

Kreistagsdrucksache Nr. 130/19

AZ. GB4/43

Tagesordnungspunkt

Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen im Landkreis Tübingen

Bericht

Verwaltungs- und Technischer Ausschuss (öffentlich) am 13.11.2019

Sachverhalt

Der Verwaltungs- und Technische Ausschuss hat am 04.10.2017 beschlossen, drei Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen im Landkreis Tübingen zu vergeben (siehe Kreistagsdrucksache Nr. 113/17 mit Ergänzungsbeschluss):

- Tübingen – Reutlingen,
- Tübingen – Rottenburg a.N. und
- Tübingen – Mössingen – Hechingen.

Die Machbarkeitsstudien sind inzwischen abgeschlossen. Ziel der Machbarkeitsstudien war die technische und wirtschaftliche Prüfung der Umsetzbarkeit möglicher Radschnellverbindungen auf den genannten drei Strecken. Dafür wurden Korridore gebildet, innerhalb derer Routen und Routenvarianten gesucht und im Rahmen einer Bestandsanalyse überprüft wurden. Die bundes- und landesweiten Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen wurden bei der Prüfung angewandt.

Radschnellverbindungen sind qualitativ hochwertige, direkt geführte und leistungsstarke Radverbindungen, die wichtige Quell- und Zielbereiche mit entsprechend hohen Potenzialen im Alltagsradverkehr (mindestens 2.000 Radfahrende pro 24 Stunden) miteinander verbinden. Sie bieten die Chance, neue Reichweiten im Radverkehr und damit neue insbesondere autoaffine Zielgruppen zu erschließen, gerade auch im Hinblick auf die ständig steigende Nutzung von E-Bikes und Pedelecs. Sie leisten damit einen Beitrag zur Stauvermeidung, CO₂-Reduktion und Gesundheitsförderung.

Die Mindestlänge einer Radschnellverbindung soll 5 km betragen. Sie soll schnell und sicher befahrbar sein, d.h. mit nur geringen Zeitverlusten an Knotenpunkten verbunden sein sowie eine möglichst umwegfreie Linienführung und ausreichend große Kurvenradien aufweisen. Verlorene Steigungen sind zu vermeiden. Im Regelfall ist die Radschnellverbindung vom Fußverkehr zu trennen. Um störungsfreie und sichere Überholvorgänge ohne Beeinträchtigung des Gegenverkehrs zu erzeugen, sollen Radwege im Zweirichtungsverkehr mit einer Breite von 4,00 m angelegt werden.

Bei der Erstellung der drei Machbarkeitsstudien wurden jeweils folgende grundlegende Arbeitsschritte durchgeführt:

1. Streckenbestimmung,
2. Maßnahmenkonzeption,
3. Prüfung der Wirtschaftlichkeit.

Zu 1.: Im Rahmen der Streckenbestimmung wurden in den Untersuchungskorridoren zunächst bedeutende Ziele (z. B. Arbeitsplätze, Schulen und Hochschulen), bestehende Infrastrukturen, Planungen und mögliche Hemmnisse analysiert. Auf dieser Basis wurden mögliche Grundvarianten für die potenzielle Radschnellverbindung entwickelt und abgestimmt. Unter Berücksichtigung potenzial-, umsetzungs- und qualitätsrelevanter Bewertungskriterien (zum Beispiel Umwegfaktor, Wohnbauflächen) wurde anschließend die jeweilige Vorzugstrasse festgelegt.

Zu 2.: Für die Vorzugstrasse wurden gemäß den landesweiten Qualitätsstandards bauliche Maßnahmen (Ausbaumaßnahmen und Ingenieurbauwerke) konzipiert und deren Kosten für Planung, Bau und erforderlichen Grunderwerb ermittelt. Das Maßnahmenprogramm wurde in Form eines Steckbriefes für die Vorzugstrasse erstellt.

Zu 3.: Zur Prüfung der Wirtschaftlichkeit wurden unter Verwendung eines landesweiten Verkehrsmodells die Nutzerpotenziale in den drei Korridoren ermittelt. Der u.a. durch die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Radverkehr entstehende Nutzen der Radschnellverbindung wird den jeweiligen Investitionskosten gegenübergestellt. Das somit ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis gibt Aufschluss über die Wirtschaftlichkeit der Radschnellverbindung.

Während der Bearbeitung der Studien wurden verschiedene Akteure wie folgt beteiligt:

- Zu jeder Radschnellverbindung wurden zwei Workshoprunden im Landratsamt durchgeführt. Bei der ersten Workshoprunde im März 2018 wurden in drei halbtägigen Workshops vor allem verschiedene mögliche und sinnvolle Trassenverläufe mit Vertreterinnen und Vertretern der Anliegerkommunen erörtert.
- Nach den Streckenbefahrungen durch die Planer wurden in der zweiten Workshoprunde (Juni 2018) – ebenfalls in drei halbtägigen Workshops – der Teilnehmerkreis erweitert. Mit den Kommunen, Vertreterinnen und Vertretern des ADFC, des Naturschutzes, der Landwirtschaft, des Regierungspräsidiums und der Straßen- und Verkehrsbehörden wurden die Trassenverläufe bewertend verglichen und daraufhin die jeweiligen Vorzugstrassen bestimmt.
- Auf Wunsch der Gemeinde Wannweil und unter Beteiligung von Vertretern der Landratsämter Reutlingen und Tübingen fand im Juli 2018 dort ein Ortstermin statt, um den Routenverlauf durch den Ort zu diskutieren.
- Für die Maßnahmenkonzeptionen wurde im Februar 2019 zusätzlich ein schriftliches Beteiligungsverfahren mit den Kommunen durchgeführt.

Aufgrund des hohen kilometerbezogenen Kostensatzes für die bisherige Vorzugstrasse auf der Strecke Tübingen – Rottenburg am Neckar wurde im Auftrag des Landratsamts eine zusätzliche Variante nördlich des Neckars näher geprüft und mit der bisherigen Vorzugstrasse verglichen. Wie bei der Vorzugstrasse wurden ebenfalls eine Maßnahmenkonzeption mit Kostenschätzung, eine Potentialanalyse und ein Nutzen-Kosten-Vergleich durchgeführt.

Zusammengefasst kommen die Gutachter zu folgenden Ergebnissen:

- die Einrichtung der drei Radschnellverbindungen ist technisch machbar, und die vom Land Baden-Württemberg geforderten Qualitätsstandards können auf allen drei Verbindungen eingehalten werden.
- das Land Baden-Württemberg übernimmt die Baulastträgerschaft für die Radschnellverbindungen Tübingen – Rottenburg am Neckar und Tübingen – Reutlingen.

Erläuterungen:

