

# RS 11 (L) Tübingen – Rottenburg a.N.



**Gemeinderatssitzung der Stadt Rottenburg a.N.**

**am 24.01.2023**

**- Bericht zum Planungsstand -**

**Claudia Eggert und Sina Hauber, Regierungspräsidium Tübingen**

**Referat 44 - Straßenplanung -**



**Baden-Württemberg**

REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

# Zielsetzung und Definition Radschnellverbindungen

## Qualitätsstandards für RSV BW 2022

- Länge der Gesamtstrecke: mind. 5,0 km
- interkommunale Verbindung zwischen Quellen und Zielen des Alltagsradverkehrs
- bedeutende Verbindung für den Alltagsradverkehr (DTVw  $\geq$  2.000 Radfahrten/ 24h auf dem überwiegenden Teil der Gesamtstrecke nach Ausbau der Gesamtrelation als Radschnellverbindung)
- Verkürzung der durchschnittlichen Fahrzeiten im Radverkehr, insbesondere durch Verringerung der Verlustzeiten an Knotenpunkten

# Anforderungen Radschnellverbindungen

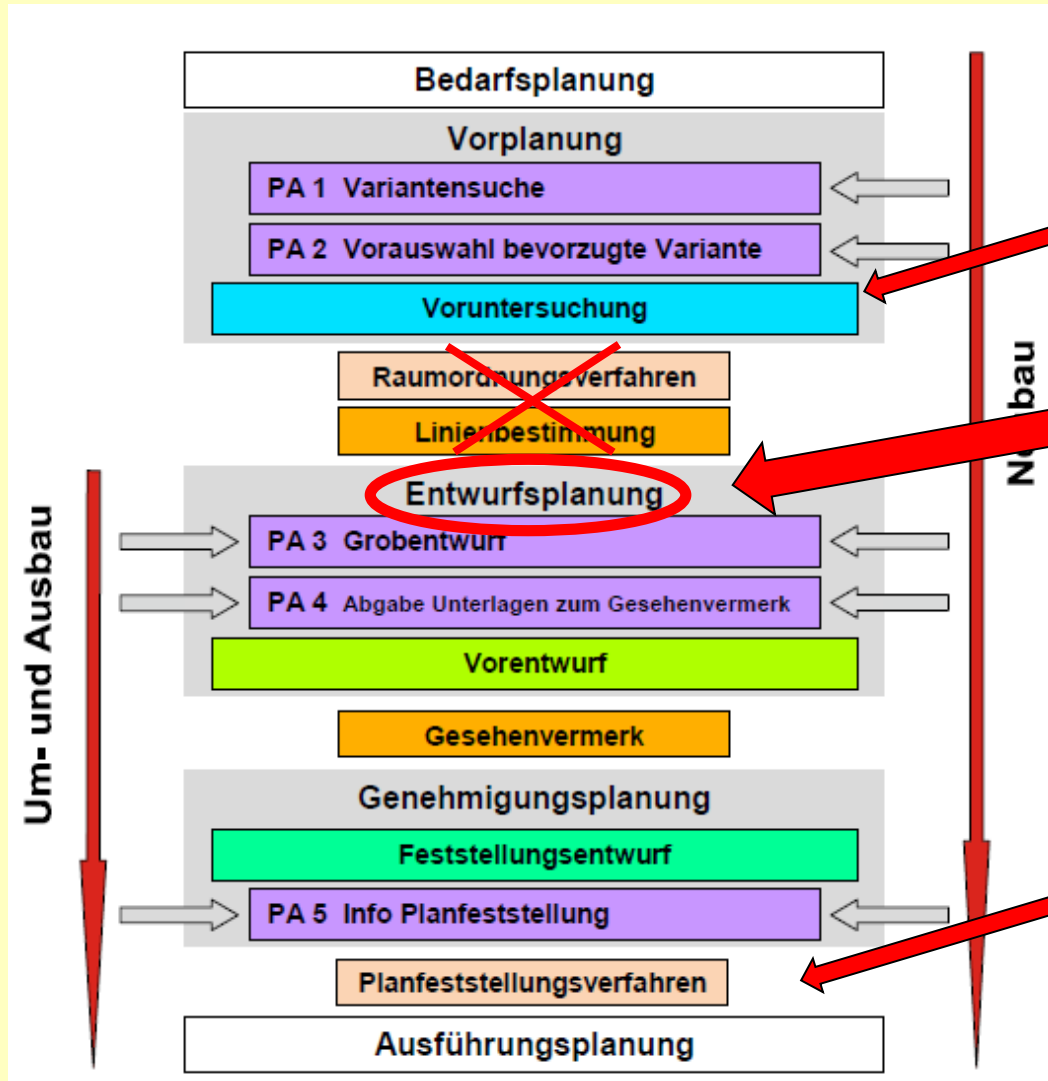
## Qualitätsstandards für RSV BW 2022

- Sichere Befahrbarkeit (30 km/h bei freier Trassierung); durchschnittlich 20 bis 25 km/h
- Sichere und komfortable Knotenpunkte
- Mittlere Zeitverluste pro KM nicht größer als 15 Sekunden (außerorts)/30 Sekunden (innerorts)
- Ausreichende Breiten, die das Nebeneinanderfahren und Überholen sowie das störungsfreie Begegnen jeweils zwei nebeneinander fahrender Radfahrerinnen und Radfahrer ermöglichen.
- Direkte, umwegfreie Linienführung mit Bevorrechtigung des Radverkehrs
- Trennung des Radverkehrs von anderen regelmäßig zu erwartenden Verkehrsarten
- Hohe Belagsqualität
- Freihalten von Einbauten
- Steigungen max. 6 %, wenn frei trassierbar, verlorene Steigungen möglichst vermeiden
- Städtebauliche Integration und landschaftliche Einbindung
- Ausreichend große Radien

# Chronologie

- **März 2018:** Abschluss der Potentialanalyse für Radschnellverbindungen des Landes BW; Einstufung RS 11 in den vordringlichen Bedarf
- **August 2019:** Abschluss Machbarkeitsstudie (MBS) des Landkreises Tübingen
- **Februar 2020:** Beginn der Vorplanung auf Basis der MBS inklusive ergebnisoffener Prüfung unterschiedlicher Varianten unter Berücksichtigung umweltplanerischer Belange.
- **Juli 2020:** Förderzusage des BMVI (Bund 75 %, Land 25 % der Kosten)
- **Herbst 2020:** Abschluss Planungsraumanalyse und Vergabe der technischen Planung
- **Anfang 2021:** Durchführung des schriftlichen Scoping-Verfahrens nach Umweltverwaltungsgesetz – UVwG – (07.01.2021 bis 05.03.2021)
- **Bis Oktober 2022:** Variantenuntersuchung/Variantenfindung (technische Untersuchung der einzelnen Varianten, Kartierungen Flora/Fauna, straßen- und umweltplanerische Abwägung)
- **Oktober 2022:** Abgabe der Voruntersuchung an das Ministerium für Verkehr
- **Dezember 2022:** Zustimmung zur Vorzugsvariante durch das Ministerium für Verkehr
- **Bis 31. Januar 2023:** Beteiligungsscoping

