

Kleine Anfrage

der Abg. Andrea Lindlohr GRÜNE

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Planungsstand Radschnellverbindung (RSV)
Reichenbach–Stuttgart**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Stand bei den Gesamtplanungen für die RSV von Reichenbach nach Stuttgart?
2. Wann kann der Baubeginn auf dem Abschnitt zwischen Mettingen und der Mündung Roßneckar auf Esslinger Gemarkung erfolgen?
3. Welche aktuellen Planungen hält die Stadt Esslingen für die verschiedenen Trassen innerhalb der Stadt bereit?
4. Gibt es Planungen, wie und wann mit dem gesperrten Abschnitt entlang des Neckars vom Bahnhof bis zum Roßneckar verfahren wird?
5. Werden im ökologisch sensiblen Planungsbereich des Entennests Gespräche mit ansässigen Firmen geführt, damit eine möglichst umweltverträgliche Lösung bei der Streckenführung im Naturschutzgebiet „Alter Neckar“ erreicht werden kann?
6. Gibt es bereits konkretere Planungen für die weiterführenden Streckenabschnitte in Richtung Stuttgart und in Richtung Reichenbach?
7. Mit welchen Effekten auf die Zusammensetzung des Verkehrs, dem sogenannten Modal Split, ist bei der Realisierung der RSV Reichenbach–Stuttgart zu rechnen?
8. Mit welchen Kosten werden aktuell für die Gesamtplanung der Strecke von Reichenbach nach Stuttgart gerechnet?

9. Sind mit den weiteren Planungen öffentliche Informationsveranstaltungen geplant, um dieses wichtige Radverkehrsinfrastrukturprojekt zu begleiten?
10. Welche weiteren Radschnellverbindungen sind der derzeit in Baden-Württemberg in Planung?

13.07.2020

Lindlohr GRÜNE

Begründung

Das Fahrrad ist eine der zentralen Säulen der Mobilität der Zukunft. Auch unter dem Eindruck von Corona hat es an Bedeutung gewonnen und ist gleichzeitig ein leistungsfähiges, klimaschonendes und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel.

Das Land hat sich mit der „Radstrategie Baden-Württemberg“ das Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2030 auf 20 Prozent zu verdoppeln. Attraktive und sichere Radwege, wie Radschnellverbindungen zwischen Kommunen, leisten hierfür einen wichtigen Beitrag, damit mehr Menschen auf das Rad umsteigen.

Die vorliegende Kleine Anfrage fragt nach dem aktuellen Planungsstand bei der RSV Reichenbach–Stuttgart im Besonderen und dem Stand des RSV-Ausbaus im Land im Allgemeinen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 10. August 2020 Nr. 2-3942.31/177 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie ist der aktuelle Stand bei den Gesamtplanungen für die RSV von Reichenbach nach Stuttgart?

Am 3. Juni 2020 wurde nach einer europaweiten Ausschreibung der Ingenieurvertrag zur Planung der Radschnellverbindung (RSV) unterzeichnet. Gleichzeitig fand ein Startgespräch statt, in dem das Ingenieurbüro detailliert über die Randbedingungen informiert wurde. Mit diesem Startgespräch wurde die Planung aufgenommen. Bis September 2020 soll die Trassenwahl verfestigt sein um die faunistischen Erhebungen beauftragen zu können. Ziel ist es, die Vorplanung bis Sommer 2021 abzuschließen. Daran schließt sich die Entwurfsplanung an.

Parallel dazu plant das zuständige Baureferat Göppingen bereits den ersten Bauabschnitt von Mettingen entlang des Neckars bis zur Rossneckarbrücke in Esslingen. Da dieser Bereich im Wesentlichen im Bestand verläuft, ist voraussichtlich nur ein vereinfachtes Rechtsverfahren erforderlich, um das Baurecht zu erlangen.

Der anschließende Abschnitt bis Reichenbach an der Fils wird im Rahmen der Gesamtplanung betrachtet. Im Bereich zwischen Rossneckar und dem Bahnhof Esslingen hat das Baureferat dieses Jahr bereits vorbereitend, in enger Abstimmung mit der Stadt Esslingen und der Deutschen Bahn, mit der Vorplanung für den Radschnellweg begonnen.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

2. Wann kann der Baubeginn auf dem Abschnitt zwischen Mettingen und der Mündung Roßneckar auf Esslinger Gemarkung erfolgen?

Ende Mai 2020 wurde die Vorplanung für den Abschnitt von Mettingen bis zum Rossneckar abgeschlossen. Aktuell erfolgt die Anhörung der Träger öffentlicher Belange zur Vorplanung. Aus den Stellungnahmen ergibt sich dann der weitere Zeitplan. Sollte eine Realisierung vorab nicht möglich sein, wird der Abschnitt zusammen mit der Gesamtstrecke vorbereitet und entsprechend der verfügbaren Ressourcen in die Umsetzung gehen.

3. Welche aktuellen Planungen hält die Stadt Esslingen für die verschiedenen Trassen innerhalb der Stadt bereit?

Dem Regierungspräsidium Stuttgart liegen Anträge auf Förderung nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vor. Die Hindenburgstraße beispielsweise wurde bereits in das Förderprogramm aufgenommen.

