

**Drucksache 161/2019**

Verfasser: Peter Müller  
Telefon: 07159/924-117  
Aktenzeichen: 653.22  
Datum: 23.12.2019

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Behandlung</b>	<b>am</b>	<b>Zuständigkeit</b>
Verwaltungsausschuss	öffentlich	13.01.2020	Vorberatung
Ausschuss Planen - Technik - Bauen	öffentlich	15.01.2020	Vorberatung
Gemeinderat	öffentlich	27.01.2020	Beschlussfassung

**Bau eines straßenbegleitenden Fahrradwegs entlang der K 1013 Malsheim-Perouse  
- Grundsatzbeschluss****Beschlussvorschlag:**

1. Dem Bau eines straßenbegleitenden Fahrradwegs entlang der K 1013 Malsheim-Perouse durch den Landkreis Böblingen wird aus ökologischen Gründen nicht zugestimmt.
2. Der Asphaltierung der Radwegverbindung Malsheim-Perouse über das städtische Waldwegenetz (Perouser Allee) wird aus ökologischen Gründen nicht zugestimmt.
3. Die Radwegverbindung Malsheim-Perouse über das städtische Waldwegenetz (Perouser Allee) wird weiterhin in einem sehr guten, fahrradtauglichen Zustand gehalten.
4. Der Landkreis wird aufgefordert, die Verbreiterung des straßenbegleitenden Fahrradwegs entlang der K 1060 Renningen-Rutesheim zu prüfen. Eine vertretbare Inanspruchnahme des städtischen Waldes wird hierfür in Aussicht gestellt.

gez.  
Wolfgang Faißt  
Bürgermeister

## Sachdarstellung:

### **1. Sach- und Beschlusslage**

Bereits 2014 wurde auf Landkreisebene die Radverkehrskonzeption des Landkreises Böblingen (2015 – 2025) verabschiedet. In diesem Zusammenhang bestand bei allen Beteiligten Einigkeit darüber, dass der Radverkehrsanteil zukünftig gesteigert werden soll. Daher war und ist es das Ziel der Radverkehrskonzeption Möglichkeiten aufzuzeigen, die Bedingungen für den Radverkehr im Landkreis Böblingen attraktiver zu gestalten und der steigenden Bedeutung des Fahrrads als Verkehrsmittel Rechnung zu tragen. Dies auch unter dem Aspekt, dass der Radverkehr ein Hoffnungsträger ist, der in einer ganzen Anzahl von Handlungsfeldern eine Rolle spielt. Die Radverkehrskonzeption soll deshalb ein Schritt zu mehr Radverkehr im Landkreis Böblingen sein und die Grundlagen für eine nachhaltige Verbesserung der Fahrradinfrastruktur im Landkreis Böblingen darstellen.

Die Überlegungen zur Netzplanung orientierten sich daher an den tatsächlichen (oder zu erwartenden) Bedürfnissen des Radverkehrs. Methodisch wurden die sinnvollen Verbindungen zwischen den Städten und Gemeinden des Landkreises sowie zu den Nachbarkreisen als sogenannte „Wunschlinien“ skizziert und gemäß ihrer Verbindungsfunktion in Hierarchiestufen eingeteilt. In einem weiteren Schritt wurden im Rahmen der Radverkehrskonzeption dann Maßnahmen definiert und beschrieben die zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes erforderlich wären. Diese Einzelmaßnahmen sind im Radverkehrskonzept beschrieben.

Bei den im Radverkehrskonzept des Landkreises enthaltenen Achsen (Haupt- und Nebenachsen) handelt es sich zunächst um ein Wunschliniennetz – wie dies auch im Konzept selbst festgehalten ist. Dass es hinsichtlich der einzelnen Achsen oder Maßnahmen vor deren tatsächlicher Umsetzung jeweils noch einer Abstimmung mit den jeweils betroffenen Beteiligten bedarf, war bei den damaligen Beratungen im Kreistag einstimmiger Grundkonsens.

