

Fraktion Tübinger Liste

ZUSATZANTRAG ZUR VORLAGE 210/2019

Die Verwaltung wird beauftragt, die folgende **Alternative** (Handskizze in Anlage) zu den beiden vorgestellten Varianten in Vorlage 210/2019 zu prüfen und das Prüfungsergebnis kurzfristig vorzustellen. (Vorabversion dieses Antrags war bereits vor einigen Tagen der Verwaltung zur Vorabbegutachtung zugeleitet worden)

Begründung

Die hier vorgeschlagene Alternative kommt mit einer einzigen Brückenquerung einer Straße anstelle von drei Querungen (zweimal Straßen und einmal Bahngleise) in den vorgelegten beiden Varianten der Stadtverwaltung aus. Das große kreisförmige Abstiegsbauwerk an der Süd-Westseite des Anlagenparks im Vorschlag der Verwaltung entfiere mit der Alternative ebenfalls. Der Anschluss der Radwege in der Derendinger Allee in Norden Richtung zum Fahrradunnel und nach Osten in Richtung ZOB würde durch die Alternative deutlich erleichtert.

Die Kosten dürften signifikant unter der Hälfte der Kosten für Varianten 1 und 2 liegen. Der Busbereitstellungsparkplatzes könnte ebenfalls für andere Zwecke und ggf. Bauwerke ungeschmälert erhalten bleiben, während er in Variante 1 zumindest durch Brückenstützen in einer weiteren oder gar anderen Nutzung sehr eingeschränkt ist.

Für den Radverkehr entsteht ein ähnlicher Komfort. Die Wegstrecke verlängert sich gegenüber Variante 1 allenfalls unwesentlich um ein paar Meter.

Beschreibung der Alternative

Der Radweg folgt aus der Wilhelm Keilstraße kommend stadteinwärts wie in Variante 1 dem Aufstieg auf Höhe der Hegelstraße. Statt in einer Linkskurve der Variante 1, führt die Alternative dort in einem ähnlichen Bogen in Fahrtrichtung nach rechts auf die vorhandene Brücke der B 28 über die Gleisanlagen.

Der 2 Meter breite bisherige Radstreifen an der Bundesstraße müsste auf 4-6 Meter verbreitert werden. Eine sichere Abschränkung zwischen Radweg und Fahrbahn sollte anstelle der heutigen Gummischwellen hinzukommen. Die zusätzliche Breite des Radwegs sollte durch Verengung der Fahrbahnen erreichbar sein. Wenn dennoch Raum fehlt oder sich das als nicht möglich erweist, kommt (zusätzlich) ein an die Straßenbrücke angebauter "Balkonstreifen" von 2-3 Meter an der Ostseite in Betracht. Solche Brückenverbreiterungen für Rad und Fußwege sind Stand der Technik. Gegenüber einer komplett neuen Brücke über die Gleise nach den Verwaltungsvorschlägen sind die Kosten minimal.

Nach Überquerung der Gleise auf dem breiten und abgetrennten Radstreifen neben der Bundesstraße, biegt die Alternativroute ein paar Metern weiter nach rechts in Richtung Osten ab und überquert der Radweg in etwa 5 Meter Höhe eine neue kleine Brücke über die Auffahrt der B28.

Von dort fällt der Radweg mit einer geringfügigen Verschwenkung Richtung Osten ab, um etwa 10 Meter vor dem Bahnübergang auf Bodenniveau anzukommen. Die Skizze zeigt, dass bereits durch eine solche geringfügige Verschwenkung eine Streckenlänge von über 100 Metern zwischen der neuen Brücke und dem Landungspunkt des Radwegs auf Straßenniveau Europastraße, 10 Meter vor dem Bahnübergang entsteht. Damit ist der Anstieg auf die erforderlichen 5 Meter für die Straßenquerung bei einer Steigung des Radwegs von 5% technisch dort realisierbar.

Der Radweg verläuft dann stadteinwärts weiter auf Straßenniveau. Nach den Bahngleisen biegt er nach links in die Derendinger Allee ein, wo er 15-20 Meter hinter der Kreuzung zur Europastraße die Derendinger Allee zur östlichen Seite kreuzt. Dort erscheint die Querung der Fahrbahn als ungefährlich.

