



**Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen im Landkreis Reutlingen bzw. Tübingen
Mitteilungsvorlage**

Beschlussvorschlag:

Kein Beschluss vorgesehen.

Aufwand/Finanzielle Auswirkungen:

Gesamtaufwand/ Gesamtinvestition: 143.000,00 EUR	Anteil Landkreis: ca. 25.000,00 EUR
Ergebnishaushalt Teilhaushalt: 10 Produktgruppe: 54.20 Ifd. Nr. 14 Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	zur Verfügung stehende HH-Mittel: 2018 25.000,00 EUR 2019 <u>10.000,00 EUR</u> Gesamt: 35.000,00 EUR

I. Kurzfassung

Der Landkreis Reutlingen hat mit Zustimmung des Regierungspräsidiums Tübingen die Machbarkeitsstudien Reutlingen - Metzingen - Dettingen - Bad Urach mit Querspange nach Eningen und Reutlingen - Pfullingen - Lichtenstein in Auftrag gegeben (siehe auch KT-Drucksachen Nrn. IX-0374 und IX-0374/1). Inzwischen sind die Machbarkeitsstudien abgeschlossen. Es konnten mehrere Varianten erarbeitet werden. Die betroffenen Gemeinden wurden in den Findungsprozess miteingebunden. Für die nach der Bewertung bevorzugten Routen wurde eine Vorplanung mit Kostenschätzung durchgeführt.

II. Ausführliche Sachdarstellung

1. Definition von Radschnellverbindungen:

Radschnellverbindungen sind Bestandteil des Radwegenetzes, die insbesondere aufkommensstarke Bereiche mit Radwegen verbinden, um dort ein sicheres und attraktives Befahren mit hohen Geschwindigkeiten zu erlauben.

Ihre Mindestlänge soll 5 km betragen. Radschnellverbindungen sollen durchschnittliche Geschwindigkeiten von mindestens 20 km/h ermöglichen. Die Trassierung soll mindestens Geschwindigkeiten von 30 km/h zulassen. Die mittleren Zeitverluste durch Anhalten und Warten sollen 15 s (außerorts) und 30 s (innerorts) je Kilometer nicht überschreiten.

Die Breite soll gewährleisten, dass zwei Fahrräder nebeneinander verkehren und ohne Störung ein drittes Fahrrad überholen kann (in der Regel mindestens 4 m Breite). Die Steigungen sollen maximal 6 % betragen.

Radschnellverbindungen sollen insbesondere im Alltagsradverkehr Wohngebiete mit Schulen, Arbeitsplätzen und Versorgungsschwerpunkten verknüpfen. Dabei soll auf zeitintensive Umwege verzichtet werden.

2. Anfang des Jahres 2017 hat das Verkehrsministerium Baden-Württemberg eine Potenzialanalyse zu Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg in Auftrag gegeben. Hierzu konnten die Landkreise Routenvorschläge nach vorgegebenen Kriterien anmelden. Der Landkreis Reutlingen hat die Radschnellverbindungen Reutlingen - Tübingen, Reutlingen - Metzingen - Dettingen - Bad Urach mit Querspange nach Eningen und Reutlingen - Pfullingen - Lichtenstein beantragt.

Mit der Analyse liegt erstmals ein umfassender Überblick über diejenigen Strecken in Baden-Württemberg vor, die aufgrund des prognostizierten Radverkehrsaufkommens als besonders radschnellverbindungswürdig eingestuft sind.



Für den Landkreis Reutlingen ergeben sich aus der Potenzialanalyse folgende Radschnellverbindungen mit den jeweiligen Prioritäten:

- Tübingen - Reutlingen
- Reutlingen - Pfullingen
- Reutlingen - Metzingen - Riederich
- Mössingen - Gomaringen - Reutlingen

- potenzielle Radschnellverbindung**
- potenzielle Radschnellverbindung**
- Hauptadroute
- Hauptadroute

3. Am 31.05.2017 hat der Landkreis Reutlingen beim Regierungspräsidium Tübingen einen Antrag auf Förderung der Machbarkeitsstudien Reutlingen - Metzingen - Dettingen - Bad Urach mit Querspange nach Eningen und Reutlingen - Pfullingen - Lichtenstein gestellt. Dem Antrag hat das Regierungspräsidium Tübingen mit Bescheid vom 31.07.2017 zugestimmt. Mit der Machbarkeitsstudie wurde das Ingenieurbüro Prof. Maurmaier und Partner Stuttgart am 10.08.2017 beauftragt. Die Kosten für die Machbarkeitsstudie werden vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg mit 80 % gefördert.

