

Drucksache 125/2022

Verfasser: Verena Duppel
Telefon: 07159/924-719
Aktenzeichen:
Datum: 25.10.2022

Beratungsfolge	Behandlung	am	Zuständigkeit
Ausschuss Planen - Technik - Bauen Gemeinderat	öffentlich öffentlich	09.11.2022 21.11.2022	Vorberatung Beschlussfassung

**Stellungnahme der Stadt Renningen zu den Planungen der Radschnellverbindung
des Landkreises Böblingen**

Anlage 1_Variante 1+2
Anlage 2_Variante 2 optimiert + Variante B295

Beschlussvorschlag:

Die in der Sachdarstellung aufgeführten Stellungnahmen der Stadt Renningen zu den Planungen der Radschnellverbindung gegenüber dem Landkreis Böblingen werden beschlossen.

gez.
Wolfgang Faißt
Bürgermeister

Sachdarstellung:

Die Landkreise Böblingen und Ludwigsburg haben im Jahr 2017 eine Machbarkeitsstudie zu möglichen Radschnellverbindungen (RSV) auf ihrem Gebiet in Auftrag gegeben. Ziel war es, eine planerisch umsetzbare und durch das Land Baden-Württemberg förderungsfähige Trassenauswahl an möglichen Radschnellverbindungen vorzustellen (vgl. DS 055/2019).

Die Ergebnisse der Studie wurden Anfang 2019 präsentiert. Von den drei entstandenen Hauptfahrradverkehrsachsen wurde der Achse II (Weil der Stadt ↔ Korntal-Münchingen) erste Priorität zugeordnet. Diese Achse beinhaltet die die Führung durch Renningen in Ost-West-Richtung.

Nach mehreren Anhörungsstufen der Gemeinden inkl. Bürgerbeteiligungsprozess (Informationsveranstaltungen, öffentliche Radfahrten, Besprechungen mit betroffenen Interessensgruppen) wurden einzelne Trassen festgelegt, welche in den vergangenen Monaten mit Unterstützung des Ingenieurbüros Schädel konkretisiert und auf Umsetzbarkeit geprüft wurden. Anfang 2023 wird der Kreistag über die verschiedenen Trassen entscheiden, daher ist zu den konkretisierten Planungen noch eine Stellungnahme der Stadt Renningen gewünscht.

Vom Ingenieurbüro Schädel wurden zwei Varianten geprüft (Anlage 1). Die Stadtverwaltung Renningen machte zudem noch weitere Vorschläge (Optimierung Variante 2 und Vorschlag Variante B295 - Anlage 2), welche momentan durch das Büro Schädel geprüft werden.

Im Folgenden eine **Gegenüberstellung** der Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten, sowie anschließend eine übergreifende Stellungnahme.

Hinweis: Varianten können bei Bedarf kombiniert werden!

Variante 1 – Anlage 1 (durchgezogene Linie)

Routenverlauf: Weil der Stadt – Planmühle – Sparnsberg – Schöckengasse – Bachstraße / Renninger Straße – Bahnhofsträßle – Industriestraße – Keltenstraße – südlich Bahnlinie – Silberberg

	Vorteile	Nachteile
Schöckengasse / Bachstraße		<ul style="list-style-type: none">• Große Nutzungskonflikte mit Fußgängern / KfZ-Verkehr.• Engstelle und unübersichtliche Ecke Jägerstraße
Gegenrichtung: Renninger Straße		<ul style="list-style-type: none">• 8000 Fz. pro Tag. Viel Schwerlastverkehr.• Unübersichtliche Engstelle Kurve
Bahnhofsträßle	Direkte Verbindung	<ul style="list-style-type: none">• Deutlich zu schmal, keine Erweiterung aufgrund Bahndamm und privaten Grundstücken• Große Nutzungskonflikte mit Freizeitverkehr. Keine Trennung Radverkehr / Fußgängerverkehr möglich
Keltenstraße		<ul style="list-style-type: none">• Konflikte KfZ-Verkehr + Gefahr durch ausparkende Fahrzeuge
Neubau Weg südl. der Bahn	Direkte Verbindung	<ul style="list-style-type: none">• Große Flächenversiegelung• Konflikt Biotope und Wildtierkorridor

