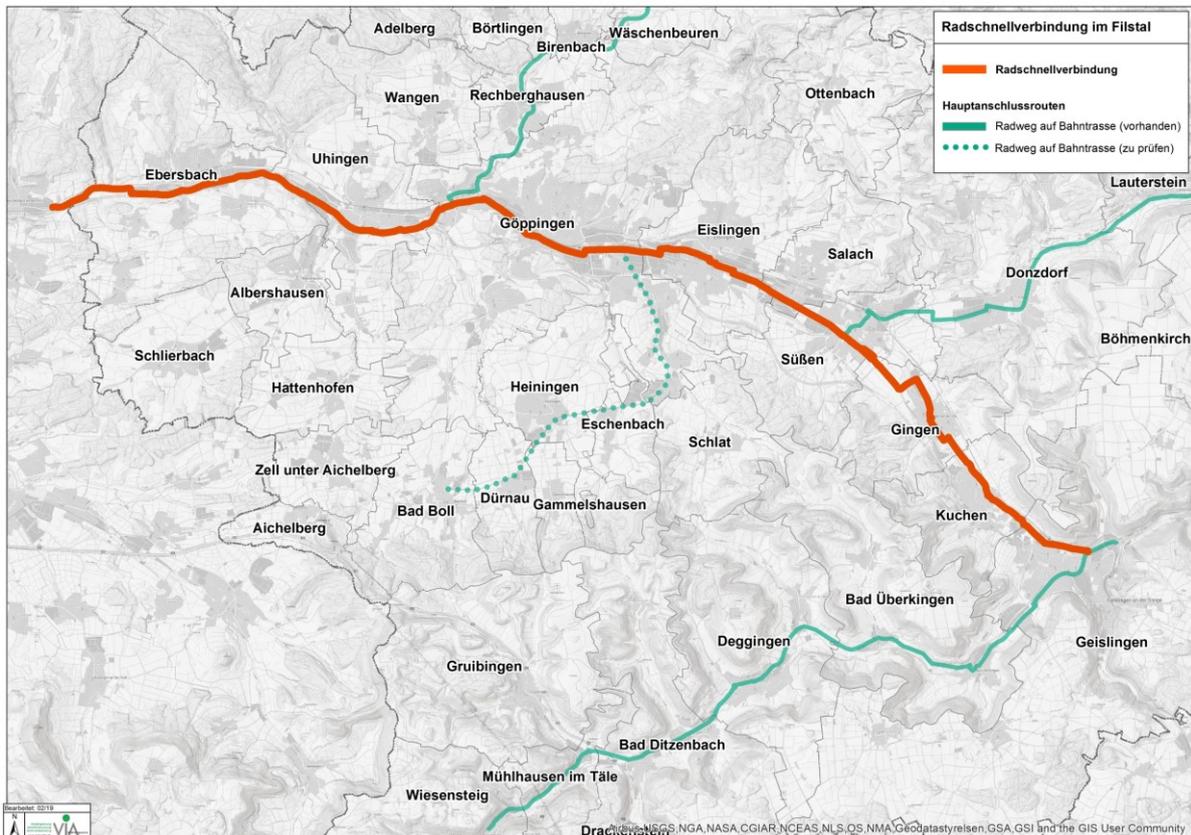


Abbildung 1: Verlauf Vorzugstrasse Radschnellverbindung Filstal

Am 17. und 18. Juli 2018 hatte das Büro VIA Köln ergänzend eine Planungsradtour über die zuvor im Lenkungskreis ausgewählte Vorzugstrasse organisiert. Dabei wurden alle Kommunen, die Fachbehörden sowie Vertreterinnen und Vertreter der Kreistagsfraktionen mit eingebunden. Die auf Karten festgelegte Trasse sollte dabei vor Ort vertieft betrachtet und diskutiert werden. Die Eingaben der kommunalen Verwaltungen wurden für die weiteren Planungen berücksichtigt.

Anhand dieser Datengrundlage wurden konkrete Maßnahmen für die einzelnen Streckenabschnitte erarbeitet. Zum Beispiel wurden dabei

- die geeignete Führungsform oder auch
- benötigte Ausbaumaßnahmen zur Gewährleistung des Radschnellverbindungsstandards
- erforderliche verkehrsrechtliche Anordnungen (z.B. das Instrument der „Fahrradstraße“)

aufgezeigt.

Trassenverlauf der Vorzugsvariante

Die Vorzugstrasse knüpft zwischen Reichenbach/Fils und Ebersbach/Fils an die sich in Planung befindliche Radschnellverbindung Neckartal des Landkreises Esslingen

an. Dort soll sie als eigenständiger Radweg parallel zur L1192 bis zur Querspange vor der Ortseinfahrt Ebersbach verlaufen und wechselt dann auf die Trasse der Filstalroute Süd.

Über die Ortslage Uhingen verläuft die geplante Radschnellverbindung weiterhin parallel zur B10 in Richtung Göppingen-Faurndau. Die Führung durch die Ortslage von Faurndau war ursprünglich größtenteils als Fahrradstraßen entlang der Vorderen Mühlenstraße und der Oberen Wasenstraße vorgesehen. Im weiteren Verlauf durch Göppingen soll für die Radschnellverbindung der bestehende Radweg in der Jahnstraße nach Möglichkeit ausgebaut werden, um dann der Ulmer Straße in Richtung Eislingen zu folgen. Aufgrund städtebaulicher Interessen hat die Stadt Göppingen das Planungsbüro gebeten, ergänzend eine weitere Alternative in die Studie mitaufzunehmen. In diesem Fall würde die Radschnellverbindung erneut die Fils überqueren und auf einem neu anzulegenden Radweg entlang der B297, durch die Filsstraße und Metzgerstraße bis zum Christophsbad führen. Auch die Nutzung nicht mehr benötigter Gleisanlagen im Bereich des Bahnhofs Göppingen wird in Erwägung gezogen. Abbildung 2 stellt die optionalen Trassenführungen dar.

Maßnahmenplanung Göppingen



Abbildung 2: Zwei Führungsvarianten auf der Gemarkung der Stadt Göppingen

In Eislingen werden zwei Alternativen, die es bei konkretisierenden Planungen abschließend abzuwägen gilt, weiter verfolgt. Die erste Variante verläuft nördlich der Fils über das Bahnhofsgelände bis zur Wilhelmstraße, die in eine Fahrradstraße umgewidmet werden müsste. Variante zwei verbleibt südlich der Fils und führt ebenfalls in Form von auszuweisenden Fahrradstraßen durch die Wohngebiete. In der Wilhelmstraße trifft sie wieder auf die Variante eins. Mit neu anzulegenden Radfahrstreifen entlang der Ulmer Straße verläuft die Verbindung in Richtung Salach und Süßen.

Am Ortsausgang von Eislingen soll ein eigenständiger Radweg entsprechend der Qualitätsstandards des Landes Baden-Württemberg bis Ortseingang Süßen errichtet werden. Dieser wird voraussichtlich bereits vorzeitig realisiert, da das Regierungspräsidium Stuttgart die alte Bundesstraße 10 rückbauen wird und dabei die Anforderungen der Radschnellverbindung direkt berücksichtigt. Hierzu haben enge und zeitaufwändige Abstimmungen mit dem RP, den Städten Eislingen und Süßen sowie der Gemeinde Salach stattgefunden. Inzwischen liegt ein Lösungsvorschlag vor, der bereits von allen Beteiligten akzeptiert wurde.

Durch Süßen verläuft die geplante Trassenführung entlang der B10 alt. Dort müssten beim Rückbau der Straße die besonderen Belange des Radverkehrs berücksichtigt werden. Aufgrund der engen Platzverhältnisse kann der Standard größtenteils nicht eingehalten werden. Laut der Maßnahmenplanung des Büros VIA wird eine Führung auf Schutzstreifen vorgeschlagen. Zwischen Süßen und Gingen kann ebenfalls ein bereits bestehender, eigenständiger Radweg ausgebaut werden.

Innerhalb der Gemeinde Gingen erfolgt eine Verlagerung der Trassenführung auf die Nordseite der Fils. Technisch machbar wäre die Einrichtung von Fahrradstraßen in der Wilhelmstraße sowie der Lindenstraße. Aufgrund der breiteren Lindenstraße könnte hier das Parken trotz der Radschnellverbindung erhalten werden. Die verkehrsrechtliche Anordnung einer Fahrradstraße wird von der Gemeinde jedoch nicht unterstützt.

Im weiteren Verlauf folgt die mögliche Radschnellverbindung in Form von Fahrradstraßen und eigenständigen Radwegen (meist außerorts) der Filstalroute Nord durch Kuchen (Schallstraße, Christofstraße) bis Geislingen (In den Weingärten). Dort endet sie an der Kreuzung Längentalstraße/Werkstraße und kann mit bereits bestehenden Radrouten verknüpft werden.

Die Radschnellverbindung muss aus den Siedlungslagen gut erreichbar sein. Deshalb sind geeignete Zuläufe, insbesondere aus den seitlichen Talschaften von großer Bedeutung. Eine zentrale Rolle kommt diesbezüglich der Verbindung in das Voralbgebiet zu. Wiederholt wurde in der Vergangenheit die Zwischennutzung der Trasse der Boller Bahn als Zubringer zur künftigen Radschnellverbindung ins Spiel gebracht. Die Expertise von VIA hat diesbezüglich eine Klärung gebracht:

- Die Zwischennutzung einer noch für den Bahnverkehr gewidmeten Trasse ist grundsätzlich möglich. In dieser Form würde die Widmung weiter bestehen bleiben.
- Für die Zwischennutzung müsste mit allen Eigentümern der Strecke (Gemeinden bzw. Deutsche Bahn AG) sowie dem Verband Region Stuttgart (Ausnahmegenehmigung Regionalplan) eine Vereinbarung getroffen werden.
- Um Fördermittel für den Ausbau als Radverbindung erhalten zu können, muss eine Laufzeit von mindestens 20 Jahren vereinbart werden. Träger könnten der Landkreis und/oder die Städte und Gemeinden sein.
- Im Anschluss könnte über die weitere Nutzung, auch Reaktivierung als Bahnstrecke, neu entschieden werden.

Bewertung in den Städten und Gemeinden

Fast alle betroffenen Städte und Gemeinden haben ihre grundsätzliche Zustimmung zur geplanten Radschnellverbindung bekundet. Der Einrichtung von Fahrradstraßen wurde meist nur unter der Bedingung, einen Großteil der vorhandenen Parkplätze erhalten zu können, zugestimmt. Bei tiefergehenden Planungen muss im Einzelfall über die optimale Ausgestaltung diskutiert werden. Die Gemeinde Gingen hat als einzige Gemeinde eine Radschnellverbindung in der durch VIA vorgeschlagenen Form durch ihre Ortslage abgelehnt. Auf die technische Machbarkeit der Radschnellverbindung hat dies jedoch keine grundsätzlichen Auswirkungen. In Göppingen und Eislingen sind, wie bereits zuvor erwähnt, noch zwei Varianten in der Expertise von VIA enthalten. Auch hier gilt es, in den nächsten Schritten die endgültige Trassenführung abschließend zu klären.

Die beteiligten Städte und Gemeinden, mit Ausnahme von Gingen, haben im Rahmen der Abschlussveranstaltung am 28.3.2019 einen „Letter of Intent“ unterzeichnet, der die allgemeine Unterstützung der weiteren Bemühungen zur Umsetzung des Projekts zum Ausdruck bringt. Darin wird auch die Erwartung formuliert, mit dem Land über die Konditionen für die Realisierung der Radschnellverbindung in Verhandlungen einzutreten. Ein entsprechender Auftrag an die Verwaltung wird in I.3 als Beschlussantrag aufgegriffen.

Zusammenfassende Empfehlung/Ausblick

Im Endergebnis kann festgehalten werden, dass der Qualitätsstandard auf der gesamten Strecke zu 83,4 % (je nach Variante noch 82%) technisch machbar ist. Für die Möglichkeit zur Förderung werden vom Land Baden-Württemberg mindestens 80% gefordert. Auch die vorgegebenen maximalen Zeitverluste können laut Studie im Rahmen der Vorzugsvariante gut eingehalten werden. Somit ist die technische Machbarkeit der Verbindung nachgewiesen. Um diesen Standard zu erreichen, müssen zahlreiche Einzelmaßnahmen an der Strecke umgesetzt werden. Dabei handelt es sich sowohl um Kunstbauwerke (Brücken, Unterführungen, Kreisverkehre u.s.w.) als auch um Ausbauten bestehender Wege (Asphaltierung, Verbreiterungen, Einrichtung von Fahrradstraßen). Hierfür werden Gesamtkosten von rd. 40 Mio. Euro zwischen Ebersbach und Geislingen veranschlagt.

Im nächsten Schritt müssen die Optionen zur Finanzierung des Gesamtprojekts diskutiert werden. Mittlerweile stellt die Bundesregierung jährlich 25 Mio. Euro zur Realisierung von Radschnellverbindungen bereit. Diese werden voraussichtlich über die Länder an die jeweiligen Projekte ausgeschüttet. Gleichzeitig hat die Landesregierung Baden-Württemberg das Straßengesetz geändert und die neuen Verbindungen in Landes-, Kreis- und kommunale Radschnellverbindungen gliedert. Je nach Potenzial und regionaler Bedeutung werden die nun erarbeiteten Machbarkeitsstudien den unterschiedlichen Kategorien zugeteilt. Nach aktuellem Informationsstand sollte eine Radschnellverbindung im Schnitt ein Potenzial von 2.500 Radfahrenden pro Tag aufweisen sowie eine überregionale Verbindungsfunktion wahrnehmen, um als Landesradschnellverbindung eingestuft zu werden. In diesem Fall würden Planung, Umsetzung und Unterhaltung zu 100% vom Land

übernommen werden (entsprechend der Regelung für Landesstraßen). Sie gilt nicht für Kommunen mit mehr als 30.000 Einwohnern. Diese sind innerhalb geschlossener Ortschaften für Landesstraßen und somit auch Landesradschnellverbindungen selbst zuständig. Im Landkreis betrifft dies nur die Stadt Göppingen.

Laut Potenzialanalyse des Büros VIA im Zuge der Machbarkeitsstudie unterscheiden sich die Potenziale, je nach Streckenabschnitt, deutlich. Zu sehen ist, dass eine Radschnellverbindung gerade im Alltagsverkehr von der weit überwiegenden Zahl der Nutzer nur abschnittsweise genutzt wird. Dadurch erklären sich hohe Zahlen im direkten Umfeld der Stadt Göppingen, geringere Potenziale in den Abschnitten Gingen-Geislingen und kreisübergreifend in Richtung Plochingen. Ausschlaggebend hierfür sind die Standorte der Arbeitsplätze, der Ausbildungseinrichtungen und die allgemeine Siedlungsdichte. Alles in allem sind die Potenziale aber sehr hoch. Zu sehen ist die Funktion der Radschnellverbindung Filstal im Zulauf auf den Verknüpfungspunkt in Plochingen. Dadurch wird eine wichtige überregionale Verbindung hergestellt. Darin sieht die Verwaltung die Grundlage für die anstehenden Verhandlungen mit dem Verkehrsministerium über die Einstufung der Gesamtstrecke als Landesradschnellverbindung.

III. Handlungsalternative

Vorab keine weiteren Gespräche mit dem Land führen und die formale Einstufung nach den Landeskriterien abwarten.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Zunächst keine. Nach Klärung der Einstufung durch das Land und Klarheit über die zu erwartende Trägerschaft resp. Förderquote ist über die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Erreichung des Radschnellverbindungsstandards mit allen Beteiligten zu beraten.

Bisher fielen Kosten für die Studie von VIA in Höhe von rd. 75.000 Euro (einschl. MWSt.), die zu 80% durch das Land gefördert wurden. Der Selbstbehalt des Landkreises wird über Produktnummer 5110070000, Sachkonto 4429070 abgerechnet. Es handelt sich um eine Freiwilligkeitsleistung des Landkreises.

Für die Realisierung einer "Radschnellverbindung Filstal" im Landkreis sind Göppingen mittel- und langfristig derzeit noch keine Haushaltsmittel im Landkreishaushalt mit Finanzplanung sowie dem Finanzkonzept 2030 inkl. der Merkpostenliste eingestellt bzw. berücksichtigt.

V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Themen des Zukunftsleitbildes nicht berührt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

gez.
Edgar Wolff
Landrat