

Kleine Anfrage

der Abg. Dr. Natalie Pfau-Weller CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Trassenführung der Radschnellverbindung RS 4 im Bereich Plochingen

Ich frage die Landesregierung:

1. Ist bei der derzeit geplanten Radschnellwegbrücke im Bereich Fils-Süd eine kreuzungsfreie Anbindung an eine mögliche „B 10“-Trassenführung technisch und planerisch realisierbar?
2. Welche planerischen und finanziellen Gründe haben bislang gegen eine Umsetzung der „B 10“-Trasse gesprochen?
3. Ist das Verkehrsministerium bereit, die „B 10“-Trassenführung im Lichte der neuen Entwicklungen (Bürgerbegehren, Petition, Einwände des Gemeinderats) erneut zu prüfen?
4. Welche Schritte wären notwendig, um eine alternative Trassenführung entlang der B 10 in die weiteren Planungen zu integrieren?
5. Wie stellt sich die aktuelle Zeit- und Kostenplanung für den Radschnellweg RS 4 im Bereich Plochingen dar?

12.3.2025

Dr. Pfau-Weller CDU

Begründung

Die Fraktionen des Plochinger Gemeinderates haben im Rahmen der Bauleitplanung den aktuellen Stand der Planungen zur Trassenführung der Radschnellverbindung RS 4 im Bereich Plochingen beraten. Der Gemeinderat lehnt die derzeit geplante Führung durch den Landschaftspark ab. Die in Prüfung befindliche Alternativtrasse führt ebenfalls zu verkehrlichen Konflikten und eine erforderliche Bahnunterführung wäre aufwendig und kostspielig, sodass eine Realisierung fraglich erscheint. Zudem kann auf weiten Streckenabschnitten der Radschnellwegstandard nicht gewährleistet werden.

Eingegangen: 12.3.2025 / Ausgegeben: 10.4.2025

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Zunehmende Bedenken hinsichtlich der Verkehrsführung und ihrer Auswirkungen auf einen landwirtschaftlichen Betrieb haben zu einer Petition und einem Bürgerbegehren geführt. Daher wird der bisherige Planungsprozess kritisch hinterfragt. Bereits in einer frühen Phase der Diskussion wurde die sogenannte „B 10-Trasse“ thematisiert, jedoch vom Verkehrsministerium verworfen. Nach Auffassung der Gemeinderatsfraktionen stellt diese Trasse jedoch die einzige Möglichkeit dar, eine für alle akzeptable Lösung zu erreichen. Sie könnte Radschnellwegstandards erfüllen, Konflikte minimieren und von privaten Grundstückseigentümern unterstützt werden.

Antwort

Mit Schreiben vom 7. April 2025 Nr. VM2-0141.3-33/59/4 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Ist bei der derzeit geplanten Radschnellwegbrücke im Bereich Fils-Süd eine kreuzungsfreie Anbindung an eine mögliche „B 10“-Trassenführung technisch und planerisch realisierbar?

Zu 1.:

Die derzeitige Planung der Radschnellwegbrücke lässt eine kreuzungsfreie Anbindung an eine mögliche „B 10-Trasse“ nicht zu. Eine solche Anbindung hätte zur Folge:

1. Bei einer kreuzungsfreien Anbindung entfällt die Verbindung zum Filsweg in Richtung des Filsgebiets West.
2. Um die Erschließung der östlichen Gebiete sicherzustellen, müsste der Filsweg mit einer lichten Höhe von etwa 5 Metern gequert werden, was zu erheblichen technischen Herausforderungen führen würde.
3. Die Stadt Plochingen müsste zusätzliche Maßnahmen ergreifen, um eine temporäre Verbindung zum Filsweg während des Neubaus der Brücke sicherzustellen.

Die derzeit geplante Trassenführung und Brückenhöhe lassen die angedachte kreuzungsfreie Anbindung zur „B 10-Trasse“ nicht zu. Die aktuell vorgesehene Anbindung an die „B 10-Trasse“ ist nur im Zusammenhang mit der Verknüpfung zum Filsweg möglich, wie dies vertraglich zwischen der Stadt Plochingen und dem Land Baden-Württemberg in einer Planungs- und Baudurchführungsvereinbarung der Radschnellwegbrücke über die Fils im August 2024 vereinbart wurde.

Im Übrigen ist die Anbindung der neuen Filsbrücke an das Filsgebiet West ein wesentlicher Aspekt dieser Variante, um Synergieeffekte beim anstehenden Ersatzneubau der bestehenden Filsbrücke weiter westlich heben zu können.

2. Welche planerischen und finanziellen Gründe haben bislang gegen eine Umsetzung der „B 10“-Trasse gesprochen?

Zu 2.:

Grundsätzlich spielen im Prozess einer Variantenfindung verschiedene Kriterien, wie z. B. Kosten, Naturschutzbelange, Sicherheit sowie weitere verkehrstechnische Kriterien eine Rolle. Diese sind im Kontext der lokalen Besonderheiten untereinander und gegeneinander zu gewichten. Insbesondere wurden im Planungsprozess bislang folgende drei Varianten vergleichend diskutiert:

- Variante nördlich der Fils
- Variante südlich der Fils
- Variante entlang B 10

Die Variante nördlich der Fils würde einen bestehenden ca. 2,5 m breiten Weg, der bereits heute als Fuß- und Radweg genutzt wird, zeitnah – bei gleichzeitiger Einhaltung der erforderlichen Anforderungen für einen Radschnellweg – erweitern. Diese Erweiterung wäre mit vergleichsweise geringen Kosten verbunden und auch die Flächenversiegelung bzw. die Eingriffe insgesamt wären gering.

Bei der Variante südlich der Fils würden deutlich höhere Kosten für den Neubau eines ergänzenden Brückenbauwerks anfallen. Allerdings würde die Nutzung des bereits asphaltierten ca. 4 m breiten Filsweges eine geringe Versiegelung und geringe Eingriffe in die Natur bedeuten.

Die Variante entlang der B 10 kann aufgrund der in der Antwort der zu Frage 1 aufgeführten Aspekte im Vergleich zu den beiden vorgenannten beiden Varianten derzeit nicht abschließend bewertet werden. Hierzu wird sie aktuell und im weiteren Planungsprozess konkreter untersucht.

3. Ist das Verkehrsministerium bereit, die „B 10“-Trassenführung im Lichte der neuen Entwicklungen (Bürgerbegehren, Petition, Einwände des Gemeinderats) erneut zu prüfen?

4. Welche Schritte wären notwendig, um eine alternative Trassenführung entlang der B 10 in die weiteren Planungen zu integrieren?

Zu 3. und 4.:

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die „B 10-Trassenführung“ wird aktuell und im weiteren Planungsprozess untersucht.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Variante entlang der B 10 bereits Gegenstand der Variantendiskussion im Rahmen der öffentlichen Informationsveranstaltung vom 4. November 2021 zum Projektstand des RS 4 in Plochingen war.

Auch eine mögliche „B 10-Trasse“ wäre mit einer neuen Bahnquerung verbunden.

5. Wie stellt sich die aktuelle Zeit- und Kostenplanung für den Radschnellweg RS 4 im Bereich Plochingen dar?

Zu 5.:

Die weitere Zeit- und Kostenplanung für den RS 4 im Bereich Plochingen ist maßgeblich von der Entscheidung für die Vorzugsvariante abhängig.

Hermann
Minister für Verkehr