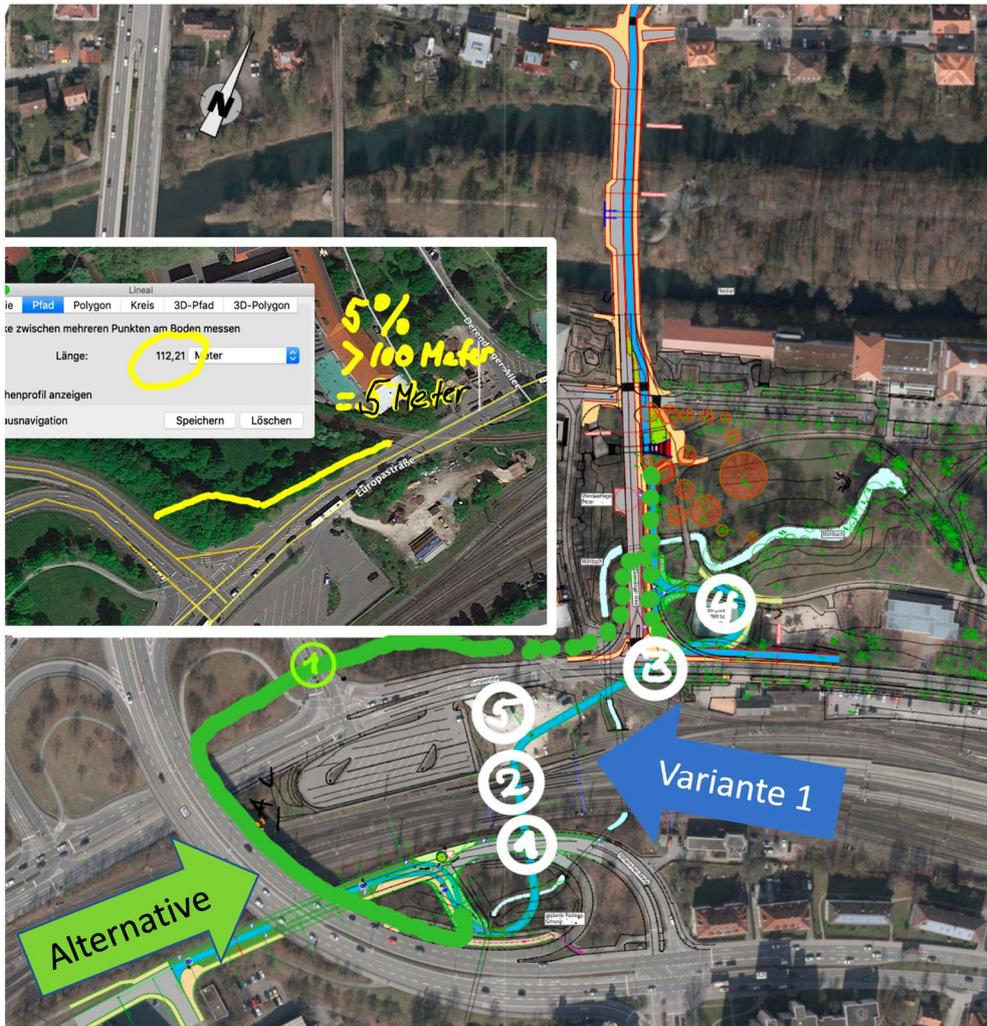
Die Verteilung der Radverkehrsströme von dort nach Norden zum Radtunnel bzw. nach Osten in Richtung ZOB ist sehr einfach (in der Skizze gepunktet markiert). Der Park und sein Baumbestand müssen dabei nicht durch ein massive Abstiegsbauwerk (wie in der städtischen Variante) angegriffen werden. Das blaue Band kann insgesamt um den Park herumführen.

Bei ähnlich bequemem Verlauf für den Radverkehr werden deutlich weniger neue Betonbauwerke erforderlich. Die Maßnahme hat damit auch einen deutlich geringeren ökologischen Fußabdruck. Der Bauablauf ist viel unkomplizierter und daher voraussichtlich schneller. Der Anlagenpark wird in keiner Weise eingeschränkt. Die große Fläche des Busbereitstellungsparkplatzes bleibt für spätere Nutzung oder Bebauung unangetastet.

Die in Vorlage 210/2019 beschriebene, erzwungene komplette Änderung der ursprünglichen Planungen hat jetzt zu zwei möglichen Varianten geführt, über die der Ausschuss abstimmen soll. Detailplanungen zu einer der Varianten sollten daher für beide Varianten noch nicht vorliegen. Ein Umschwenken auf eine Alternative, die technisch deutlich einfacher, ökologisch besser, im Bau einfacher umzusetzen und deutlich kostengünstiger ist und dem Radverkehr einen vergleichbaren Komfort bietet, müsste auch der Zuschussgeber begrüßen.

Ernst Gumrich

Anlage: Handskizze auf Basis Variante 1 der Vorlage.



PLANUNG

Stadioniert	Temporäre Baustelle	Aufklärung 1:4-Angebotung
Baumkette zur Führung	mit Baumkette	Aufklärung 1:4-Angebotung
Linie	Querschnitt	Schleife
Liniengruppe (Kreis)	Trassen/Notstrasse	Bereich
Fußgängerzone	Abwehr	Wasser-Gebiet
Baum	Funkeln	Planbereich
Bebauung	Fahrerfelder	Straßenbahn
Bebauung	Führung	Planbereich, Baugruben
Bebauung	Planung	Planbereich

- ① ③ Neue Straßenquerung
 - ② Neue große Gleisquerung
 - ④ Abstiegsbauwerk
 - ⑤ Überbauung Parkplatz
-
- ① Straßenquerung und Abstiegstrampe

№	Art der Änderung	Datum	Name

BREINLINGER INGENIEURE
Tübingen (GmbH)

Kasselerstraße 1-4 | Postfachnummer 44
D-72074 Tübingen | D-72074 Stuttgart
Tel. +49 (0)7141 100 10 | Fax +49 (0)7141 100 10-20
www.breinlinger.de | www.breinlinger.de

RECHNUNGSFÜHRUNG | ARCHITEKTUR
UFT-INGENIEUR | UFT-INGENIEUR

1 Tübingen
Universitätsstadt

Neubau Radwegbrücke
Derendinger Allee

Ausführungsplanung	Arbeitsblätter	1	Plan-Nr.	1
	gezeichnet	Schmid	Freigezeichnet	18.09.2019
Lageplan		gezeichnet	Freigezeichnet	18.09.2019
		gezeichnet	Freigezeichnet	18.09.2019