# Planungsprozess einer Landesstraße

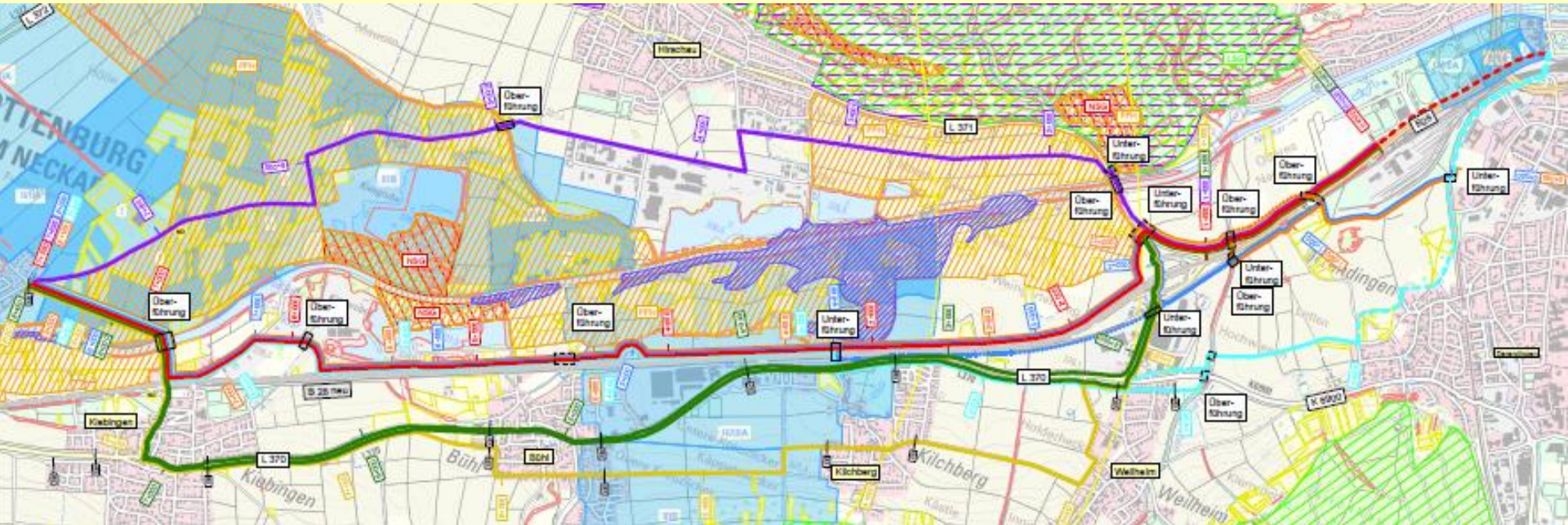


abgeschlossen  
Dezember 2022

derzeitige  
Planungsstufe

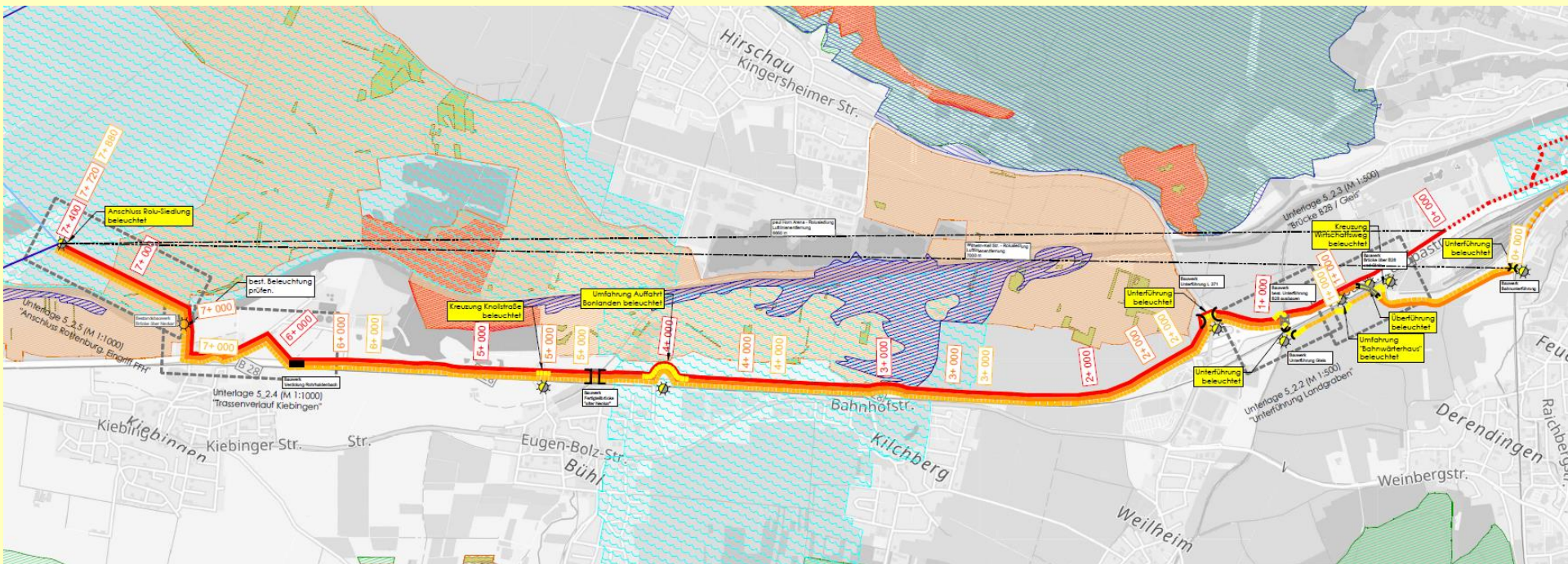
Erlangung des  
Baurechts

# Variantenuntersuchung



- Breite 4 m (reduziert 3 m), landwirtschaftlicher Verkehr frei
- Beleuchtung an kritischen Bereichen
- Baulasträger innerhalb der OD-Grenzen sind die jeweiligen Städte

# Vorzugsvariante 2b



- AS Rottenburg a.N. an Rolu-Siedlung (Siebenlindenstraße)
- AS Tübingen bei Derendingen