Das Büro hat mehrere Varianten für eine Radschnellverbindung erstellt, die sich an folgenden Kriterien orientiert haben:

- Erschließungsqualität (Wohn- und Gewerbegebiete, Ortszentrum, Schulen, Freizeiteinrichtungen, Bahnhof, Versorgungseinrichtungen),
- Attraktivität (Umweg, Länge, Höhenunterschiede, Zeitverluste an Knotenpunkten),
- Konflikte (Kfz-Verkehr, Landwirtschaft, Fußgänger, Naturschutz, Naherholung, baulicher Aufwand).

Die ersten Vorschläge wurden in einer Informationsveranstaltung den betroffenen Gemeinden vorgestellt und diskutiert. Auf dieser Grundlage wurden die Varianten weiterentwickelt und nochmals mit den betroffenen Gemeinden und Interessenvertretungen individuell besprochen. Für die aus der Bewertung hervorgegangene Vorzugsvariante erfolgte eine detailliertere Betrachtung der Wegstrecke mit einer Kostenschätzung für die bauliche Umsetzung.

Die Machbarkeitsstudie wurde zum 31.03.2019 beim Regierungspräsidium Tübingen abgegeben. Die betroffenen Gemeinden erhalten demnächst jeweils eine Fertigung der Machbarkeitsstudie.

4. Außerdem wurde zusammen mit dem Landkreis Tübingen ein Antrag auf Förderung einer Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Reutlingen nach Tübingen beim Regierungspräsidium Tübingen gestellt. Auch diesem Antrag hat das Regierungspräsidium Tübingen zugestimmt. Die Federführung für diese Machbarkeitsstudie hat der Landkreis Tübingen übernommen. Der Landkreis Reutlingen wurde über Workshops, Anhörungen und Ortstermine, wie zum Beispiel in Wannweil, laufend beteiligt. Die Fertigstellung ist für Juni 2019 geplant.
5. Alle Radschnellverbindungen werden in der Stadt Reutlingen verknüpft und erreichen als zentralen Punkt den Hauptbahnhof Reutlingen. Alle Routen durch die Stadt Reutlingen wurden mit der Stadt Reutlingen abgestimmt.
6. Die Machbarkeitsstudie Reutlingen - Metzingen - Dettingen - Bad Urach mit Querspange nach Eningen ist gekennzeichnet durch die dichte Besiedlung des Ermstals. Das heißt, dass es wenig freie Flächen für den Bau einer Radschnellverbindung gibt. Deshalb gab es auch sehr unterschiedliche Bewertungen der einzelnen Varianten zwischen den betroffenen Gemeinden und dem Planer. Die Gemeinden tendierten eher zu einer Radschnellverbindung außerhalb der Ortschaften, was zu weniger Knotenpunkten und damit auch zu weniger Behinderungen führt. Der Planer hat das Bestreben, den Weg so nah als möglich an die Zielstellen, wie Schule, Ortsmitte, Versorgungseinrichtungen und Arbeitsplätze heranzuführen. Deshalb wurden auch beide Varianten mit Untervarianten betrachtet. Die Variante durch die Ortslagen hat aufgrund der Vorgaben die bessere Bewertung erhalten, sodass auch hierfür die detailliertere Betrachtung mit Kostenschätzung durchgeführt wurde.

Um die Kriterien für einen Radschnellweg einhalten zu können, wären Kosten für die

Radschnellverbindung von Reutlingen (Hauptbahnhof) bis Bad Urach (Stadtmitte) mit einer Länge von rund 19 km in Höhe von rund 31,0 Mio. EUR erforderlich. Dies wären durchschnittliche Kosten in Höhe von 1,64 Mio. EUR/km. Die Kosten wurden als grobe Schätzung auf Grundlage von Kennzahlen ermittelt. In den Kosten sind keine Grunderwerbskosten und Kosten für Serviceeinrichtungen und Wegeunterhaltung enthalten.

Für die Querverbindung Metzingen - Eningen - Pfullingen/Reutlingen wurde als Vorzugsvariante eine Radschnellverbindung entlang der K 6714 vorgeschlagen. Die Weiterführung durch Eningen nach Pfullingen/Reutlingen könnte auf der früheren Bahntrasse erfolgen. Hierzu wurden keine alternativen Wegstrecken ermittelt. Die Radschnellverbindung wäre insgesamt 12,5 km lang und würde Kosten in Höhe von rund 8,6 Mio. EUR verursachen. Dies wären durchschnittliche Kosten in Höhe von 690.000,00 EUR/km.

Die Vorgaben für Radschnellverbindungen konnten alle eingehalten werden. Eine genauere Kostenermittlung müsste bei der detaillierteren Planung erfolgen.

7. Die Machbarkeitsstudie Reutlingen – Pfullingen – Lichtenstein steht ganz im Zeichen der Regionalstadtbahn und des Alaufstiegs. Durch Pfullingen und nach Lichtenstein wurden zwei Hauptvarianten mit kleineren Nebenvarianten entwickelt, die auch die möglichen Varianten der Regionalstadtbahn sind. Als Vorzugsvariante wurde die alte Bahntrasse gewählt. Die Länge der Radschnellverbindung Reutlingen (Hauptbahnhof) - Pfullingen - Lichtenstein-Honau (Heerstraße) beträgt 13 km und würde Kosten in Höhe von 15,3 Mio. EUR erfordern. Dies wären durchschnittliche Kosten von rund 1,17 Mio. EUR/km.

Je nach dem, wie die Regionalstadtbahn geführt wird, kann sich die Trasse für eine Radschnellverbindung noch ändern. Dies trifft auch für den Alaufstieg von Lichtenstein nach Engstingen zu, in dessen Planung ein Rad(schnell)weg mit berücksichtigt werden soll.

8. Zum 30.01.2019 wurde das Straßengesetz Baden-Württemberg geändert. Im § 3 Abs. 1 wurden Radschnellverbindungen aufgenommen, die nach ihrer Bedeutung in Landeskreis- und Gemeindestraßen eingeteilt werden. Für den Bau und den Betrieb von überregionalen Radschnellverbindungen ist das Land zuständig. Für regionale Radschnellverbindungen sind die Kommunen (Landkreise und Gemeinden) zuständig. Eine Definition was eine überregionale und eine regionale Radschnellverbindung ist, ist noch nicht erfolgt. Bisher gibt es nur vage Vermutungen.
9. Am 02.05.2019 veranstaltet das Verkehrsministerium Baden-Württemberg eine Konferenz zu Radschnellverbindungen in Stuttgart. Es wird erwartet, dass bei dieser Veranstaltung neue Informationen zur Umsetzung und Finanzierung der Machbarkeitsstudien vorgestellt werden.
10. Die Machbarkeitsstudien sind im Ergebnishaushalt 2018 und 2019 unter THH10, Produktgruppe 54.20, lfd. Nr. 14 Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen mit 25.000,00 EUR (2018) und mit 10.000,00 EUR (2019) eingestellt. Die Machbarkeitsstudien Reutlingen - Bad Urach mit Querspange über Eningen unter Achalm und Reutlingen - Lichtenstein sind abgeschlossen. Die Kosten betragen insgesamt 95.326,97 EUR, wovon der Landkreis 19.065,40 EUR zu tragen hat. Die Kosten für die Machbarkeitsstudie Reutlingen - Tübingen betragen voraussichtlich 46.800,00 EUR. Der Anteil des Landkreises wird voraussichtlich 5.300,00 EUR betragen.