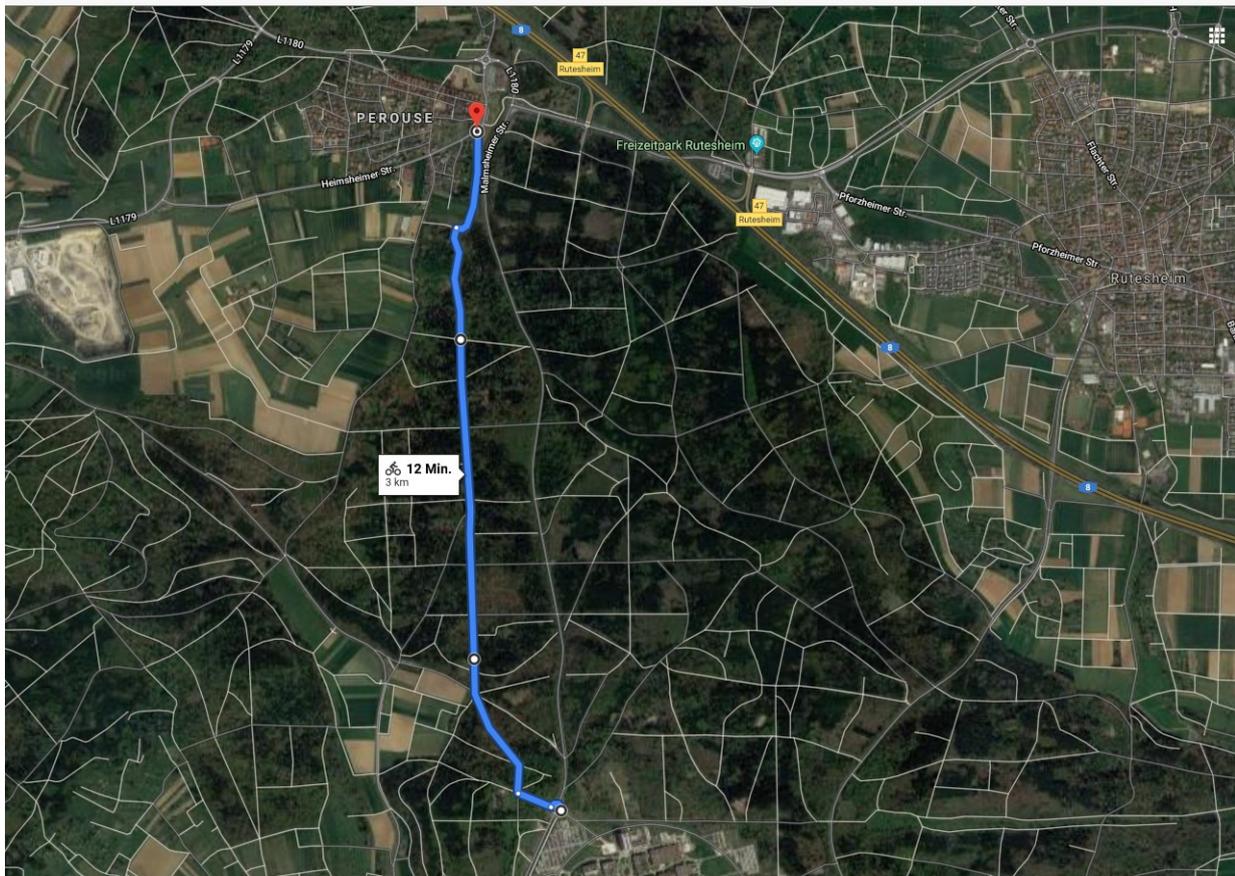
Die Radverkehrskonzeption des Landkreises Böblingen zur Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur bis 2025 enthält als eine mögliche Maßnahme auch eine Veränderung der Radwegverbindung zwischen Malmshausen und Perouse. In diesem Zusammenhang wurde durch das beauftragte Planungsbüro, welches die Radverkehrskonzeption für das Landratsamt erstellte, eine Verbindung direkt neben der Kreisstraße K 1013 vorgesehen.

Bei der besagten Route zwischen Renningen-Malmshausen und Rutesheim-Perouse handelt es sich nach dem Radverkehrskonzept des Landkreises um eine ‚Hauptroute zweiter Ordnung‘ und nicht ‚erster Ordnung‘.

Erst im Jahr 2008 waren im Verlauf der K 1013 zwischen Malmshausen und Perouse umfangreiche Straßensanierungs-/Ausbauarbeiten durchgeführt worden, welche im April 2009 abgeschlossen wurden. Zum damaligen Zeitpunkt war die K 1013 ohne straßenbegleitenden Radweg ausgebaut worden, weil der Landkreis dies aufgrund des in der Nähe parallel zur Kreisstraße verlaufenden gut ausgebauten Waldwegenetzes für entbehrlich hielt.