Variante 2 / Variante 2 optimiert – (Anlage 2 gestrichelte Linie / Anlage 2 pinke Linie)

Weil der Stadt – entlang K1013 – Lösung Knoten Brunnenfeld – Weiterführung Weg zum Bauhof – Querung Nord-Süd-Straße – Industriestraße – Querung Rutesheimer Straße (Art der Querung noch nicht festgelegt) – nördlich Bahnlinie – Silberberg

Weil der Stadt – entlang K1013 – Lösung Knoten Brunnenfeld – Weiterführung entlang der Gleise – Unterführung Bahn Höhe Stadtteilpark – Bahnhofstraße – Industriestraße – Querung Rutesheimer Straße (Art der Querung noch nicht festgelegt) – nördlich Bahnlinie – Silberberg

	Vorteile	Nachteile
K 1013	<ul style="list-style-type: none"> Keine Nutzungskonflikte mit anderem Verkehr (Fußgänger od. Landwirtschaft etc. – wäre reiner Radweg) 	Hinweis NABU: Existierende Amphibienleiteinrichtung muss funktionstüchtig bleiben
Querung K1060 (Nord-Süd-Straße)	Vorteil Variante 2 optimiert durch Unterführung der Bahn am Stadtteilpark: Kreuzungsarm, und deutlich geradlinigere Führung. Aufführung auf das Bahnhofstraße erst beim breiten Teil.	<ul style="list-style-type: none"> Problem Steigung u. enormer Flächenverbrauch Problem Begegnungsverkehr Schülerverkehr an der Gottfried-Bauer-Straße bleibt / wird noch verstärkt Engstelle Kreuzung Industriestraße K1060 bleibt
Industriestraße		<ul style="list-style-type: none"> Verbreiterung. P+R-Parkplatz (westlicher Teil) Umbau – ggf. 4 Parkplätze weniger
Weg nördl. der Bahn	<ul style="list-style-type: none"> Größtenteils keine Neuversiegelung von Fläche. Aktueller Weg muss nur ausgebaut werden 	<ul style="list-style-type: none"> Rückbau überflüssiger Wege könnte schwierig sein. Konfliktpotential private Gärten. Unsicherheit, ob Zustimmung Forstbehörde, da Staatswald

Allgemeine Nachteile zu Variante 1+2:

- Flächenversiegelung: Landwirte verlieren einerseits durch den Flächenverbrauch und andererseits dann auch noch durch Ausgleichsmaßnahmen. Landwirtschaft ist leidtragend. Fläche, die der Landwirtschaft verloren geht = Nachteil für die gesamte Gesellschaft (Versorgungssicherheit)
- Für Varianten 1+2 grundsätzlich sehr viel Grunderwerb notwendig. Plan LRA momentan: Flurneuordnungsverfahren. Das muss von der Stadt Renningen durchgeführt werden. Extrem langatmig und Projekterfolg nicht sicher.
- Alternative Enteignungsverfahren ist nicht für Radschnellverbindung geeignet
- Alternative freiwilliger Flächenverkauf würde nicht funktionieren. Aufwendiger Prozess, der das Projekt unnötig verzögern würde und keine realistische Aussicht auf Erfolg

Vorschlag: RSV entlang der B 295 – (Anlage 2 blaue Linie)

Lösung z.B. entlang B 295: Weil der Stadt – entlang B 295 auf bestehenden Wegen Richtung Renningen Süd – „Lösung“ für Renningen Süd – weiter entlang B 295 Ri. Leonberg – Anschluss in Eltingen od. zum Silberberg

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> Es werden keine/ kaum neue Flächen in Anspruch genommen → kaum 	<ul style="list-style-type: none"> Anbindung Weil der Stadt? Bahnhof zwingend? Empfohlen in der