- Verlauf entlang B 28, Querung B 28 und Bahnlinie nach dem Bahnbetriebswerk in Tübingen

# Hauptausschlussgründe je Variante

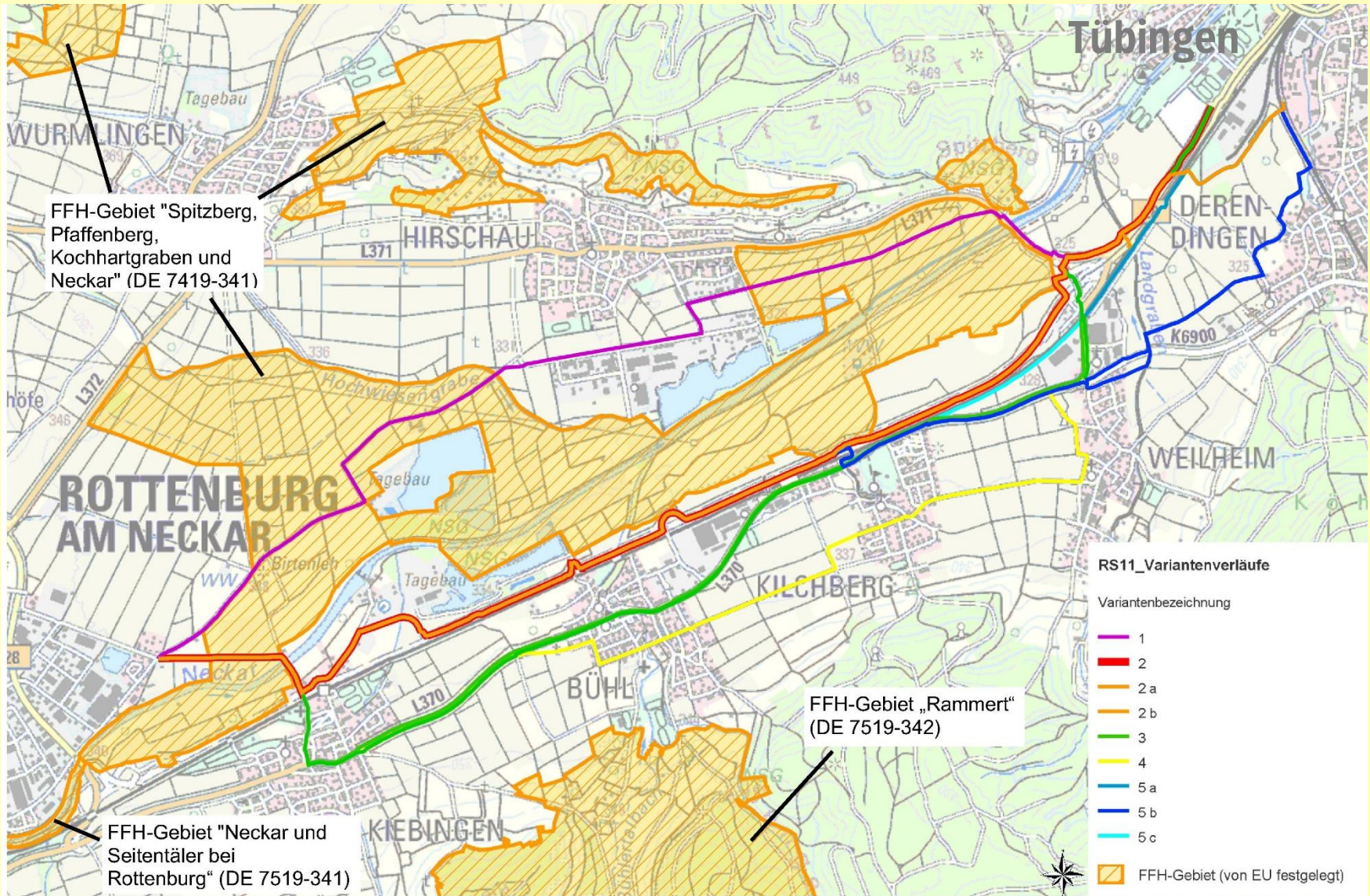
	<b>Straße</b>	<b>Umwelt</b>
Variante 1		höchstes Beeinträchtigungspotential der Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gebietes, artenschutzrechtliche Problematiken, Wasserschutzgebiet Zone 1 betroffen
Variante 2	Anschluss Festplatz Tübingen ungünstiger als Anschluss Derendingen	
Variante 2a	Unterführung Landgraben technisch schlechter als Überführung B 28 und Bahn	
<b>Variante 2b</b>	<b>Vorzugsvariante</b>	
Variante 3	Qualitätsstandards können nicht eingehalten werden	
Variante 4	Qualitätsstandards können nicht eingehalten werden	
Variante 5a	Knoten Weilheim Engstelle (Qualitätsstandards können nicht eingehalten werden)	
Variante 5b		Erhöhtes artenschutzrechtliches Konfliktpotential sowie größere Beeinträchtigungen der Schutzgüter Boden und Wasser
Variante 5c	Unterführung Kilchberg Konfliktstelle, teilweise keine ausreichenden Platzverhältnisse zwischen Bebauung (Real-Markt) und Bahnlinie	



