

Kleine Anfrage

des Abg. Paul Nemeth CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Radschnellverbindung Böblingen/Sindelfingen–Stuttgart

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie häufig wird die Radschnellverbindung Böblingen/Sindelfingen–Stuttgart nach Fertigstellung in den Wintermonaten von Oktober bis April voraussichtlich im Durchschnitt täglich genutzt werden?
2. Wie hoch sind die nach der Fertigstellung jährlich zu erwartenden Kosten für die Schneeräumung auf der Radschnellverbindung Böblingen/Sindelfingen–Stuttgart für die Abschnitte auf dem Gebiet des Landkreises Böblingen für den Kreis und die Gemeinden Böblingen und Sindelfingen?
3. Inwieweit sind auf der Römerstraße nach Fertigstellung der Radschnellverbindung Böblingen/Sindelfingen–Stuttgart Behinderungen des Radverkehrs durch land- und forstwirtschaftlichen Verkehr zu erwarten?
4. Kann der nach der Planung im Bereich der Autobahn (A) 81-Anschlussstelle Sindelfingen-Ost liegende Abschnitt der Radschnellverbindung, welcher sich derzeit in der Baulast der Bundesstraßenverwaltung befindet, noch innerhalb des Ausbaus der A 81 auf sechs Fahrstreifen in der Breite von den bislang geplanten 2,50 Metern auf vier bis fünf Meter erweitert und umgesetzt werden?
5. Welche Maßnahmen sind vorgesehen, um die Nutzbarkeit der voraussichtlich schon in 2018 in Betrieb gehenden Radschnellverbindung während des Ausbaus der A 81, insbesondere der Anschlussstelle Sindelfingen-Ost, zu gewährleisten?
6. Wie verhalten sich Wildtiere bei plötzlichem Aufleuchten von Beleuchtung, wie sie auf der Radschnellverbindung Böblingen/Sindelfingen–Stuttgart zum Einsatz kommen soll, insbesondere im Vergleich zum frontalen Anstrahlen durch Verkehrsteilnehmer, wie durch Autoscheinwerfer?

7. Warum reicht die gemäß Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) vorgeschriebene Fahrradbeleuchtung nicht aus, um die Verkehrssicherheit auf Radschnellwegen und Radschnellverbindungen bei Dunkelheit sicherzustellen?
8. Welche Maßnahmen sind auf der Radschnellverbindung zwischen Böblingen/Sindelfingen–Stuttgart vorgesehen, damit die dort zum Einsatz vorgesehene impulsgesteuerte Beleuchtung nicht durch Wildtiere ausgelöst wird, und entsprechen diese dem Stand der Technik?

15.12.2017

Nemeth CDU

Antwort

Mit Schreiben vom 29. Januar 2018 Nr. 4-0141.5/317 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie häufig wird die Radschnellverbindung Böblingen/Sindelfingen–Stuttgart nach Fertigstellung in den Wintermonaten von Oktober bis April voraussichtlich im Durchschnitt täglich genutzt werden?*

Derzeit wird eine Potenzialanalyse zu Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg erstellt. Im Rahmen der Potenzialanalyse werden landesweit alle potenziell radschnellverbindungswürdigen Strecken hinsichtlich des Potenzials als Radschnellverbindung untersucht. In der Potenzialanalyse werden die prognostizierten Nutzerzahlen als ganzjährigen Durchschnittswerte mit Anzahl der RadfahrerInnen pro Tag auf der Strecke genannt. Für die Strecke Böblingen–Stuttgart wird im vorläufigen Ergebnis der Potenzialanalyse ein hohes Radverkehrsaufkommen erwartet. Die Ergebnisse der Potenzialanalyse sollen im Frühjahr 2018 veröffentlicht werden. Saisonale Werte liegen dem Land nicht vor. Generell ist im Winter ein im Vergleich zum Sommer etwa 50 % niedrigeres Radverkehrsaufkommen zu erwarten.

