

Universitätsstadt Tübingen
Geschäftskreis des Baubürgermeisters
Soehlke, Cord Telefon: 07071-204-2260
Füger, Albert Telefon 07071-204-2266
Gesch. Z.: / Baubürgermeister

Vorlage 196b/2017
Datum 15.09.2017

Beschlussvorlage

zur Kenntnis im **Ortsbeirat Derendingen**
zur Kenntnis im **Ortsbeirat Stadtmitte**
zur Kenntnis im **Ortsbeirat Südstadt**
zur Kenntnis im **Jugendgemeinderat**
zur Behandlung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**

Betreff: **Bundesprogramm Radinfrastruktur; Tübinger Antrag für drei Fahrradbrücken**
Bezug: Vorlagen 196/2017, 196a/2017, Eilentscheidung Nr. 2/2017
Anlagen: 5 Anlage 1: Übersichtslageplan Radinfrastruktur
Anlage 2: Vorentwurf Radbrücke Wöhrdstraße
Anlage 3a: Vorentwurf Radbrücke Stauwehr / Brückenstraße - Lageplan
Anlage 3b: Radbrücke Stauwehr / Brückenstraße - Ansicht
Anlage 3c: Radbrücke Stauwehr / Brückenstraße - Schnitt
Anlage 4a: Vorentwurf Radbrücke Derendinger Allee/Wilhelm-Keil-Str. - Lageplan
Anlage 4b: Radbrücke Derendinger Allee/Wilhelm-Keil-Str. - Ansicht
Anlage 4c: Radbrücke Derendinger Allee/Wilhelm-Keil-Str. - Schnitt
Anlage 5: Vorentwurf kom. Rad/Fußgängerbrücke Derendinger Allee / Wilhelm-Keil-Str. - Lageplan

Beschlussantrag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, den Antrag auf Förderung der drei neuen Fahrradbrücken Wöhrdstraße, Stauwehr/Brückenstraße und Derendinger Allee/Wilhelm-Keil-Straße für das Bundesprogramm „Radinfrastruktur“ einzureichen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, für den Fall einer positiven Entscheidung im Bundesprogramm die Einnahmen und Ausgaben im Entwurf für den Haushalt 2018 vorzusehen.

Ziel:

Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr durch Lückenschlüsse im vorhandenen Radwegnetz mit hoher finanzieller Förderung durch Bundesmittel.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Erstmals hat die Verwaltung im Rahmen der Fragestunde in der Sitzung des Gemeinderats am 3. April den Gemeinderat darüber informiert, dass der Bund ein neues Förderprogramm aufgelegt hat. Dieses lobe bei einer Förderquote von bis zu 70% bis zu 5 Mio. Euro je Stadt für investive Maßnahmen aus, diese den Radverkehr im besonderen Maße voranbringen und den CO₂-Klimaschutzeffekt im Verkehr erreichen. Die Verwaltung wolle ein größeres Projekt einreichen.

Die Universitätsstadt hat sich, wie mit Vorlage 196/2017 in der Sitzung des Verwaltungsausschusses am 18. Mai 2017 mitgeteilt, im Frühsommer mit drei großen Radinfrastruktur-Maßnahmen (konkret mit drei Brückenbauwerken) beim Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“, um eine Aufnahme in das Bundesförderprogramm „Nationale Klimaschutzinitiative – Teilbereich Investitionen in den Ausbau der Radinfrastruktur“ beworben. Der Wettbewerb ist zweistufig und der Wettbewerbsbeitrag wurde den Fraktionsvorsitzenden im Nachgang zur Vorstellung der Vorlage 196/2017 in elektronischer Form zur Verfügung gestellt.

Der Wettbewerbsbeitrag zielt dabei auf die Umsetzung von Vorschlägen für Lückenschlüsse des Radverkehrskonzepts (vergl. Vorlage 386/2010) ab, um bestehende gravierende Hemmnisse im Stadtzentrum zu beseitigen. Dieses Konzept wurde als Arbeitsauftrag vom Gemeinderat mit Vorlage 10/2011 am 07. Februar 2011 beschlossen.

Am 19. Juli 2017 wurde der Universitätsstadt mitgeteilt (vergl. Vorlage 196a/2017), dass die eingereichte Projektskizze durch das Bundesumweltministerium positiv bewertet wurde und dass bis spätestens zum 30.09.2017 ein umfassender und vollständiger Förderantrag für das Projekt einzureichen ist, um die Aussicht auf 5 Millionen Euro Bundeszuschüsse zu erhalten.

Nach Auswertung der Mitteilung des Bundesumweltministeriums stand fest, dass für einen umfassenden und vollständigen Förderantrag umfangreiche Projektdetails zusammenzustellen sind, die der Universitätsstadt für zwei der drei Brückenbauwerke noch nicht vorlagen. Oberstes Ziel war, fristgerecht einen vollständigen Förderantrag vorzulegen. Dieser muss u. a. eine plausible Kostenkalkulation für die drei Brücken enthalten. Um diese Kalkulation erstellen zu können und die prinzipielle Machbarkeit der Bauwerke zu klären, ist eine Vorplanung notwendig. Da die Tiefbauverwaltung dies nicht fristgerecht leisten kann, muss dafür ein externes Büro mit der Vorplanung der Brücken beauftragt werden.

Die Einberufung einer außerplanmäßigen Sitzung des Gemeinderats zur Fassung der erforderlichen Beschlüsse war nicht möglich, da bereits bei einer Sitzung ohne Einhaltung der Ladungsfrist eine Beauftragung der Büros erst zu einem Zeitpunkt erfolgen hätte können, bei dem diese nicht mehr garantieren konnten, die Planungen fristgerecht abzuschließen.

Die Zurückstellung der Entscheidung auf eine außerplanmäßige Gemeinderatssitzung hätte daher wesentliche Nachteile für die Gemeinde mit sich gebracht, da ohne die Planung keine Aussicht auf die Förderung des Baus der Brücken in Höhe von 5 Mio. € besteht.

Der Oberbürgermeister hat sich daher entschieden, eine Eilentscheidung nach § 43 GemO zu erlassen.

2. Sachstand

Inzwischen liegen der Universitätsstadt für die Bewerbungsphase II des Bundesprogramms konkrete Vorplanungen und Kostenabschätzungen für die drei Brückenbauwerke vor, die wesentliche Lückenschlüssen für das Tübinger Radverkehrsnetz herstellen (vgl. Übersichtslageplan Konzeption Radinfrastruktur – Anlage1), so dass ein umfassender und vollständiger Förderantrag eingereicht werden könnte:

2.1 Radbrücke 1: Fahrradbrücke Wöhrdstraße

Diese Fahrradbrücke ist in dem entsprechenden Planungsbeschluss (Vorlage 56/2017) bereits ausführlich dargestellt und wird inklusive der Anschlussarbeiten in Bismarckstraße und Wöhrdstraße ca. 1 Mio. € kosten (siehe Anlage 2).

2.2 Radbrücke 2: Fahrradbrücke „Stauwehr Brückenstraße“

Spätestens mit der Fertigstellung der Fuß- und Radunterführung unter dem Bahngelände im Zuge des Moduls 1 der Regionalstadtbahn kommt dieser Radverbindung eine deutlich größere Bedeutung zu. Sie verbindet den östlichen Teil der Südstadt mit der Gartenstraße und Lustnau, wird aber vermutlich auch für Teile des Zielverkehrs Altstadt eine Bedeutung haben. Die bestehende Fußgängerbrücke am Stauwehr ist so schmal, dass sie nicht offiziell für den Radverkehr freigegeben werden kann. Durch technische Rahmenbedingungen des Stauwehrs und den vorhandenen Denkmalschutz der Anlage ist auch eine Erweiterung der Fußgängerbrücke nahezu unmöglich.

Der Vorentwurf (siehe Anlage 3) setzt daher auf der östlichen Seite des Stauwehrs an und führt eine parallele Radbrücke mit 4 m Breite. Auf der Nordseite werden Fußweg und Fahrradweg an der Brückenstraße wieder zusammengeführt. Auf der Südseite zwischen Neckar und Bahn wird der Verkehrsraum – wie im Zuge des Sidler-Projekts sowieso geplant - umgestaltet und als verkehrsberuhigter Bereich / Fahrradstraße geplant. Perspektivisch erscheint es aufgrund der Bedeutung dieser Radverkehrsverbindung sinnvoll, die Vorfahrt von Schaffhausenstraße und Bismarckstraße an dieser Stelle zu unterbrechen und eine sichere Verbindung von Unterführung zum Stauwehr zu schaffen.

Die Konstruktion ist eine Balkenbrücke mit Betonplatten als Verbundträger. Inklusive der notwendigen Anpassungsmaßnahmen auf der Nord- und Südseite liegen die geschätzten Kosten für diese Brücke bei ca. 1,9 Mio €.

2.3 Radbrücke 3: Fahrradbrücke „ Derendinger Allee – Wilhelm-Keil-Straße“

Bereits in den frühen 80er Jahren wurde hier eine Fußgänger-/Radbrücke geplant, damals jedoch nicht umgesetzt. Die aktuelle Verbindung für Radfahrer und Fußgänger führt umwegig und auf sehr engem Raum über die B28-Straßenbrücke. Für viele Bewohnerinnen und Bewohner Derendingens ist diese Wegführung so unattraktiv, dass trotz deutlich längerer Strecke die Steinlachunterführung Poststraße genutzt wird. Mit den Schulen in der Uhlandstraße, der Gemeinschaftsschule West und der westlichen Altstadt sind jedoch relevante Ziele so nur mit größeren Umwegen erreichbar. Perspektivisch wird mit einer zunehmen-

den Entwicklung im Bereich Mühlbachäcker/Saiben/Derendingen die Bedeutung der Achse Fahrradunnel – Derendingen noch zunehmen.

Der Vorentwurf (siehe Anlage 4) setzt im Norden an der Ecke Uhlandstraße / Derendinger Allee an, führt als „Baumwipfelpfad“ durch die östlichen Bäume des Anlagenparks und überquert dann Derendinger Allee, Europastraße, Ammertalbahn, Bundesbahn und Wilhelm-Keil-Straße. Auf der Südseite mündet die Brücke in einen kombinierten Geh- und Radweg entlang der Wilhelm-Keil-Straße, der bis zum Sparkassen-Carrée geführt werden soll. Als Option eingeplant ist auch eine zweite Südzufahrt, die Richtung Kreuzung Hegelstraße geführt wird.

Die Steigungen auf den langen Rampen bewegen sich im Bereich von 5 % bis 5,3%, um eine Befahrbarkeit für alle Radfahrenden zu ermöglichen und eine hohe Sicherheit zu gewährleisten. Die Stützen stehen vollständig auf städtischen Grundstücken. Im Bereich der Derendinger Allee würden durch die Brücke einige Parkplätze entfallen, die jedoch im Zuge der Umgestaltung dieses Bereichs sowieso fraglich sind. Die alternative Führung der nördlichen Brücke durch den Anlagenpark stellt aus Sicht der Verwaltung einen zu großen Eingriff in den Park dar.

Die Brücke hat in der Vorentwurfsplanung eine Breite von 4 Metern und geschätzte Kosten von ca. 5 Mio. €. In dieser Form ist sie als reine Radwegbrücke geplant, zumal das Bundesprogramm auch nur diesen Baustein fördert. Es ist jedoch auch grundsätzlich denkbar, die Brücke mit einer Breite von 6 m auszuführen und so für Fußgänger und Radfahrer zu öffnen (siehe Anlage 5). Die Mehrkosten würden nach einer ersten Schätzung ca. 2 Mio. € betragen, wobei hier noch keine so detaillierte Kostenschätzung wie für die reine Radbrücke vorliegt. Im Zuge einer Aktivierung von Fußwegebeziehungen könnte die Erstellung als kombinierte Rad- und Fußgängerbrücke sinnvoll sein.

Die Verwaltung schlägt vor, diese Entscheidung dann zu treffen, wenn klar ist, ob die Radbrücke erfolgreich in das Bundesprogramm aufgenommen ist. Bis zu diesem Zeitpunkt wird die Verwaltung auch klären, ob der Fußwegeanteil ggf. durch das Land gefördert werden könnte – grundsätzlich sind bei herausgehobenen Maßnahmen auch Fußwegeverbindungen im LGVfV förderfähig.

2.4 Das weitere Planungsverfahren sieht im Fall einer erfolgreichen Bewerbung für die drei Brücken folgendermaßen aus:

Bei der Brücke am Stauwehr bietet es sich an, mit der beauftragten Arbeitsgemeinschaft Sobek / Tragwerke + weiterzuarbeiten und die Fragen des Denkmalschutzes usw. zu klären. Aufgrund der Bausumme sind sowohl für die Fahrradbrücke Wöhrdstraße da eine wirtschaftliche Einheit mit Steinlachbrücke als auch für die Fahrradbrücke West („Derendinger Allee – Wilhelm-Keil-Straße“) VGV-Verfahren erforderlich (europaweite Ausschreibung mit strukturiertem Auswahlverfahren der Planer).

Das VGV-Verfahren für die Steinlachbrücke läuft bereits, da diese Brücke ja separat von der Bewerbung beschlossen wurde und bereits in 2018/19 realisiert werden soll.

Das VGV-Verfahren für die Fahrradbrücke West würde jedoch frühestens im Sommer 2018 starten, so dass hier auch noch erhebliche Spielräume bei der Gestaltung und Detailausarbeitung bestehen.

3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung hat den Förderantrag so weit fertiggestellt, dass er zum 30.9. beim Bund eingereicht werden kann. Sie schlägt daher vor, diesen einzureichen und im Falle eines positiven Förderbescheides die vertiefte Ausarbeitung der Vorentwurfsplanung weiterzuführen.

Darüber hinaus schlägt die Verwaltung vor, die Einnahmen und Ausgaben im nächsten Haushalt 2018 einzuplanen. Diese Mittel werden zunächst mit einem Sperrvermerk versehen, so dass über die tatsächliche Verwendung der Mittel im Rahmen der weiteren Planungen entschieden werden kann.

4. Lösungsvarianten

Grundsätzlich könnte auf weitere Beteiligung an diesem Bewerbungsverfahren verzichtet werden. Davon würde die Verwaltung jedoch abraten. Die Aufnahme in dieses Förderprogramm würde der Stadt eine Verbesserung der Radinfrastruktur ermöglichen, die allein mit städtischen Mitteln in naher Zukunft nicht finanzierbar wäre.

5. Finanzielle Auswirkungen

Die Verwaltung wird die bisher noch nicht in der Finanzplanung als Einzelmaßnahmen veranschlagten Vorhaben "Radbrücke West" und "Radbrücke Stauwehr" im Entwurf zum Haushaltsplan 2018 veranschlagen.

Die über eine Eilentscheidung beauftragten Planungsmittel für die Fertigstellung des Zuschussantrages sind durch Mittel in Höhe von 112.000€ aus der HH-Stelle 2.6300.9508.000-0101 (Radwegeprogramm) in 2017 gedeckt.

In der Gesamtschau kann davon ausgegangen werden, dass unter Berücksichtigung aller förder- bzw. nichtförderfähigen Kostenanteile bei Maßnahmenkosten von ca. 8 Mio Euro für alle vorgeschlagenen Radwegebrücken Fördermittel in Höhe von 4,5-5 Mio. Euro durch dieses Programm in Aussicht gestellt werden.