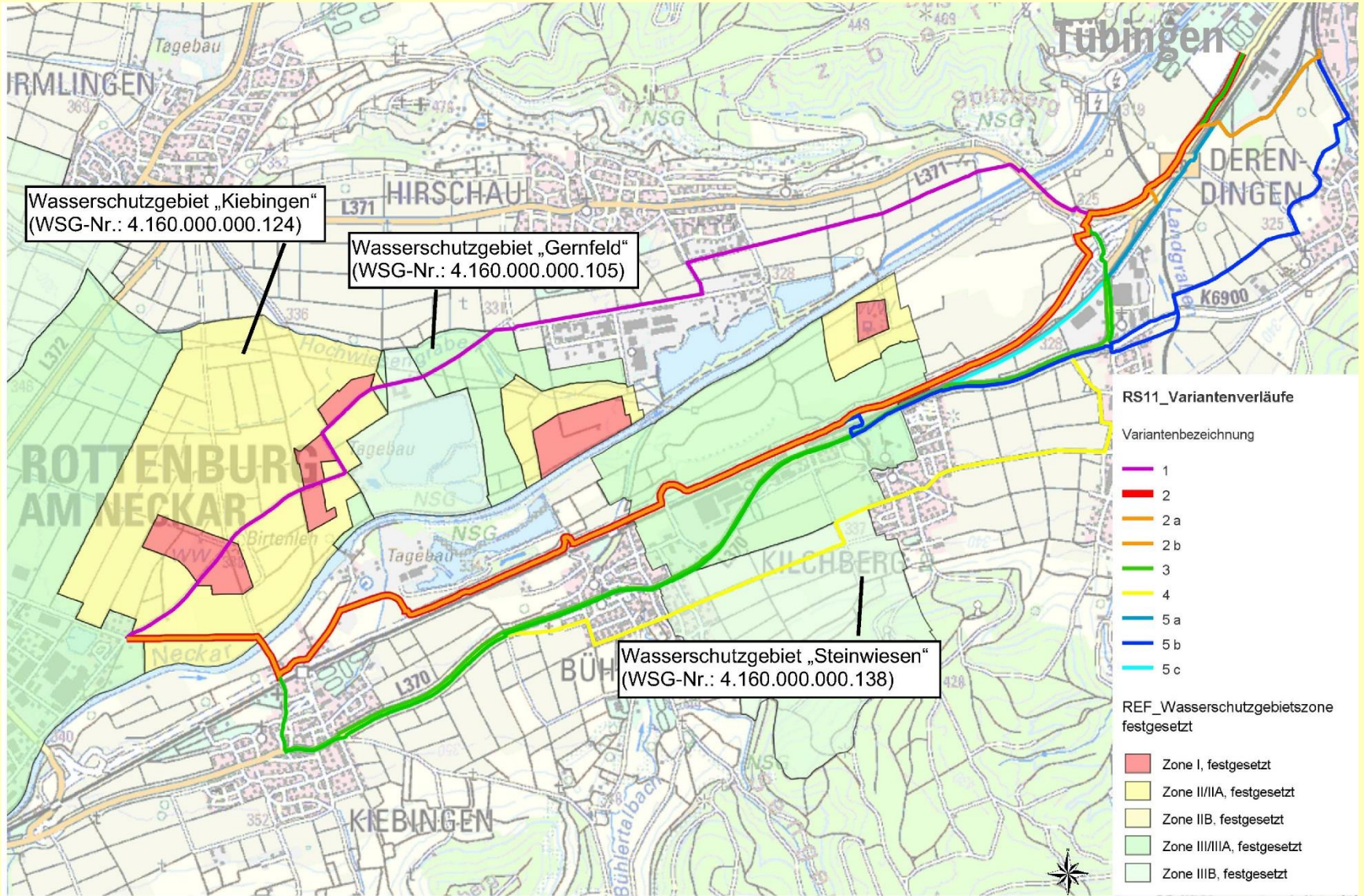
# Gegenüberstellung Variante 1 und Variante 2b