2. *Wie hoch sind die nach der Fertigstellung jährlich zu erwartenden Kosten für die Schneeräumung auf der Radschnellverbindung Böblingen/Sindelfingen–Stuttgart für die Abschnitte auf dem Gebiet des Landkreises Böblingen für den Kreis und die Gemeinden Böblingen und Sindelfingen?*

Die aktuelle Kostenkalkulation für den Winterdienst auf der gesamten Strecke liegt bei ca. 10.500 Euro jährlich. Dabei ist nicht berücksichtigt, dass bereits auf einem großen Teil der Strecke Winterdienst durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst geleistet wird, um das Gelände des Kampfmittelbeseitigungsdienstes erreichbar zu halten.

3. *Inwieweit sind auf der Römerstraße nach Fertigstellung der Radschnellverbindung Böblingen/Sindelfingen–Stuttgart Behinderungen des Radverkehrs durch land- und forstwirtschaftlichen Verkehr zu erwarten?*

Die Strecke verläuft ausschließlich im Wald und hat im Bereich der Römerstraße eine Wegbreite von bis zu 7 Metern. Die Streckenbreiten ermöglichen ein gefahrloses Begegnen von RadfahrerInnen und Forstfahrzeugen. Die größeren Breiten von Radschnellverbindungen werden für die Bewältigung größerer Radverkehrsmengen benötigt. Die höchste Nutzungsintensität durch RadfahrerInnen wird die Strecke trotz Beleuchtung und Winterdienst in den Frühjahrs- und Sommermonaten haben. Forstwirtschaftlicher Verkehr findet insbesondere während der Hol-

zernte statt. Nach Vorgesprächen mit der unteren Forstbehörde erwartet die Landkreisverwaltung keine nennenswerte Beeinträchtigung des Radverkehrs durch den forstwirtschaftlichen Verkehr. Sollten Holzerntemaßnahmen direkt am Streckenrand eine kurzfristige Sperrung der Strecke erfordern, wird die Landkreisverwaltung analog bei Unterhaltungsmaßnahmen an klassifizierten Straßen in Abstimmung mit den Städten Böblingen und Sindelfingen eine Umleitung über Wirtschaftswege ausschildern. Landwirtschaftlicher Verkehr ist auf der Strecke nicht zu erwarten.

4. Kann der nach der Planung im Bereich der Autobahn (A) 81-Anschlussstelle Sindelfingen-Ost liegende Abschnitt der Radschnellverbindung, welcher sich derzeit in der Baulast der Bundesstraßenverwaltung befindet, noch innerhalb des Ausbaus der A 81 auf sechs Fahrstreifen in der Breite von den bislang geplanten 2,50 Metern auf vier bis fünf Meter erweitert und umgesetzt werden?

Die RE-Entwurfs-Unterlagen, die den Planfeststellungsunterlagen zugrunde liegen, sehen eine ausreichende lichte Weite der Widerlager vor. Sollte die Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen im Landkreis Böblingen die Umsetzung eines Radschnellweges zum Ergebnis haben, so wird dies in der weiteren Planung des Bauwerksentwurfes berücksichtigt. Eine Umsetzung im Rahmen des Autobahnbaus ist voraussichtlich ebenfalls möglich.

5. Welche Maßnahmen sind vorgesehen, um die Nutzbarkeit der voraussichtlich schon in 2018 in Betrieb gehenden Radschnellverbindung während des Ausbaus der A 81, insbesondere der Anschlussstelle Sindelfingen-Ost, zu gewährleisten?

Da vor dem Bau der Anschlussstelle Sindelfingen Ost im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A81 die Anschlussstelle Böblingen Ost zum Vollanschluss ausgebaut wird, wird über entsprechende Bauphasen die Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehung Sindelfingen–Radschnellverbindung voraussichtlich während der gesamten Bauzeit möglich sein.

6. Wie verhalten sich Wildtiere bei plötzlichem Aufleuchten von Beleuchtung, wie sie auf der Radschnellverbindung Böblingen/Sindelfingen–Stuttgart zum Einsatz kommen soll, insbesondere im Vergleich zum frontalen Anstrahlen durch Verkehrsteilnehmer, wie durch Autoscheinwerfer?

Untersuchungen, die sich insbesondere mit Verhaltensunterschieden bei einzelnen Wildtierarten auf die genannten unterschiedlichen Lichtquellen befassen, sind der Landesregierung nicht bekannt. Basierend auf Erkenntnissen, die im Zusammenhang mit anderen Untersuchungen im Hinblick auf das Verhalten von Wildtieren gewonnen wurden, können jedoch die folgenden Aussagen getroffen werden:

Die häufigsten Wildtiere, insbesondere auch das Wildschwein und Reh, sind Fluchttiere und meiden infolge der üblichen Bejagung soweit möglich den Menschen. Die Beleuchtungsweise, wie sie auf der Radschnellverbindung Böblingen/Sindelfingen–Stuttgart zum Einsatz kommen soll, dürfte allerdings kaum zu einer dauerhaften Vergrämung von Wildschweinen oder Rehen führen, zumal residente, also vor Ort lebende Tiere aufgrund der Siedlungsnähe bereits eine höhere Toleranz gegenüber stationären Beleuchtungseinrichtungen entwickelt haben dürften. Durch „plötzliches“ Ein- bzw. Ausschalten der Beleuchtungseinrichtung könnte es in Einzelfällen situativ dennoch insbesondere beim Zusammentreffen mit weiteren Reizen zu Irritationen von Tieren kommen. Dieser Aspekt soll bei der Umsetzung der Beleuchtung etwa durch verschiedene Helligkeitsstufen der Lampen Berücksichtigt werden. Auf ortsfremde Tiere wirken insbesondere künstliche Reize wie Beleuchtungsanlagen schneller störend oder vergrämend als auf ortsansässige Tiere.

7. Warum reicht die gemäß Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) vorgeschriebene Fahrradbeleuchtung nicht aus, um die Verkehrssicherheit auf Radschnellwegen und Radschnellverbindungen bei Dunkelheit sicherzustellen?

Radschnellverbindungen sollen ein zügiges Fahren zu allen Tageszeiten ermöglichen. Die Strecke enthält zudem Gefällestrecken. Das bedeutet, dass neben einem höheren Radverkehrsaufkommen auch mit höheren Geschwindigkeiten zu rechnen ist.

Um eine ganzjährige Nutzung des Weges zu gewährleisten ist zudem der Aspekt der subjektiven Sicherheit von Bedeutung. Unbeleuchtete Forstwege werden oft als Angsträume wahrgenommen. Ohne eine Beleuchtung könnte daher die angestrebte Zahl von RadfahrerInnen vermutlich nicht erreicht werden.

Um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten wurden in den Qualitätsstandards zu Radschnellverbindungen Baden-Württemberg daher Hinweise für die Beleuchtung aufgenommen.

8. Welche Maßnahmen sind auf der Radschnellverbindung zwischen Böblingen/Sindelfingen–Stuttgart vorgesehen, damit die dort zum Einsatz vorgesehene impuls-gesteuerte Beleuchtung nicht durch Wildtiere ausgelöst wird, und entsprechen diese dem Stand der Technik?

Die Sensorik besteht aus zwei Elementen. Es wird einen Dämmerungsschalter geben, der ab einer bestimmten Dunkelheit für eine Grundbeleuchtung sorgen wird und dazu wird es einen Bewegungsschalter geben, der für eine Benutzungsbeleuchtung sorgt. In der Nacht soll es ein Dunkelfenster geben, während dem die Beleuchtung komplett abgeschaltet ist. Die Details werden derzeit noch erarbeitet.

Nach Angaben des planenden Ingenieurbüros unterscheiden die Beleuchtungssensoren (Bewegung) ab der Größe eines Wildschweins nicht mehr zwischen Tier, FußgängerInnen, RadfahrerInnen und Kfz. Nach den der Landkreisverwaltung Böblingen zur Verfügung stehenden Informationen entspricht dies dem Stand der Technik. Durch das Dunkelfenster geht die Forstliche Versuchs- und Forschungsanstalt Baden-Württemberg davon aus, dass die Beleuchtung kaum zu einer dauerhaften Vergrämung der residenten Population von Wildschwein und Reh führen wird.

Hermann
Minister für Verkehr