LANDKREIS GÖPPINGEN

Der Landrat

Tischvorlage 2017/053
Amt für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur
Wienecke, Jörg-Michael
07161 202-301
j.wienecke@landkreis-goeppingen.de

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	21.03.2017	öffentlich	Beschlussfassung

Machbarkeitsstudie Radschnellweg Filstal

I. Beschlussantrag

Die Verwaltung wird beauftragt:

a. mit dem Land Baden-Württemberg über die Förderung einer Machbarkeitsstudie zur Einrichtung von Radschnellverbindungen im Landkreis Göppingen zu verhandeln,
b. nach Vorliegen der Förderzusage die Leistungen für die externe Erstellung der Machbarkeitsstudie in einem begrenzten Verfahren im Benehmen mit dem Land auszuschreiben
c. und diese auf Grundlage einer Bewertungsmatrix an den am besten geeigneten Anbieter zu vergeben.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Im Zuge der Erstellung der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg wird auch das Thema der Radschnellwege bzw. Radschnellverbindungen immer präsenter. Dabei handelt es sich um direkte, kreuzungs- und steigungsarme Alltagsradverbindungen, die Pendlerströme bündeln und die Verkehrsbelastung durch den Kfz-Verkehr verringern sollen.

Das Land Baden-Württemberg möchte solche Verbindungen in der Region etablieren und prüft derzeit die Potenziale entlang der Hauptverkehrstrassen und mögliche Förderrichtlinien für notwendige Infrastrukturmaßnahmen. Mit Hilfe von Machbarkeitsstudien soll untersucht werden, an welchen Abschnitten des Netzes sich Radschnellverbindungen lohnen könnten und technisch einrichten lassen.

Auch der Landkreis Esslingen prüft aktuell die Machbarkeit einer Radschnell-verbindung entlang des Neckartals von Plochingen bis zum Oberzentrum Stuttgart. Aufgrund der verkehrlichen Verflechtungen des Neckar- und Filstals von Plochingen bis Geislingen und des verdichteten Raums im mittleren Filstal sieht die Kreisverwaltung ein mögliches Potenzial für die Einrichtung einer Radschnellverbindung entlang der Filstalachse. Eine gute Verknüpfung mit den Planungen des Landkreises Esslingen könnten nicht nur Pendlerströme innerhalb des Landkreises, sondern auch in Richtung der Zentren im Neckartal vermehrt auf

das Fahrrad lenken.

Einen konkreteren Vorstoß in Richtung Radschnellverbindungen im Landkreis Göppingen unternahm der ADFC Kreisverband in einem Schreiben vom April 2016. Der Interessensverband wies darauf hin, dass die Nordverbindung zwischen Göppingen und Eislingen (Großeislinger bzw. Göppinger Straße) bei einem Rückbau der vierspurigen Straße ideal für eine solche Radschnellverbindung wäre. In einem Antwortschreiben des Landrats zeigte sich die Verwaltung dem Thema gegenüber aufgeschlossen und sagte weitere Untersuchungen und die Übernahme der Koordination zu. Die Fraktion Bündnis90/Grüne hat außerdem im Rahmen der Haushaltsplanberatungen einen Antrag in Bezug auf das Thema Radschnell-weg/Radschnellverbindung gestellt (Antrag Nr. 47).

Um Grundsatzfragen zu klären, hat das Amt für Mobilität und Verkehrs-infrastruktur zusammen mit den betroffenen Kommunen im Filstal im Dezember 2016 eine Auftaktveranstaltung durchgeführt, bei der grundlegende Informationen über Radschnellwege ausgetauscht und die Haltung der Akteure abgefragt wurden. Alle Kommunen verständigten sich darauf, an diesem Thema weiterzuarbeiten.

Da es sich bei Radschnellverbindungen um Radwege handelt, die bestimmte Kriterien wie beispielsweise Mindestbreiten, Mindestlängen und Kreuzungsarmut erfüllen müssen, ist eine vertiefte Untersuchung hinsichtlich der Machbarkeit aus Sicht der Verwaltung erforderlich.

Im weiteren Verlauf wurde das Planungsbüro VIA Köln aufgrund seiner bereits intensiven Tätigkeit auf Ebene des Landkreises und einzelner Kommunen sowie seiner detaillierten Fachkompetenz beauftragt, einen Workshop mit allen Kommunen entlang der Filstalachse, sowie dem Regierungspräsidium Stuttgart und dem ADFC durchzuführen, um erste Alternativen für mögliche Trassen einer solchen Verbindung zu finden. VIA berät auch das Land bei Fragen des Radverkehrsnetzes. Der Workshop fand Anfang März statt. Aufgrund des ohnehin geplanten Rückbaus der alten B10 zwischen Eislingen und Süßen sowie Süßen und Gingen drängt die Zeit, zu prüfen, ob eine Radschnellverbindung konkret zusammen mit dem Rückbau realisiert werden kann. Im Planfeststellungsverfahren aus dem Jahr 1998 ist kein Radweg enthalten, der den aktuellen Kriterien der Radschnellverbindungen entspricht. Das RP möchte mit dem Rückbau in 2018 beginnen. Deshalb ist es wichtig, zeitnah die Machbarkeit und mögliche Synergien bei der Planung zu prüfen. Es ist dringend zu vermeiden, dass Planungen fixiert werden, die der Option für eine geeignete Radschnellverbindung künftig im Wege stehen.

Als Ergebnis des Workshops einigte man sich auf folgendes Vorgehen:
Der Landkreis wird unter der Voraussetzung einer entsprechenden Beauftragung durch den Umwelt- und Verkehrsausschuss (vgl. Antrag I.) sich um die Förderung einer Machbarkeitsstudie durch das Land bemühen. Angestrebt wird der hierfür in Aussicht gestellte Fördersatz von 80%.

In ersten Gesprächen mit dem Land wurde bereits signalisiert, dass die Chancen auf einen positiven Förderbescheid sehr gut sind. Nach einer Abfrage der zu erwartenden Kosten einer solchen Studie belaufen diese sich auf rd. 50.000 bis

60.000 Euro. Bei einer Förderquote von 80% müsste der Landkreis demzufolge ca. 10.000 bis 12.000 Euro selbst tragen. Die Studie soll nach dem Prinzip der Meilensteine aufgebaut werden, sodass schnellst möglich Erkenntnisse über die Bereiche der rückzubauenden B10 gewonnen werden können. In diesem Zusammenhang ist eine enge Zusammenarbeit mit dem Regierungspräsidium Stuttgart erforderlich.

Die Verwaltung erhofft sich aus der Machbarkeitsstudie endgültige Hinweise und Lösungsansätze für geeignete Radschnellverbindungen im Landkreis Göppingen. Parallel sollen in diesem Zusammenhang ergänzende Möglichkeiten im Zulauf auf die Filstalachse (alte Bahntrassen) geprüft werden.

III. Handlungsalternative

Die Verwaltung wird nicht beauftragt eine Machbarkeitsstudie durch einen externen Dienstleister erstellen zu lassen. Dadurch werden Chancen, die sich im Zuge des Rückbaus der B10 alt ergeben, bis auf Weiteres nicht genutzt.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Bei einem positiven Förderbescheid des Landes ca. 10.000 bis 15.000 Euro, je nach Ausschreibungsergebnis und Landesförderung. Mittel stehen unter Produkt 51100700 00 Sachkonto 4429400 zur Verfügung.

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 der Wirtschaft	☒	☐	☐	☐	☐
Zukunft von Freizeit und Sport	☒	☐	☐	☐	☐
Zukunft der Klimasituation	☒	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐

gez.
Edgar Wolff
Landrat