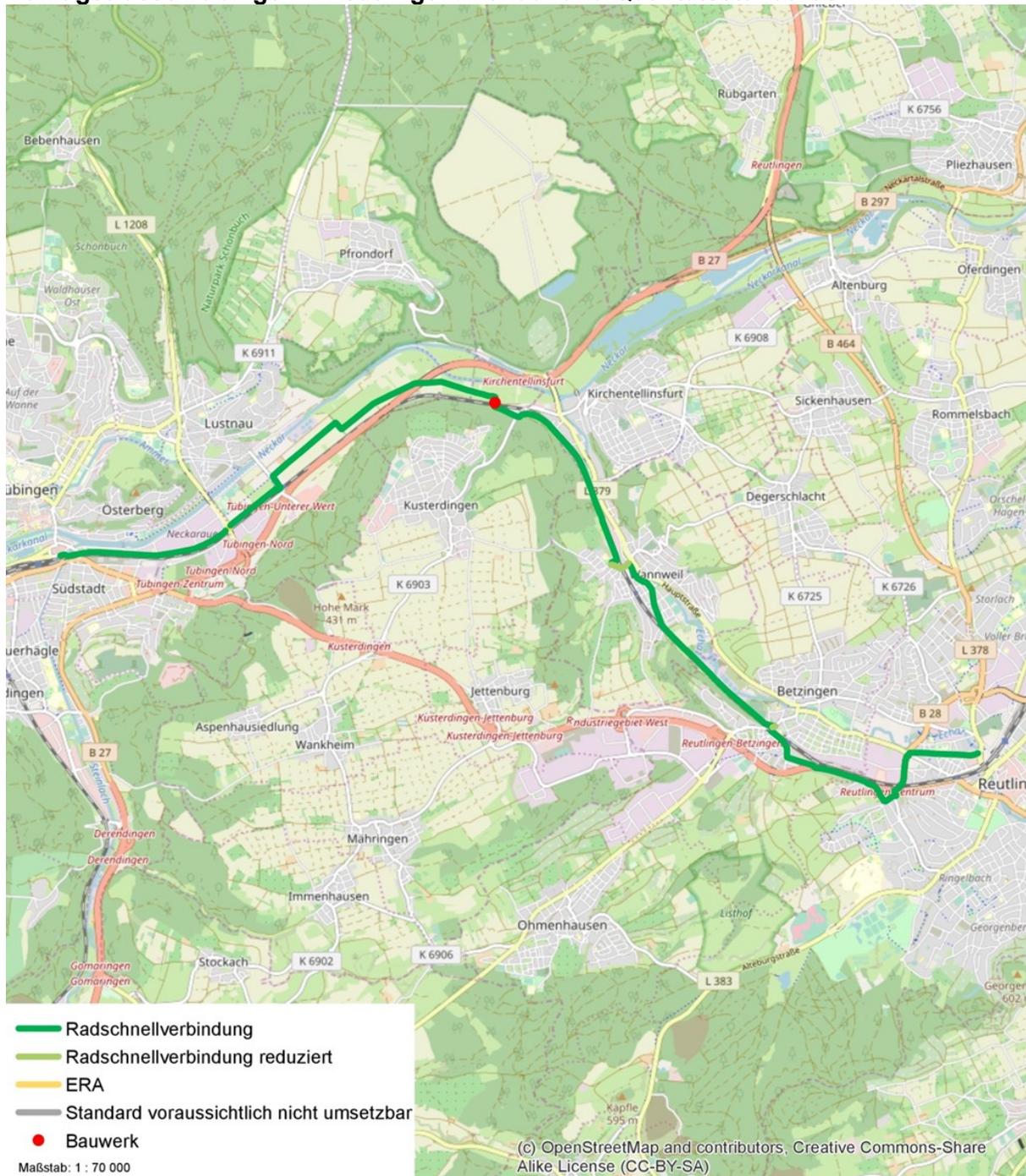
Entscheidend für die Baulastträgerschaft und damit auch für die Wahrscheinlichkeit der tatsächlichen Umsetzung von Radschnellverbindungen ist das Potenzial für die Radfahrenden pro 24 Stunden (Rf/24h), dass auf den drei Radschnellverbindungen erwartet wird. Planung und Bau von Radschnellverbindungen werden gefördert, sobald die Strecke mehr als 2.000 Rf/24h ausweist. Ab 2.500 Rf/24h übernimmt das Land die Baulast. Die Kosten bei mindestens 2.000 Rf/24h sollen zu 75% vom Bund und zu 12,5 % vom Land gefördert werden, so dass bei der betroffenen Kommune beziehungsweise beim Landkreis noch 12,5 % der Kosten verbleiben würden.

Bereits in seiner 2018 durchgeführten Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen hat das Land Baden-Württemberg den Korridor Tübingen – Rottenburg am Neckar als „Radschnellverbindung im vordringlichen Bedarf“ des Landes und die Strecke Tübingen – Reutlingen als „potenzielle Radschnellverbindung“ eingestuft. Für den Korridor Tübingen – Mössingen – Hechingen wurde lediglich der Abschnitt Tübingen – Nehren untersucht und als „Haupttradroute“ klassifiziert.

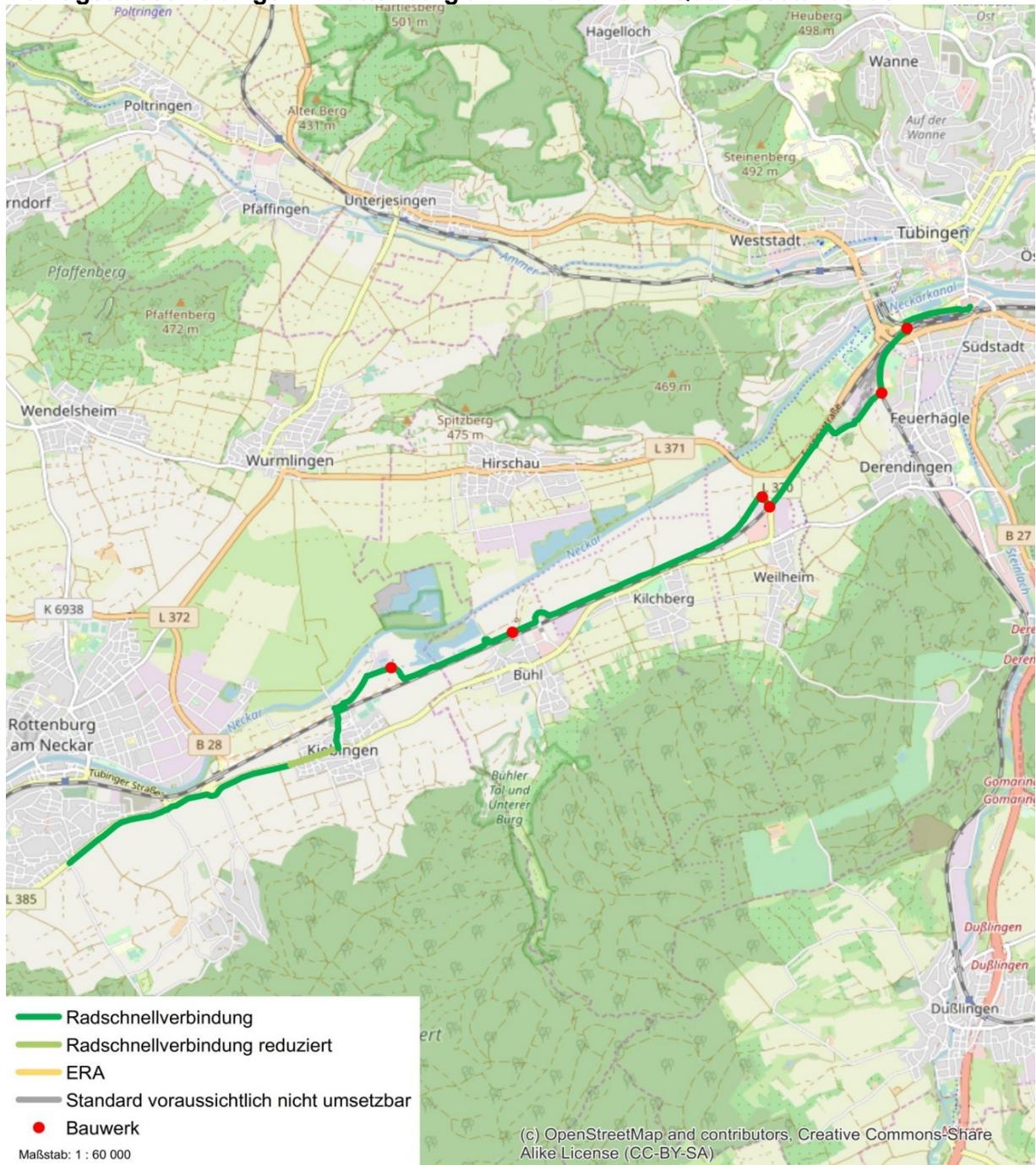
In der Machbarkeitsstudie wurde eine vertiefte Potenzialanalyse auf Hinblick auf die konkreten Trassenverläufe vorgenommen. Für die Vorzugstrasse Tübingen – Rottenburg am Neckar liegen die Potenziale fast durchgängig über 2.500 Rf/24h, auf der zusätzlich geprüften Variante ist mit einem Potenzial von durchschnittlich 2.100 Rf/24h zu rechnen. Auf der Strecke Tübingen – Reutlingen liegen die Potenziale ebenfalls fast durchgängig bei über 2.500 Rf/24h. Die Machbarkeitsstudie geht deshalb davon aus, dass diese beiden Radschnellverbindungen nach § 3 (1) Straßengesetz Baden-Württemberg in die Baulast des Landes übernommen werden können.

Das Land hat beide Machbarkeitsstudie überprüft und bestätigt, dass „beide Routen die Anforderungen an Radschnellverbindungen in der Baulastträgerschaft des Landes erfüllen“. Das Regierungspräsidium Tübingen hat mitgeteilt, dass es zunächst mit dem Planungsprozess für die Strecke zwischen Tübingen und Rottenburg am Neckar im Frühjahr 2020 beginnen will. Parallel dazu sollen die Abstimmungen mit den Kommunen und den beiden Landkreisen entlang der Radschnellverbindung zwischen Tübingen und Reutlingen stattfinden, so dass diese Planungen erst danach in Angriff genommen werden können.

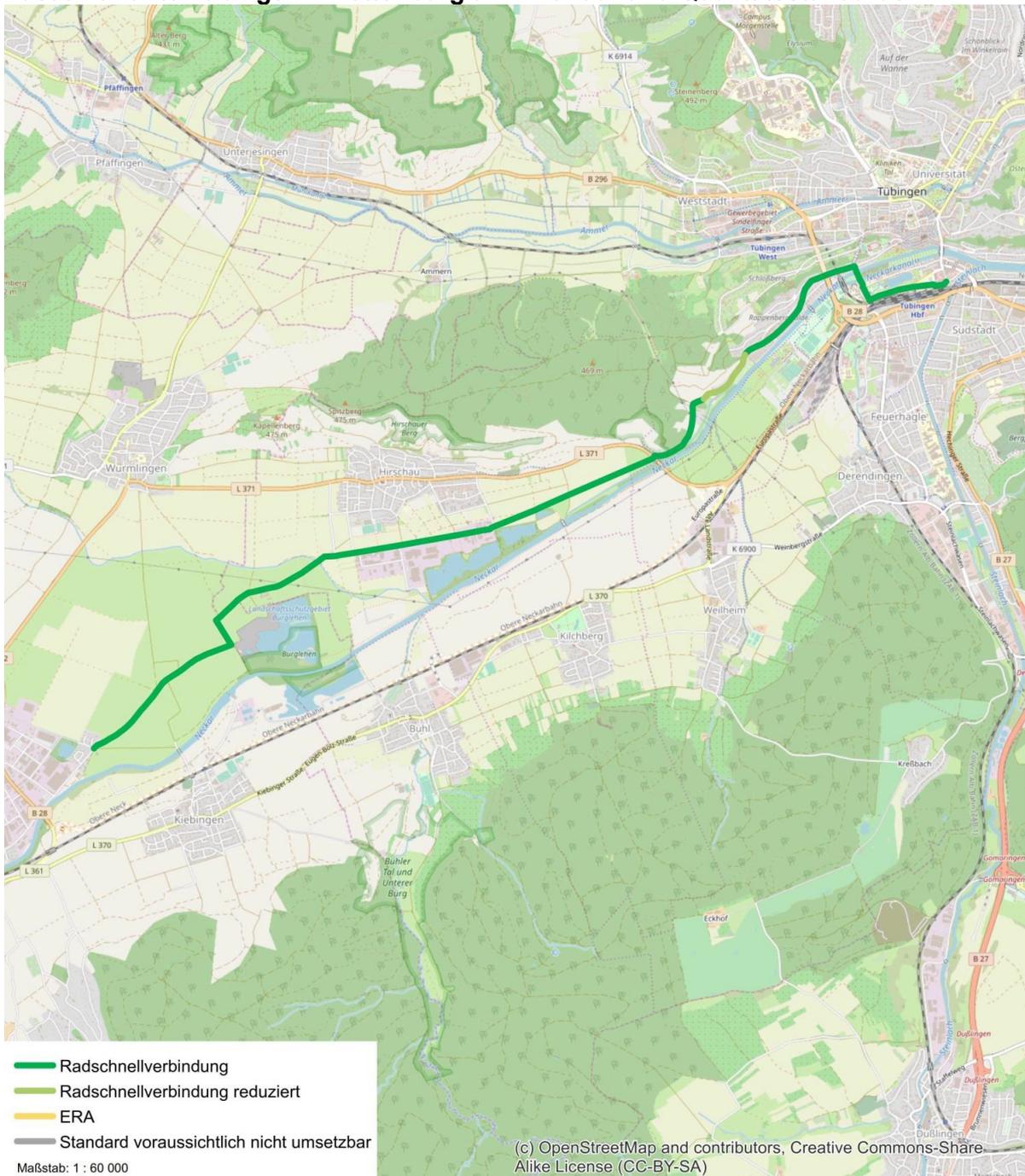
Vorzugstrasse Tübingen – Reutlingen: Verlauf und Qualitätsstandards



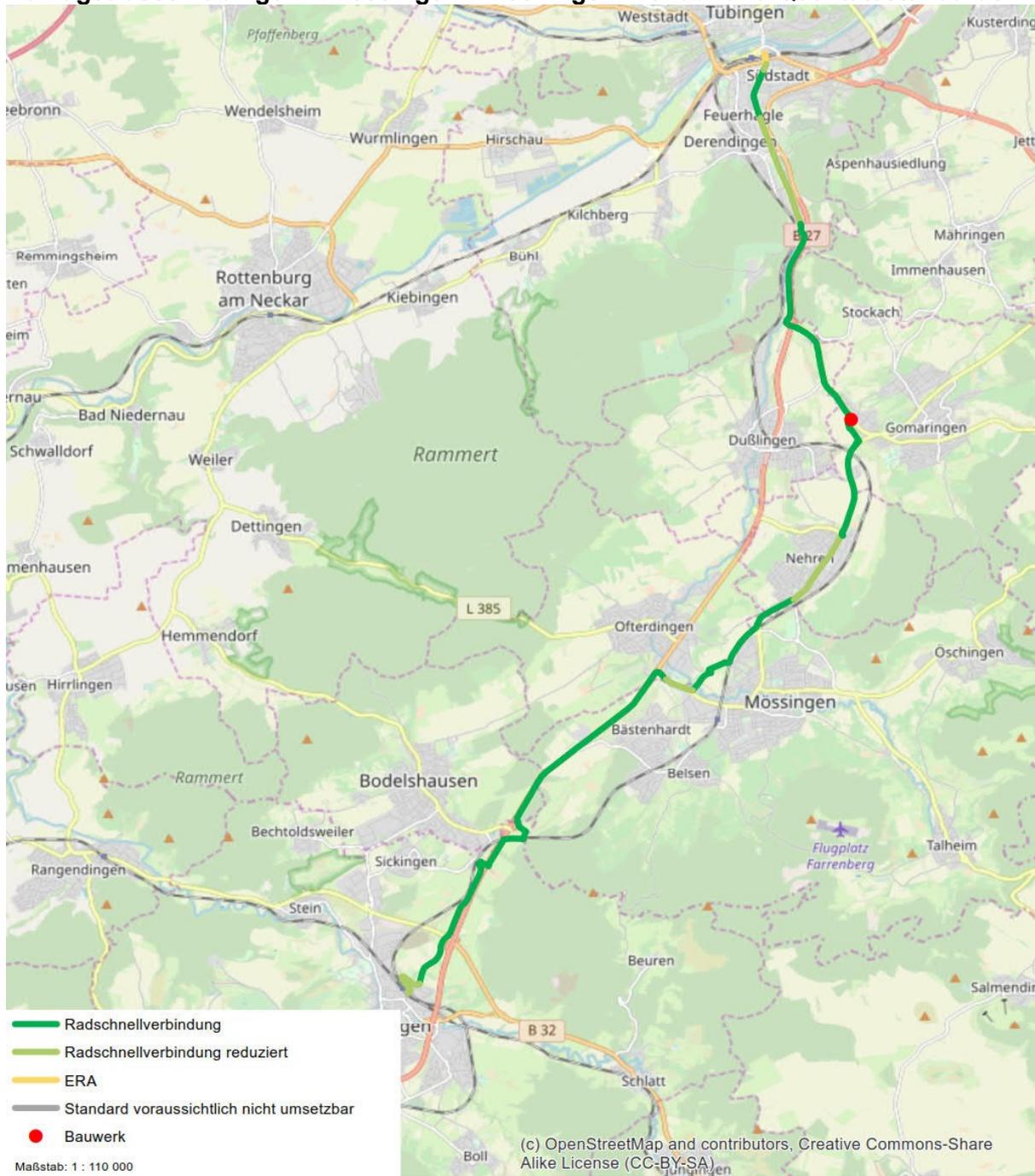
Vorzugstrasse Tübingen – Rottenburg a.N.: Verlauf und Qualitätsstandards



Zusatzvariante Tübingen – Rottenburg a.N.: Verlauf und Qualitätsstandards



Vorzugstrasse Tübingen – Mössingen – Hechingen: Verlauf und Qualitätsstandards



Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten für die drei Machbarkeitsstudien belaufen sich auf insgesamt ca. 136.700 €. Davon wurden in 2019 Zahlungen von 79.500 € geleistet, im Jahr 2018 waren es 57.200 €. Im Haushalt 2019 sind unter Produktgruppe 5110-2 Nr. 18 (S. 225) für die Radschnellverbindungen Ausgaben von 100.000 €, im Haushalt 2018 waren 130.000 € vorgesehen.

Das Land fördert die Studien mit bis zu 80%, jedoch mit einer Höchstfördersumme von ca. 102.000 €. Zudem beteiligt sich der Landkreis Reutlingen an der Machbarkeitsstudie Tübingen – Reutlingen mit 50% des kommunalen Eigenanteils, d.h. mit ca. 4.500 €. Im Haushalt 2019 sind 56.000 € als Einnahmen veranschlagt, der Haushalt 2018 sah Einnahmen von 102.000 € vor.

Insgesamt verbleibt beim Landkreis Tübingen ein Eigenanteil von ca. 30.200 €. Dieser Anteil erhöht sich noch um ca. 10.800 € für die zusätzlich vom Landkreis in Auftrag gegebene Prüfung der Zusatzvariante auf der Strecke Tübingen – Rottenburg a. N. Der vom Landkreis Tübingen zu leistende Eigenanteil beträgt somit insgesamt rund 41.000 €.