

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	03.05.2022	öffentlich	Beschlussfassung

K 1403 Göppingen - Eislingen/Fils, Umgestaltung Straßenraum

I. Beschlussantrag

1. Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr nimmt die Konzeption zur Umgestaltung der K 1403 zwischen Göppingen und Eislingen/Fils zur Kenntnis.
2. Das Straßenbauamt wird mit der Fortführung der Planung, auf Basis der modifizierten Variante 4, und der entsprechenden Kostenermittlung beauftragt.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Mit dem Neubau der B 10 hat sich im Bereich der Ortschaften Göppingen, Süßen und Gingen die Verkehrsbedeutung einzelner Straßenzüge innerhalb des Straßennetzes verändert. So wurde mit Verfügung vom 29.10.2019 des Regierungspräsidiums Stuttgart u.a. die Landesstraße L 1219 zur Kreisstraße K 1403 abgestuft. Die Straßenbaulast ging damit auf den Landkreis Göppingen über.

Den Verkehrsteilnehmern stehen aktuell auf dem Straßenabschnitt zwischen Göppingen und Eislingen/Fils zwischen 18 und 20 m inklusive der beidseitig je 2 m breiten gemeinsamen Geh- und Radwege zur Verfügung. Damit ist der vorhandene Straßenquerschnitt für den heutigen und zukünftigen Verkehr viel zu breit. Diese Aussage gilt allerdings nur bedingt für die Knotenpunkte.

Durch die auf weiter Strecke vorhandene Überbreite ergibt sich die Chance, dem Rad- und Fußverkehr sowie dem Straßenbegleitgrün mehr Raum zur Verfügung zu stellen. Auch können damit der zukünftig immer wieder notwendige Umfang zur Erhaltung der Asphaltflächen reduziert und befestigte Flächen entsiegelt werden.

Als Grundlage für die weiteren Überlegungen ist die Bedeutung des Streckenzuges im Straßennetz zu betrachten. Die Stadt Göppingen wird im

Regionalplan als Mittelzentrum und die Stadt Eislingen/ Fils als Grundzentrum eingestuft. Verbindungsachsen zwischen solchen Zentren werden der Straßenkategorie LS III zugeordnet. Allerdings stehen dem Verkehrsteilnehmer mit der B 10 neu und der L 1214 (B 10 alt – Stuttgarter und Ulmer Straße) bereits leistungsfähige Achsen zur Verfügung.

Für die Wahl des nun zu wählenden Straßenquerschnitts kommen zwei unterschiedliche Richtlinien in Frage.

Für die Planungen von Landstraßen auf freien nicht angebauten Strecken ist die Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL) anzuwenden.

Unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrsbelastung von rund 10.000 Fahrzeugen am Wochentag wird dort eine befestigte Fahrbahnbreite von 8,0 m (RQ 11) empfohlen.

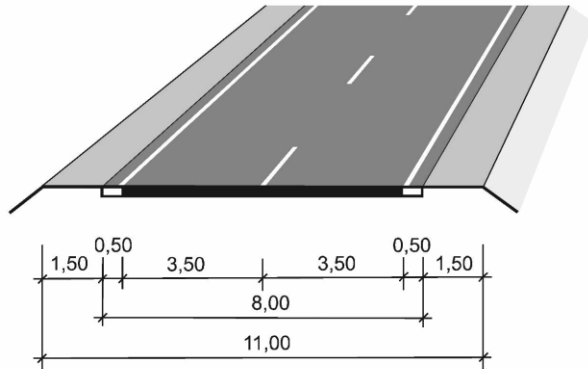


Abbildung 1: Straßenquerschnitt nach RAL, RQ 11

Dieser einbahnige Querschnitt hat zwei Fahrstreifen mit je 3,5 m Breite und einem 0,5 m breiten befestigten Randstreifen. Die beiden Fahrrichtungen werden dort, wo das Überholen durch Mitbenutzung des Gegenverkehrsfahrstreifens möglich sein soll, durch eine einfache Leitlinie voneinander abgegrenzt. Wo die Mitbenutzung des Gegenverkehrsfahrstreifens aus Sicherheitsgründen nicht möglich ist, wird dieser durch eine einfache durchgezogene Mittellinie getrennt. Die für die Geometrie maßgebende Planungsgeschwindigkeit wird mit 90 km/h angegeben.

Aufgrund der geringen Abstände der beiden Zentren kann eine weitere Richtlinie verwendet werden. Für den Entwurf und die Gestaltung von anbaufreien Hauptverkehrsstraßen, also ohne direkte Grundstückerschließung, innerhalb einer Ortsdurchfahrt ist die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) maßgebend. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt für diesen Straßentyp als klassische Ortsdurchfahrt in der Regel 50 km/h. Für die Wahl des Fahrbahnquerschnitts wird nach zwei Entwurfsprinzipien unterschieden. Beim Trennungsprinzip wird für den Fahrverkehr eine in der Regel durch Borde oder Rinnen abgetrennte Fahrbahn geschaffen. Der Straßenraum wird durch separat geführte Geh- und oder Radwege breiter. Beim Mischprinzip wird versucht, die unterschiedlichen verkehrlichen Arten und Nutzungen weitgehend miteinander verträglich zu machen. Die Fahrbahnbreite an innerörtlichen

Hauptverkehrsstraßen beträgt im Regelfall 6,5 m und wird beim Mischen der Verkehrsarten je nach Nutzung verbreitert, ohne diese jedoch baulich abzutrennen (z.B. Schutzstreifen für Radfahrer).

Beide Grundlagen passen für sich alleine betrachtet allerdings nicht zum vorhandenen Streckenzug der Göppinger bzw. Großeislinger Straße, so dass sich eine Kombination beider Richtlinien aufdrängt.

Unter Berücksichtigung dieser grundsätzlichen Aspekte verbleiben vier maßgebenden Varianten:

- Variante 1: Befestigte Fahrbahnbreite 8,0 m.
Gemeinsamer Geh- und Radweg mit mindestens 2,50 m und einem Grüntrennstreifen von 1,75 m. Entweder auf der Nordseite oder auf der Südseite. Für den Fuß- und Radverkehr kann eine Mehrbreite zur Verfügung gestellt werden.
- Variante 2: Befestigte Fahrbahnbreite 8,0 m.
Radweg mit 2,50 m Breite auf der Südseite und Gehweg mit 2,50 m Breite auf der Nordseite, jeweils durch einen variablen Grüntrennstreifen mit 1,75 bis 3,0 m Breite abgegrenzt von der Fahrbahn. Die Nord- bzw. Südseite kann getauscht oder als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen werden. Bei dieser Variante erfolgt die Entwicklung von außen nach innen.
- Variante 3: Befestigte Fahrbahnbreite 8,0 m.
Abgesetzter selbstständiger Geh- und Radweg mit mindestens 4,80 m und einem Grüntrennstreifen von 1,75 m. Entweder auf der Nordseite oder auf der Südseite.
- Variante 4: Befestigte Fahrbahnbreite 8,0 m.
Radweg mit 2,50 m Breite auf der Südseite und Gehweg mit mindestens 2,0 m Breite auf der Nordseite, jeweils durch Grüntrennstreifen von 1,75 m abgegrenzt von der Fahrbahn. Die Nord- bzw. Südseite kann getauscht oder als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen werden.

Bei allen Varianten ist auch eine befestigte Fahrbahnbreite von 7,5 m vorstellbar und für die Verkehrsbelastung ausreichend.

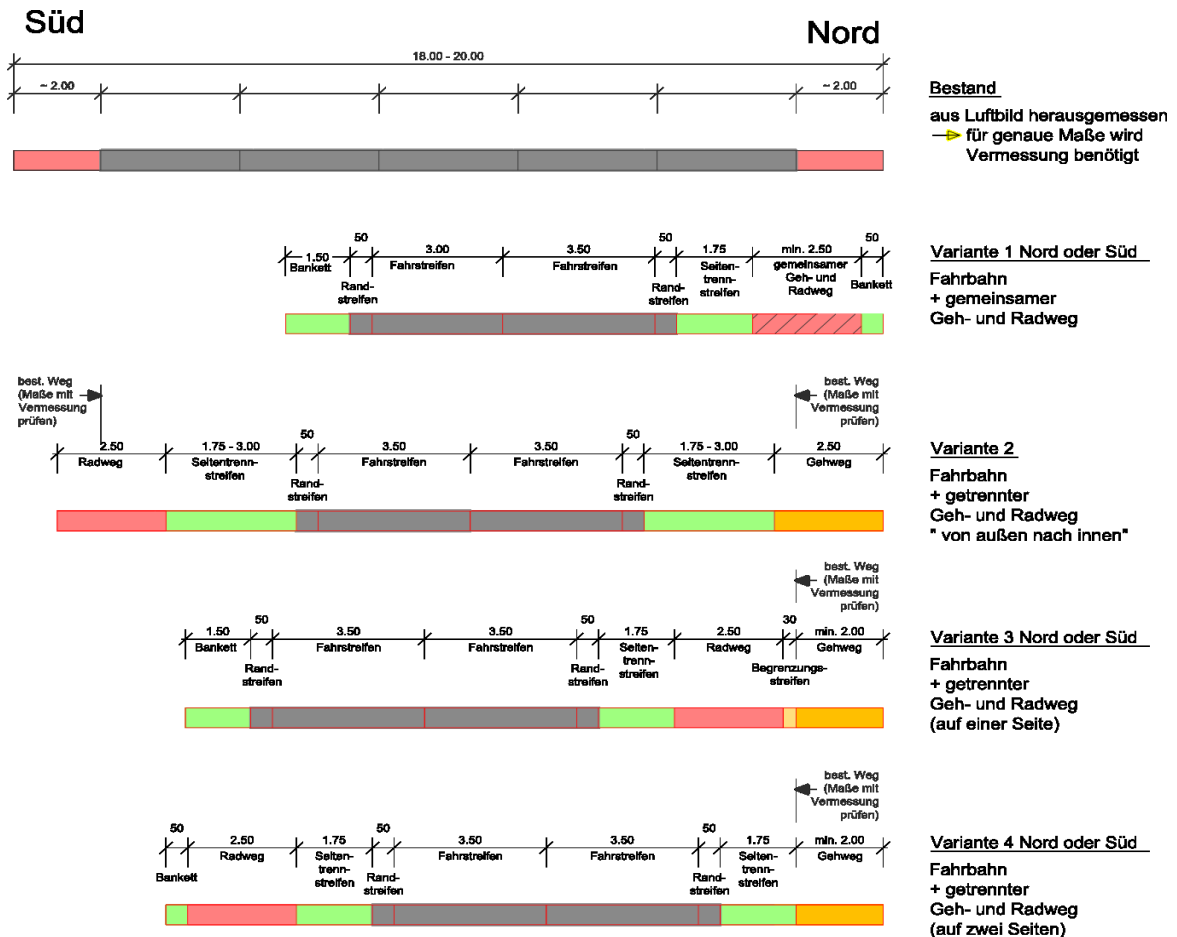


Abbildung 2: Variantenübersicht

Die verkehrstechnisch nicht mehr benötigten Flächen können renaturiert und städtebaulich attraktiv gestaltet werden, bleiben jedoch als Straßenbegleitgrün in der Verwaltung der Straßenbaubehörde. Die dadurch gewonnenen Ökopunkte werden für anstehende Straßenbaumaßnahmen verwendet. Die Gestaltung und Planung der Randbereiche erfolgt in den nächsten Schritten.

Aus Sicht des Straßenbauamtes bietet die in der Abbildung 2 dargestellte Variante 4 allerdings beidseitig mit einem gemeinsamen 2,50 m oder 3,0 m breiten Geh- und Radweg den besten Kompromiss aus Rückbaupotenzial und Verbesserungen für den Rad- bzw. Fußverkehr. Querungen von Fußgängern und Radfahrern entfallen.

Es wird empfohlen, die **modifizierte Variante 4** den weiteren konkreten Planungen zugrunde zu legen.

Die zukünftige Radschnellwegtrasse wird künftig weiter südlich entlang der

L 1214 verlaufen.

Mit der Stadt Eislingen gibt es bereits eine erste Abstimmung, die gerne eigene Planungsideen innerhalb der Ortsdurchfahrt von Eislingen weiterführen möchte. Diese Überlegungen müssen nunmehr auf die favorisierte Variante abgestimmt werden. Auch mit der Stadt Göppingen gab es erste Gespräche mit dem Ergebnis, dass das gemeinsame Straßenbauamt die Planungen der außerörtlichen Bereiche bis zur Verwaltungsgrenze zur Stadt Göppingen auf Basis der favorisierten fortführt.

Die Planungen erfolgen grundsätzlich stets in enger Abstimmung mit den Kommunen Eislingen und Göppingen.

Mit den nächsten Planungsschritten werden die erforderlichen Gesamtkosten ermittelt und im Haushaltsplan der nächsten Jahre eingestellt. Die Maßnahme kann voraussichtlich nur Abschnittsweise realisiert werden. Vor jeder Baufreigabe ist die Zustimmung des Gremiums einzuholen.

III. Handlungsalternative

Auf eine Umgestaltung des Straßenraums wird verzichtet. Eine dann demnächst anstehende Asphaltsanierung erfolgt innerhalb des Bestands auf ganzer Breite. Für den Rad- und Fußverkehr ist keine Verbesserung in Sicht.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Aufgrund der Umstufung verschiedener Streckenabschnitte im Zusammenhang mit dem Neubau der B 10 hat der Landkreis bereits einen finanziellen Ausgleich für bestehende Erhaltungsdefizite erhalten. Für den gegenständlichen Streckenabschnitt sind dies 30 Euro/m², in der Summe rund 641.000 Euro.

Die Kosten für die Umgestaltung wurden noch nicht erhoben. Bislang sind demnach auch noch keine Kostenansätze im Haushaltsplan hinterlegt. Das Datenblatt zur Maßnahme ist im Haushalt 2022 auf Seite 567 hinterlegt.

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

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Zukunft der Mobilität	☒	☐	☐	☐	☐
Zukunft von Freizeit und Sport	☒	☐	☐	☐	☐
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	☒	☐	☐	☐	☐

gez.
Edgar Wolff
Landrat