	Variante 1	Variante 2b
Gesamtlänge	7.700 m	7.720 m
Bauwerke	1 Neubau, 2 Bestand	5 Neubau, 2 Bestand
Kosten	7,574 Mio. EUR	9,833 Mio. EUR
Spezieller Artenschutz	Große Betroffenheit von Brutvorkommen von Vogelarten mit landesweiter Bedeutung (größte negative artenschutzfachliche und rechtliche Auswirkungen)	Geringere Betroffenheit von Vogelarten, Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen problemloser umsetzbar
Flächenversiegelung	temporär ca. 101.314 m <sup>2</sup> dauerhaft ca. 14.010 m <sup>2</sup>	temporär ca. 66.410 m <sup>2</sup> dauerhaft ca. 9.020 m <sup>2</sup>
Wasserschutzgebiete	Zone I: ca. 886 m Zone II: ca. 1.200 m Zone III: ca. 735 m	Zone I: ca. 0 m Zone II: ca. 700 m Zone III: ca. 1.800 m
FFH-Gebiet	temporär ca. 22.853 m <sup>2</sup> dauerhaft ca. 1.129 m <sup>2</sup>	temporär ca. 502 m <sup>2</sup> dauerhaft ca. 311 m <sup>2</sup>

# Übersicht FFH-Gebiete



# Übersicht Wasserschutzgebiete



# Weiteres Vorgehen

- Einstieg in die Entwurfsplanung mit der Vorzugsvariante 2b
- Detaillierte technische Planung der Vorzugsvariante
- Geologische Untersuchungen
- Entwässerungsplanung
- Landschaftspflegerischer Begleitplan sowie Artenschutzfachbeitrag und FFH-Verträglichkeitsprüfung

Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit