

## **Berichtsvorlage**

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

---

**Betreff:** **Planung Radbrücke West; aktueller Bearbeitungsstand**

**Bezug:** Vorlagen 196/2017, 196a/2017, 196b/2017, 196c/2017 Eilentscheidung 2/2017

**Anlagen:**4  
Anlage 1: Plan Brücke Derendinger Allee  
Anlage 2: Visualisierung Brücke Derendinger Allee  
Anlage 3: Einmündung Anlagenpark  
Anlage 4: Einmündung Wilhelm-Keil-Straße

---

## **Zusammenfassung:**

Die Verwaltung bereitet den Neubau einer Radwegbrücke von der Wilhelm-Keil-Straße zur Derendinger Allee über die Gleise der DB, der Ammertalbahn sowie über die Europastraße weiter vor.

Um zielführend in der Planung voranzukommen und den angesetzten Baubeginn 2020 einhalten zu können, soll die Planung zügig im Rahmen eines VgV-Verfahrens europaweit ausgeschrieben werden. Für die weitere Planung sind Rahmenbedingungen für die Anbindung der Brücke an die Nord- und Südseite fest umrissen und benannt.

**Bericht:**

**1. Anlass / Problemstellung**

Im Dezember 2017 wurde die Stadt Tübingen benachrichtigt, dass der Antrag auf Fördergelder des Bundes aus Mitteln der Nationalen Klimaschutzinitiative für das Vorhaben „NKI: Radinfrastruktur-Offensive Tübingen“ positiv beschieden wurde. Die Gesamtsumme der darin bewilligten Fördergelder des Bundes beträgt 4.877.941,- € für drei Projekte:

- Radwegbrücke Wöhrdstraße
- Radwegbrücke Stauwehr
- Radwegbrücke Derendinger Allee - Wilhelm-Keil-Str.

Die reinen Baukosten – ohne Planungskosten – werden zu einem Maximalsatz von 70 % gefördert. Die Baukosten ohne Planung für alle drei Brücken betragen nach derzeitigen Kostenschätzungen ca. 7,0 Mio €.

Die in dieser Beschlussvorlage behandelte Radwegbrücke Derendinger Allee wird auf 5,0 Mio € Gesamtkosten geschätzt, wovon 4,4 Mio € reine Baukosten wären. Damit nimmt dieses Projekt den weitaus größten Anteil der Kosten und Fördergelder in Anspruch.

Der Anspruch auf die Fördergelder kann verloren gehen, wenn die Umsetzung des Projekts nicht bis 2021 erfolgt ist

**2. Sachstand**

Im Rahmen des Förderantrags war eine Vorplanung und Kostenschätzung der Brücke Derendinger Allee durch die Planungsgemeinschaft Werner Sobek Ingenieure, Stuttgart, und Tragwerke Plus, Reutlingen, erfolgt. In folgenden Anlagen sind wesentliche Ergebnisse der Vorplanung abgebildet:

Anlage 1: Lageplan und Querschnitt

Anlage 2: Visualisierung und Höhenabwicklung

Die gedachte Trassierung verläuft von der Wilhelm-Keil-Straße aus Richtung Landratsamt kommend über eine ansteigende Rampe, die Wilhelm-Keil-Straße mit einer lichten Höhe von 4,70 m überquerend. Weiter verläuft die geplante Brücke mit einer lichten Höhe von 6,15 m über die Gleise der DB, die Fläche des Busbereitstellungsplatzes, die Ammertalbahn, die Europastraße und schließlich absteigend über die Derendinger Allee, um am westlichen Rand des Anlagenparks wieder auf Geländehöhe heruntergeführt zu werden. Hier bedarf es noch einer genauen Überprüfung der Planungen zur Elektrifizierung der Ammertalbahn.

Die von der Planungsgemeinschaft präsentierten Anschlusssituationen wurden als Vorzugslösungen herausgearbeitet. Weitere Skizzen zu der Anbindung der Brücke an Nord- und Südseite sind in Anlagen 3 und 4 zu sehen:

Anlage 3: Einmündung Anlagenpark

Anlage 4: Einmündung Wilhelm-Keil-Straße

11 Stahlbetonpfeiler sollen die Radwegbrücke tragen. Der Überbau, die horizontalen Verbindungsstege über den Pfeilern, soll in Stahlverbundbauweise erstellt werden, eine mo-

derne Bauweise, die sich aufgrund des hohen Vorfertigungsgrads, des schnellen Einbaus und der hohen Belastbarkeit gut eignet. Das Gelände muss mit 1,30 m Höhe den Anforderungen an Radwege entsprechen.

Der Verlauf der Brücke wird erst in der Entwurfsplanung endgültig entschieden. Aus Kostengründen dürfen die Teilabschnitte zwischen den einzelnen Pfeilern eine Länge von ca. 45 m nicht überschreiten. Die lichte Breite für eine reine Radwegbrücke erfordert 4,00 m; die Kostenschätzung von 4,4 Mio € Baukosten bezieht sich auf eine solche Brücke.

#### 2.1. Rahmenbedingungen für die weitere Planung

Innerhalb der Verwaltung wurden in den letzten Monaten Festlegungen für den Entwurf der neuen Brücke getroffen. In Bezug auf die Anbindung der Brücke an den Endpunkten im Norden im Anlagenpark und der Derendinger Allee, im Süden in der Wilhelm-Keil-Str. und Hegelstraße, wurden klare Vorgaben gesetzt. Mit besonderem Nachdruck wurde die Frage behandelt, ob eine Erweiterung der Brücke durch einen Gehweg sinnvoll wäre.

#### 2.2. Auswirkungen auf die Derendinger Allee

Durch den Bau der Brücke werden die Gestaltung und die Verkehrsführung in der Derendinger Allee betroffen sein. Der Umfang steht in Abhängigkeit zur Breite der Brücke, der Lage des Landungspunktes der Brücke sowie zur verkehrsplanerischen Verknüpfung mit den bestehenden Radverbindungen Richtung Schlossbergtunnel und der neuen Radverbindung „Blaues Band“ vom ZOB kommend.

Der Entfall der östlichen Kfz-Stellplätze zwischen Europastraße und Uhlandstraße ist wahrscheinlich, da eine optimale Verknüpfung der Nord-Süd Achse nur durch eine möglichst lange parallele Führung der Brückenrampe zur Derendinger Allee erzielt werden kann. Hierdurch werden gleichzeitig Eingriffe in den Anlagenpark minimiert.

Die Stadtverwaltung wird mit der beauftragten Planungsgemeinschaft einen Lösungsvorschlag für die Anschlusssituation der Brücke an die Derendinger Allee erarbeiten und diese dem Gemeinderat vorstellen. Das Freiflächenkonzept des Architekturbüros Fromm aus dem Jahre 2012 wird dabei bestmöglich berücksichtigt. Dies gilt auch für die weitere Planung am ZOB und Anlagenpark.

#### 2.3. Verzicht auf eine zusätzliche Brückenrampe zum ZOB

Es wird aus Kostengründen keine zusätzliche Rampe zum ZOB weiterverfolgt. Der Fokus der Planung liegt auf der Nord-Süd Verbindung. Es wird nach alternativen planerischen Lösungen gesucht, wie das Blaue Band vom ZOB kommend ohne zusätzliche Rampe bestmöglich an die Brücke und die Nord-Süd-Achse angeschlossen werden kann. Beispielsweise kann der Radverkehr zum ZOB über die Uhlandstraße und durch den Anlagenpark geführt werden.

Die Maßnahme wurde nach Information des Planungsausschusses bereits aus dem Antrag im Rahmen des Förderprogramms Klimaschutz im Radverkehr mit dem Titel „Blaues Band“ herausgenommen.

#### 2.4. Planung einer Anbindung an die Hegelstraße und Derendinger Straße

Als Rahmenbedingungen für die Südseite wird formuliert, dass neben der gesetzten Anbindung an die Wilhelm-Keil-Straße auch eine geeignete Radverkehrsanbindung Richtung Hegelstraße und Derendinger Straße geplant werden soll. Dies setzt auch eine Verbesserung der Querung für den Radverkehr an der Kreuzung der B28 voraus. Die Stadtverwaltung wird mit der beauftragten Planungsgemeinschaft hierfür Lösungsvorschläge erarbeiten. Eine Verlängerung der Brücke über die Bundesstraße B28 wird aus mehreren Gründen nicht weiterfolgt. Die Anschlussgestaltung auf der Südseite der B28 ist planerisch nicht einfach zu realisieren. Es müssen Mindestdurchfahrthöhen bei einem Brückenbau über die Bundesstraße von mindestens 4,50 m eingehalten werden. Die zusätzlichen Mehrkosten wären erheblich und sind im Förderantrag NKI nicht berücksichtigt.

#### 2.5. Fußverkehr auf der Brücke

Die Frage, ob Radwegbrücke so verbreitert werden soll, dass Fußgänger sie benutzen können, kann nur in einem Abwägungsprozess entschieden werden.

Dagegen sprechen die mindestens um zwei Millionen Euro höheren Kosten. Eine Zählung der Verwaltung hat ergeben, dass zumindest der heute messbare Querungsbedarf keine Fußgängerbrücke rechtfertigt: Pro Tag begehen nur etwa 50 Fußgängerinnen und Fußgänger die vorhandenen Fußwege entlang der B 28. Die Zahl der Radfahrenden ist schon heute mit etwa 500 zehnmal höher. Während durch die Netzwirkung der Brücke die Zahl der Radfahrenden um ein vielfaches höher liegen wird als heute, verbindet die Brücke nur sehr wenige Ziele in fußläufiger Distanz. Zwischen Behördenviertel und Schulen gibt es praktisch keinen Quell- und Zielverkehr. Alle anderen Relationen sind mehr als einen Kilometer, meist sogar mehr als zwei Kilometer weit entfernt. Es ist daher nicht ersichtlich, woher eine größere Zahl von Fußgängern kommen sollte.

Auf der anderen Seite ist ein Ausbau der Fußwegeinfrastruktur ein wichtiges Ziel der Stadt. Für jene Fußgänger, die von der Nutzung der Radwegbrücke ausgeschlossen wären, würde dies ein Ärgernis bedeuten und es steht zu erwarten, dass mancher die Brücke trotz Verbot begehen wird. Im Rahmen einer Landesgartenschau, durch die weitere Entwicklung des Behördenviertels und des Saibens könnte die Verbindung auch für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Joggende wichtiger werden.

Der Vorentwurf von Sobek und Tragwerke Plus sieht eine reine Radbrücke mit 4,0 m lichter Breite vor, deren Gesamtkosten auf ca. 5,0 Mio. € geschätzt werden. Eine Mitführung des Fußverkehrs bei dieser Brückenbreite war zunächst nicht vorgesehen. Um eine Förderung nach LGVFG für eine kombinierte Rad- und Fußverkehrsbrücke zu erhalten, fordert das Regierungspräsidium Tübingen eine getrennte Führung des Rad- und Fußverkehrs sowie eine Mindestbreite der Brücke von 6,0 m.

Die Zusatzkosten für eine solche Erweiterung können nur grob beziffert werden und lägen bei ca. +2,0 Mio. €. Davon wären, entsprechend dem LGVFG, maximal 50% der Kosten förderfähig. Somit kämen zusätzlich rund 1 Mio. € auf die Stadt zu.

Aus wirtschaftlichen Gründen hat sich die Stadtverwaltung dazu entschieden, die Brücke als reine Radbrücke, ohne Fußverkehr, weiter zu planen. Der erwartbare Nutzen einer Investition von zwei Millionen Euro wird an anderer Stelle als deutlich höher eingeschätzt.

### **3. Vorgehen der Verwaltung**

Die Verwaltung verfolgt den Neubau der Brücke Derendinger Allee von der Wilhelm-Keil-Str. zum Anlagenpark als Radwegbrücke bei Gesamtkosten von ca. 5,0 Mio. € weiter. Der Bau wird mit ca. 3,1 Mio. € aus Fördermitteln der Nationalen Klimaschutz-Initiative (NKI) des Bundes bezuschusst.

Die Planung soll zügig im Rahmen eines VgV-Verfahrens europaweit ausgeschrieben werden. Den Zuschlag soll das Planungsbüro bekommen, das den überzeugendsten Auftritt und die besten Referenzen zeigt. Eine schnelle Vergabe der Planung und frühzeitige Abstimmung mit der Deutschen Bahn ist notwendig, um den Bau der Brücke in 2020/2021 zu realisieren und das Anrecht auf die Fördergelder des Bundes nicht zu verlieren.

### **4. Lösungsvarianten**

Für die Kombination eines Geh- und Radwegs auf der Brücke wäre eine Erweiterung auf mindestens 6,0 m lichter Breite nötig, um den Anforderungen des Landes BW zu entsprechen. Außerdem fordert das Land für diesen Fall eine Trennung von Geh- und Radweg (keine gemischte Nutzung einer Fläche). Bei Erfüllung dieser Bedingungen können Landesmittel für die Zusatzkosten eines Gehwegs beantragt werden. Grob geschätzte Kosten für eine solche Erweiterung liegen bei 2,0 Mio. €, wovon maximal 50 % durch Fördergelder abgedeckt werden können.

### **5. Finanzielle Auswirkungen**

Der Neubau der Brücke Derendinger Allee als reine Radwegbrücke mit 4,0 m lichter Breite kostet ca. 5,0 Mio. €, wovon 3,1 Mio. € aus Fördergeldern des Bundes bezuschusst werden. Die Verwaltung empfiehlt aus wirtschaftlichen Gründen diese Ausführung.

Die Kosten einer Erweiterung der Brücke auf 6,0 m lichter Breite, um einen Gehweg zu integrieren, können nur grob beziffert werden. Aktuell geht die Verwaltung von 2,0 Mio. € Zusatzkosten aus, für die es die Möglichkeit gibt, Landesfördermittel nach LGVFG zu beantragen. Da maximal 50 % der Zusatzkosten gefördert werden, würde die Universitätsstadt Tübingen ca. 1,0 Mio. € der Zusatzkosten für die erweiterte Brücke selbst tragen müssen. Die Gesamtkosten einer Geh- und Radwegbrücke lägen damit bei 7,0 Mio. €.

Im Haushaltsentwurf 2019 sind auf der Haushaltsstelle 2.6300.9500.000-1158 gegenwärtig rd. 8,2 Mio. € für die Brücke angesetzt, da die Option eines Gehwegs aufrechterhalten und Reserven von 1,2 Mio. € vorgehalten werden. Die Reserven sind aufgrund der hohen Kostensteigerungen in der gegenwärtigen Baukonjunktur und der Unsicherheiten im Bauablauf an Bahngleisen notwendig.

Sofern der Gemeinderat mit dem Vorschlag der Verwaltung, aus wirtschaftlichen Gründen eine reine Radwegbrücke mit 4,0 m Breite zu bauen, einverstanden ist, können von der genannten Haushaltsstelle Mittel in Höhe von 2,0 Mio. € entfernt werden. Die Entscheidung, ob die Brücke in der erweiterten Version oder als reine Radwegbrücke gebaut werden soll, muss zeitnah fallen, spätestens bei den Besprechungen des Haushalts zu 2019. Andernfalls gerät der Terminplan und damit die Fördermittel des Bundes in Gefahr. Folgt der Planungsausschuss der Empfehlung der Verwaltung, auf die Erweiterung zur Gehwegbrücke zu verzichten, wird die Verwaltung dies in der Änderungsliste zum Haushalt umsetzen.