Auf der Westseite der K 1013 kann man vom westlichen Ortsrand in Perouse über einen am Waldrand verlaufenden asphaltierten Weg, danach über die Welsch‘Feld Allee und Steinsbühl-Allee in Richtung westliches Industriegebiet Malmshausen oder über die Perouser Allee in Richtung Fa. Bosch und Industriegebiet Renningen gelangen.

Außerdem wurde vor wenigen Jahren von der Stadt Rutesheim eine zusätzliche fahrradtaugliche Wegverbindung vom Busbahnhof Perouse / Radweg Rutesheim-Perouse hinter dem Lärmschutzwall der K 1013 geschaffen, um über die Perouser Allee nach Malmshausen bzw. Renningen zu gelangen (siehe nachfolgende Karte).



Da der Stadtwald Renningen überwiegend als Erholungswald ausgewiesen ist, werden die Waldwege auf einem vergleichbaren hohen Niveau gehalten, der eine durch Fahrradfahrer annähernd ganzjährige (bis auf wenige Tage mit hoher Schneelage) Nutzung möglich macht.

Da ein nachträglicher Bau eines Radweges entlang der K 1013 mit erheblichen Aufwendungen und Eingriffen in den intakten (2008/2009 neu angelegten) Waldsaum verbunden wäre, hatte der Gemeinderat bereits im Jahr 2015 mehrheitlich beschlossen, eine der ebenfalls in der Konzeption enthaltenen Alternativlösungen zu favorisieren.

Erstmals wurde die Thematik am 15.07.2015 (Drucksache 98/2015) im Ausschuss Planen-Technik-Bauen beraten, dann aber vertagt, damit sich die Mitglieder des Ausschusses das Radverkehrskonzept am 16.09.2015 durch die Herren Zenger und Haas von Seiten des Landratsamtes erläutern lassen konnten. Kurze Zeit später wurde die Radwegeverbindung (alternative Streckenführungen durch den Wald – Forstwirtschaftswege) beim Waldbegang des Gemeinderats am 09.10.2015 begutachtet. Und schließlich fand am 14.10.2015 (Ausschuss Planen-Technik-Bauen) und am 26.10.2015 (Gemeinderat) eine abschließende, ausführliche Beratung und Beschlussfassung zu diesem Thema statt.

Der Gemeinderat hatte sich damals unter Abwägung der Verhältnismäßigkeit (sehr gute parallel zur Straße laufende Wege im Erholungswald, Verlust von Wald im Vergleich zu den vorliegenden bzw. zu erwartenden Radfahrerzahlen ohne jeglichen Schülerverkehr auf dieser Achse und hohen Baukosten) mit großer Mehrheit dafür ausgesprochen, den Bau eines unmittelbar an der K1013 verlaufenden straßenbegleitenden Radwegs zwischen Malmsheim und Perouse abzulehnen. Die sehr gut befahrbare Radwegeverbindung im Wald (damals bereits erörterte Alternativroute) sollte in gutem Zustand unterhalten und beibehalten werden. Auch gegen eine Asphaltierung des Weges im Wald hatte sich der Gemeinderat zum damaligen Zeitpunkt mehrheitlich ausgesprochen.

Am Vorhandensein einer radfahrer-tauglichen Wegverbindung, welche in unmittelbarer Nähe parallel zur K 1013 in sehr gutem Zustand auf Forstwegen zur Verfügung steht und welche Teil des ausgeschilderten Radwegenetzes ist, hat sich bis zum jetzigen Zeitpunkt nach Sichtweise der Verwaltung nichts geändert.

In der Zeit vom 06.07. bis 18.12.2018 und vom 05.04. bis 25.10.2019 hatten sich trotz alledem Radfahrer aus Rutesheim und Renningen tatkräftig für einen neuen Radweg zwischen Malmsheim und Perouse eingesetzt. Bei der durch die ADFC Ortsgruppe Renningen-Rutesheim-Magstadt-Weil der Stadt in den o.g. Zeiträumen initiierten Freitags-Fahrraddemo zwischen Malmsheim und Perouse waren an einzelnen Fahrten bis zu 70 Teilnehmern zugegen.

Die Ortsgruppe des ADFC hatte schließlich die Ende Mai 2019 erfolgten Kommunalwahlen zum Anlass genommen, das Thema der straßenbegleitenden Radwegverbindung zwischen Malmsheim und Perouse nochmals aktiv in die politische Diskussion einzubringen und den Antrag gestellt, die Verwaltung möge das Thema nochmals mit dem neu gewählten Gemeinderat beraten.

Zuletzt fand noch am 16.10.2019 ein Abstimmungsgespräch zwischen dem Landratsamt Böblingen und den Städten Rutesheim und Renningen statt, mit dem Ziel eine einvernehmliche Lösung zu finden. Im Ergebnis dieses Gespräches rückte das Landratsamt von einem Waldumwandlungsverfahren ab und schlägt nun als Alternative die Asphaltierung der durch den Wald verlaufenden Radwegverbindung zwischen Malmsheim und Perouse vor.

## 2. Verkehrliche Aspekte

Von Seiten der Stadt Renningen wurde zuletzt eine (Radfahrer-)Verkehrszählung durch das Ingenieurbüro IGV beauftragt. Die Zählung fand am 19.09. (Donnerstag) und vom 23.09. (Montag) bis 25.09.2019 (Mittwoch) statt. Hierbei wurde der Radverkehr jeweils in der Zeit zwischen 7:00 und 9:00 Uhr und zwischen 16:00 und 19:00 Uhr erhoben. Die Ergebnisse dieser Zählung sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Erhebungstag	Zeitbereich 07.00 bis 09.00 Uhr Fahrtrichtung		Zeitbereich 16.00 bis 19.00 Uhr Fahrtrichtung	
	Malmsheim [Rad/2h]	Perouse [Rad/2h]	Malmsheim [Rad/3h]	Perouse [Rad/3h]
Donnerstag, 19.09.2019	0	3	0	9
Montag, 23.09.2019	2	0	8	5
Dienstag, 24.09.2019	6	0	3	6
Mittwoch, 25.09.2019	1	2	1	4
Summe:	9	5	12	24

Im Zeitraum von 7:00 Uhr bis 9:00 Uhr wurden in Fahrtrichtung Malmsheim 9 Radfahrer, in Fahrtrichtung Perouse 5 Radfahrer ermittelt. Die maximale Stundenbelastung im Gesamtquerschnitt beträgt nach den vorliegenden Erhebungen 3 Radfahrer/h (24.09.19, 7:00 bis 8:00 Uhr).

Im Zeitraum zwischen 16:00 und 19:00 Uhr traten sehr deutliche Richtungsunterschiede auf. Die Fahrtrichtung Perouse dominiert hier gegenüber der Fahrtrichtung Malmsheim deutlich. Daraus lässt

sich im Umkehrschluss vermuten, dass die Radfahrverbindung in Richtung Malsheim in den Zeiten vor 7:00 Uhr bzw. nach 9:00 Uhr mehr frequentiert wird, zumindest im Umfang der Fahrbeziehungen zwischen 16:00 und 19:00 Uhr (vormittags Fahrtzweck „Fahrt zur Arbeit“ und nachmittags Fahrtzweck „Fahrt von der Arbeit“). Die maximale Stundenbelastung im Gesamtquerschnitt beträgt nach den vorliegenden Erhebungen 5 Radfahrer/h (24.09.19, 16:15 bis 17:15 Uhr). Selbst wenn man die ermittelten Zahlen nach oben korrigieren würde, liegt derzeit somit ein geringes Radfahrverkehrsaufkommen auf der K 1013 vor.

Von städtischer Seite wird hierbei nicht verkannt, dass es das Ziel der Maßnahmen parallel zur K 1013 ja gerade ist, den Radverkehrsanteil auf dieser Achse zukünftig zu erhöhen und die Verbindung ggf. noch attraktiver zu gestalten, um möglicherweise zusätzliche Personen dazu zu bewegen, auf das Fahrrad als Verkehrsmittel umzusteigen.

Die Firma Bosch hat für ihren Bereich keine offizielle Radfahrerzählung unter den Beschäftigten durchgeführt. Nach Informationen der Stadtverwaltung war aber das Feedback der Bosch-Mitarbeiter an verschiedenen Aktionstagen, dass kein besonderer Bedarf an einem Radweg direkt neben der Kreisstraße 1013 in Richtung Perouse besteht. Vielmehr wurde diese Radverkehrsführung wegen der Nähe zum Autoverkehr mit Lärm und Abgasen eher abgelehnt. Interesse besteht jedoch an befestigten Belägen/einer guten Fahrbahnbeschaffenheit auf den bestehenden Radwegen, um eine schnelle und sichere Fahrt zu ermöglichen.