<p>Flächenversiegelung. Keine Ausgleichsmaßnahmen notwendig</p> <ul style="list-style-type: none"> • Viele Konflikte Silberberg werden vermieden • Könnte zeitnaher realisiert werden • RadNETZ könnte auch darüber geführt werden • deutlich bessere Anbindung nächster Abschnitt der Radschnellverbindung Renningen – Böblingen, sonst muss man wieder durch den Ort oder am Ortsrand vorbei mit viel Konfliktpotential vom Freizeitverkehr und nochmals deutlich höheren Kosten / Problem Grunderwerb. • Außerorts deutlich weniger Konflikte und bequemes Fahren. • Ggf. Möglichkeit, einen Ast parallel zur A 8 bis zur Feinaubrücke zu legen, und hätte dann die Anbindung nach Stgt. • Am Warmbronner Ohr könnte man den Radweg von Warmbronn aufnehmen. 	<p>Machbarkeitsstudie aber keine Voraussetzung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aktuelle Wege werden nicht genutzt. Probleme aus Sicht des LRA: Steigung u. fehlende Anbindung an die Ortschaften → Annahme der RSV auf dieser Strecke fraglich • Anbindung in Eltingen, aber Silberberg gewünscht. Aber: RSV würde direkt auf bereits vorhandene Radwege treffen, die in die Stadtmitte führen. • Frage ob angenommen, oder ob Radfahrer trotz RSV dann über den Silberberg fahren? Diese Trassenvariante kann aber auch zum Silberberg durchgebunden werden.
--	---

Hinweis: Volle Unterstützung Ortsbauernverband (vgl. Besprechung 05.09.22)

Folgende **Stellungnahme** schlägt die Stadtverwaltung hinsichtlich der Auswahl zur Detailplanung und Ausführung vor:

Die Stadt Renningen favorisiert die Führung der RSV entlang der B 295. Große Vorteile sind die Nutzung bestehender Wege, d.h. deutlich weniger Flächenversiegelung, sowie zeitnahe Umsetzung statt einem aufwendigen langwierigen Flurneuordnungsverfahren o.ä. aufgrund vielfältigem Grunderwerb. Zudem gäbe es auf dieser Trasse weniger Nutzungskonflikte mit Fußgängern, Freizeitverkehr und Landwirtschaft. Ein weiterer Vorteil ist, dass die Trasse optimal an die nächste Radschnellverbindung Richtung Süden (Böblingen) angeschlossen werden kann, da sie bereits im Süden an Renningen vorbeiführt. Die Verbindung zum Silberberg kann über den Längenbühl ebenfalls hergestellt werden.

Sollte diese Trasse nicht realisiert werden können oder kommt aus anderen Gründen nur Variante 1 oder 2 in Betracht, nimmt die Stadt wie folgt Stellung:

Die Stadt Renningen lehnt Variante 1 aufgrund der Nutzungskonflikte, insbesondere im Bereich Bachstraße / Renninger Straße und Bahnhofsträßle ab. Variante 2 wird durch die kürzere und nutzungskonfliktärmere Führung entlang der K 1013, sowie dem Vermeiden von Bachstraße und Bahnhofsträßle der Variante 1 vorgezogen. In der optimierten Version von Variante 2 mit Unterführung unter der Bahn auf Höhe des Stadtteilparks sieht die Stadt Renningen den deutlichen Vorteil, dass der Umweg über den Bauhof und die Querung der Nord-Süd-Straße wegfällt. Dies führt zu mehr Akzeptanz und Annahme der Trasse und verbindet die einwohnerstarken Wohngebiete im Schnallenäcker mit der RSV. Einer Führung entlang der Industriestraße steht aus Sicht der Stadt Renningen nichts entgegen.

Keine definitive Präferenz gibt es bei der Führung des Wegs Richtung Silberberg. Die Führung nördlich der Bahn und die Führung südlich der Bahn haben gleichwertig Vor- und Nachteile. Hier sollte auf die Trasse mit der besseren Realisierbarkeit gesetzt werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Baulastträger, d.h. zuständig für den Bau und die Unterhaltung, der RSV ist der Landkreis Böblingen.

Gez.
Verena Duppel
Abteilung öffentliche Ordnung und Straßenverkehr