4. Gibt es Planungen, wie und wann mit dem gesperrten Abschnitt entlang des Neckars vom Bahnhof bis zum Roßneckar verfahren wird?

Dieser Bereich ist in die Gesamtplanung integriert und kann nicht isoliert betrachtet werden. Allerdings plant hier aktuell die Stadt Esslingen die Entwicklung eines Naherholungsgebietes, den sogenannten Neckaruferpark. Im Rahmen dieser Planungen werden mögliche Wegführungen geprüft und mit der im Regierungspräsidium Stuttgart bearbeiteten Gesamtplanung abgestimmt.

5. Werden im ökologisch sensiblen Planungsbereich des Entennests Gespräche mit ansässigen Firmen geführt, damit eine möglichst umweltverträgliche Lösung bei der Streckenführung im Naturschutzgebiet „Alter Neckar“ erreicht werden kann?

Falls sich dieser Bereich im Rahmen der Vorplanung als Vorzugstrasse herausstellt, werden im Rahmen der Entwurfsplanung Gespräche mit den betroffenen Firmen geführt.

6. Gibt es bereits konkretere Planungen für die weiterführenden Streckenabschnitte in Richtung Stuttgart und in Richtung Reichenbach?

Die Stadt Stuttgart untersucht in einer Machbarkeitsstudie die Realisierung von insgesamt 13 Radschnellverbindungen. Eine davon behandelt den Anschluss an den Radschnellweg durch den Landkreis Esslingen. Konkretere Planungen liegen für diesen Anschluss bislang nicht vor. Planungs- und Baulasträger wäre in jedem Fall die Stadt Stuttgart.

Der Landkreis Göppingen hat eine Machbarkeitsstudie zur Realisierung einer Radschnellverbindung im Filstal als Verlängerung des Radschnellwegs Reichenbach–Stuttgart veröffentlicht. Die Potenziale im Radverkehr liegen jedoch unterhalb der Schwelle eines Radschnellwegs in Landesbaulast. Aktuell berät der Landkreis über die Realisierung auf politischer Ebene.

Der Radschnellweg endet derzeit an der Kreisgrenze Esslingen/Göppingen. Sobald sich im September 2020 die Trassenwahl verfestigt hat, wird geprüft, ob auch weitere Teilabschnitte mit vereinfachten Genehmigungsverfahren schneller verwirklicht werden können.

7. Mit welchen Effekten auf die Zusammensetzung des Verkehrs, dem sogenannten Modal Split, ist bei der Realisierung der RSV Reichenbach–Stuttgart zu rechnen?

Radschnellwege sollen vorrangig Pendler/-innen motivieren, vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen. Aufgrund der hohen Potenziale von bis zu 7.000 Radfahrer/-innen pro Tag, die im Rahmen der Machbarkeitsstudie prognostiziert wurden,

kann mit einer Erhöhung des Radverkehrsanteils und einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und teilweise des öffentlichen Verkehrs bezogen auf das Verkehrsaufkommen gerechnet werden. Ziel des Landes ist die Steigerung des Radverkehrsanteils an allen Wegen auf 20 Prozent bis 2030.

8. Mit welchen Kosten werden aktuell für die Gesamtplanung der Strecke von Reichbach nach Stuttgart gerechnet?

Die geschätzten Gesamtkosten belaufen sich derzeit auf rund 26 Millionen Euro. Davon entfallen rund 14 Millionen Euro auf den Ingenieurbau.

9. Sind mit den weiteren Planungen öffentliche Informationsveranstaltungen geplant, um dieses wichtige Radverkehrsinfrastrukturprojekt zu begleiten?

Die Anrainerkommunen und die Öffentlichkeit wurden bereits bei der Erstellung der Machbarkeitsstudie des Landkreises Esslingen eingebunden. Selbstverständlich werden die Gremien der Gemeinden und die Öffentlichkeit auch zu gegebener Zeit im Rahmen der Planung durch das Regierungspräsidium Stuttgart informiert.

10. Welche weiteren Radschnellverbindungen sind derzeit in Baden-Württemberg in Planung?

Insgesamt werden über 50 Strecken in ganz Baden-Württemberg untersucht.

Das Land plant neben dem Radschnellweg Stuttgart–Reichenbach noch zwei weitere Pilotprojekte, den Radschnellweg Heidelberg–Mannheim und den Radschnellweg Heilbronn–Neckarsulm–Bad Wimpfen.

Zusätzlich zu den drei Pilotstrecken befinden sich sechs weitere Radschnellwege in der Baulast des Landes bei den zuständigen Regierungspräsidien in Planung:

- Freiburg–Emmendingen
- Freiburg–Waldkirch
- Karlsruhe–Ettlingen
- Karlsruhe–Rastatt
- Tübingen–Rottenburg am Neckar
- Tübingen–Reutlingen

Folgende Radschnellwege werden derzeit von verschiedenen kommunalen Vorhabenträgern planerisch vorangetrieben:

- Böblingen–Herrenberg (Abschnitte Stuttgart–Sindelfingen/Böblingen und Böblingen–Ehningen bereits realisiert)
- Fellbach–Schorndorf
- Lörrach–Schopfheim
- Waiblingen–Ludwigsburg
- Friedrichshafen–Ravensburg–Baindt
- Gengenbach–Offenburg

In Vertretung

Dr. Lahl
Ministerialdirektor