Auch in einem Telefongespräch des Bürgermeisters mit einem Verantwortlichen Vertreter der Bauabteilung der Robert-Bosch GmbH Anfang Dezember 2019 wurde von Bosch erneut signalisiert, dass die vorhandene Wegeverbindung im Wald in ihrer heutigen Ausbauform für Fahrradpendler zum Bosch-Campus für ausreichend gehalten werde.

### 3. Ökologische und forstliche Aspekte

#### a) Waldinanspruchnahme

Die Länge eines straßenbegleitenden Radweges entlang der K 1013 auf Gemarkung Malsheim beträgt vom Kreisverkehr Bosch bis zur Markungsgrenze rund 2.200 Meter. Es würden folgende Flächen benötigt:

Seitentrennstreifen zwischen Leitplanke und Radweg	mindestens 1,75 m
Radwege-Breite	mindestens 2,50 m
Bankett bzw. Böschung in Richtung Wald	mindestens 3,00 m

Formelle Waldinanspruchnahme (Waldumwandlungsverfahren) somit mindestens  
 $7,25 \text{ m} \times 2.200 \text{ m} = 15.950 \text{ m}^2 = \text{rund } 1,6 \text{ Hektar}$

Hinzu kommt ein zusätzlicher 10-Meter-Streifen Zone, in dem aus Verkehrssicherungsgründen kein Baum 1.Ordnung (Hochwald) stehen darf. Diese Fläche mit **weiteren rund 2,2 ha** bliebe zwar formalrechtlich Wald, wäre aber „baumfrei“ und deshalb als Eingriff sichtbar und ökologisch spürbar.

Die optische Straßenschneise durch den Wald würde also durch den straßenbegleitenden Radweg um ca. 17 m breiter; der optische Waldverlust würde **insgesamt rund 3,8 ha** betragen.

Neben dem naturschutzrechtlichen Ausgleich ist die Umwandlung der Waldflächen (ca. 1,6ha) nach dem Landeswaldgesetz auszugleichen. Im Verdichtungsraum wird hierbei ein Flächenfaktor von 1,5 bis 2,0 angesetzt. D.h. die 1,5- bis 2,0-fache Umwandlungsfläche müsste neu aufgeforstet werden. Darüber hinaus haben die Waldflächen entlang der K 1013 nach der Waldfunktionskartierung verschiedene Schutzfunktionen: Erholungswald Stufe 1 und 2, Immissionsschutzwald, Heilquellenschutzgebiet Stuttgart. Diese Schutzfunktionen erschweren zusätzlich einen forstrechtlichen Ausgleich.

Da auf der Gemarkung Renningen und Malsheim keine aufzuforstenden Flächen zur Verfügung stehen, müsste der Waldverlust durch andere Maßnahmen oder durch eine Geldzahlung ausgeglichen werden.

Es ist zu berücksichtigen, dass die oben dargestellte Waldinanspruchnahme nur den Wald der Stadt Renningen auf der eigener Gemarkung Malsheim betrifft. Aus ökologischer Sicht sind auch die benötigten Waldflächen auf Gemarkung Rutesheim dem Waldeingriff hinzuzurechnen.

#### **b) Asphaltierung der bestehenden Waldwegverbindung Malsheim-Perouse**

Bei der Asphaltierung der Perouser Allee und weiteren Waldwegen müssen folgende Punkte beachtet werden:

- Durch das hohe Gewicht von Forstmaschinen (Entrindungsmaschine ca. 55 to) und die große Breite von Forstmaschinen (bis 3,1m) ist ein aufwändigerer Ausbau notwendig als bei einem Feldweg.
- Durch Wurzeln benachbarter Bäume kann es im Laufe der Zeit ggf. zu starken Hebungen des Belags kommen.
- Durch die zur Waldbewirtschaftung eingesetzten Forstmaschinen kann es zu starken Verschmutzungen und beim Einsatz von Bodenschuttketten an Fahrzeugen auch zu Beschädigungen der Asphaltdecke kommen. Die vorhandenen städtischen Waldwege sind in Sand-Wasser-gebundener Ausführung mit einer leichten Querwölbung gebaut. Diese Bauweise erlaubt es dem Forstbetrieb Verschmutzungen und kleinere Beschädigungen am Wegekörper kurzfristig mit vorhandenen Geräten wieder zu beheben. Dies wäre bei einem Asphaltbelag nicht mehr der Fall.
- Im Wegekörper der Perouser Allee ist ein Datenkabel der Deutschen Telekom von Malsheim nach Rutesheim verlegt. Ca. im 2-Jahres-Turnus muss an verschiedenen Stellen der Wegekörper geöffnet werden um das Kabel zu reparieren. Eine Asphaltdecke wird deshalb relativ schnell Schäden durch die Reparaturen bekommen.
- Durch Fahrzeuge auf den sieben die Perouser Allee querenden Waldwege würden regelmäßig Steine und Sand auf die Asphaltdecke eingetragen mit entsprechendem Gefahrenpotenzial für Radfahrer. Gleiches gilt für im Herbst abfallendes Laub, das zu einer Schmierschicht auf dem Asphalt führt, die sich nur durch den Einsatz von Kehrmaschinen entfernen lässt.
- Eine Räumung bei Schneefall wäre auf einer Asphaltdecke zwar leicht möglich, allerdings wird die Asphaltdecke innerhalb des Waldes kaum komplett abtrocknen bzw. abtauen. Selbstredend verbietet sich ein Einsatz von Streusalz innerhalb des Waldes.
- Der städtische Forstbetrieb bemüht sich seit Langem, alte im Stadtwald noch vorhandene Teerspritz- und Asphaltdecken als ökologische Maßnahme wieder rückzubauen und zu entsiegeln, wie z.B. im Sommer 2019 bei der Hardtallee wieder der Fall. Es erscheint nicht schlüssig, gleichzeitig bei einer Asphaltierung der Perouser Allee wieder ca. 0,7 Hektar Waldwegefläche dauerhaft zu versiegeln.

#### **4. Abwägung und Beschlussvorschlag**

Von städtischer Seite wird nur ein geringes Potential zur Erhöhung des Radverkehrsanteils auf dieser Achse durch einen straßenbegleitenden Radweg gesehen. Unter Berücksichtigung der vorhandenen bzw. zu erwartenden Radverkehrszahlen und den aktuell vorliegenden und oben ausführlich dargelegten Erkenntnissen scheint das generierbare zusätzliche Radfahrerpotenzial vor allem aber in keinem Verhältnis zum ökologischen Eingriff in den Wald zu stellen, zumal bereits eine gute Alternative vorhanden ist.

Aus Klimaschutzgesichtspunkten würde der Vorteil der CO<sup>2</sup>-Einsparung durch eine Stärkung des Radverkehrs zumindest teilweise durch einen dauerhaften Verlust einer Waldfläche als CO<sup>2</sup>-Speicher wieder neutralisiert. (→ siehe auch die zahlreichen Baumpflanzaktionen gegen den Klimawandel, wie z.B. „1000 Kommunen 1000 Bäume“ oder „plant-my-tree.de“).

Ein straßenbegleitender Radweg entlang der K 1013 wird deshalb aus ökologischen und wirtschaftlichen Gründen entsprechend der obigen Ausführungen abgelehnt. Auch die vom Landratsamt Böblingen inzwischen favorisierte Asphaltierung der Perouser Allee birgt in der Abwägung mehr Nachteile als Vorteile und ist v.a. aus ökologischen Gesichtspunkten fragwürdig.

Zielführender wäre aus Sicht der Verwaltung die Verbreiterung des bestehenden schmalen Fahrradwegs entlang der K 1060 Renningen-Rutesheim. Hier besteht bereits heute ein wesentlich höheres Radverkehrsaufkommen von Berufstätigen, Schülern zu den Gymnasien Renningen und Rutesheim, Freibad-Besuchern und allgemeinem Freizeitverkehr und v.a. ein deutlich größeres Steigerungspotenzial im Sinne der Zielsetzung des LRA-Radwegekonzepts. Ein behutsamer Waldeingriff wäre dort eher verhältnismäßig und deshalb noch vertretbar.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Keine. Auch bei Befürwortung eines straßenbegleitenden Fahrradwegs entlang der K 1013 würde der Landkreis Böblingen die Herstellungs- und Unterhaltungskosten tragen.

gez.  
Rolf Maier  
Fachbereich 3 – Vermögen & Controlling  
Abt. Forstangelegenheiten

gez.  
Christian Teich  
Fachbereich 1 - Bürger und Recht  
Abt. Öffentliche Ordnung und Straßenverkehr

gez.  
Peter Müller  
Erster Beigeordneter