

**Neubau eines Geh- und Radweges zwischen Bahnhof und
Rechbergstraße
- Zustimmung zur Planung**

Vorlagen-Nr.:

055/2022-ö-5.3

Az.:

Gremium:	Zweck:	Art:	Datum:
Gemeinderat	Entscheidung	öffentlich	02.06.2022

Dezernat-Geschäftsbereich:	Fachbereich:	Sachbearbeiter:
II - Planen und Bauen	Straßenbau und Grünflächen	Linder, Gerhard

Beschlussantrag:

1. Der Gemeinderat stimmt der Planung eines Geh- und Radweges zwischen Bahnhof und Rechbergstraße zu
2. Die Finanzierung der Maßnahme mit Gesamtkosten von ca. 730.000 Euro erfolgt über das PSP Element 7.541001.211

Ziel:

Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für Radfahrer und Fußgänger.

Auswirkungen auf

Finanzen	
Die Maßnahme/das Projekt hat finanzielle Auswirkungen:	ja <input checked="" type="checkbox"/> (s. Anlage 0); nein <input type="checkbox"/>
Für die Maßnahme/das Projekt sind über- oder außerplanmäßige Ausgaben notwendig:	ja <input type="checkbox"/> , insgesamt Euro; nein <input checked="" type="checkbox"/>
Die Maßnahme/das Projekt ist eine Einzelmaßnahme: <input checked="" type="checkbox"/> ; ist Teil einer Gesamtmaßnahme: <input type="checkbox"/>	
Die Umsetzung der Einzelmaßnahme/Gesamtmaßnahme <input checked="" type="checkbox"/> belastet <input type="checkbox"/> entlastet den städtischen Haushalt im Haushalts- und Finanzplanungszeitraum 2022 bis 2027 mit voraussichtlich insgesamt: 730.000 Euro <small>(falls es sich bei der Maßnahme um einen Teil der Gesamtmaßnahme handelt, sind hier die Kosten des Gesamtprojektes (Investitions- und Folgekosten) genannt (ev. Einnahmen sind berücksichtigt))</small>	
Personal	Kinder, Familie, Senioren
	Sicherer Schulweg
Umwelt und Verkehr	Wirtschaft und Tourismus

Sachverhalt:

Als sinnvolle Ergänzung zum bestehenden Radwegenetz Metzingen wird von der Radverkehrskommission und dem Zukunftsteam Verkehr und Infrastruktur eine direkte Verbindung vom Bahnhof zur Unterführung Rechbergstraße erachtet, da dies eine schnelle Radwegverbindung ohne große Höhenunterschiede zwischen Bahnhof / Innenstadt Metzingen und den nördlichen Stadteilen ermöglicht.

Derzeit verläuft auf der östlichen Seite der Bahnlinie ein 3,0 m breiter kombinierter Geh- und Radweg welcher von vielen Schülern genutzt wird. Eine Verbindung zum Bahnhof ist über das bestehende Radwegenetz nur mit großen Umwegen und mehreren Steigungstrecken möglich.

Durch die Schaffung einer direkten Geh- und Radwegeverbindung Eisenbahnstraße – Rechbergstraße wird das Radwegenetz im nördlichen Stadtgebiet deutlich verbessert. In Verbindung mit der Bahnunterführung Rechbergstraße können auch Fußgänger und Radfahrer östlich der Bahnlinie schnell zum Bahnhof und in die Innenstadt von Metzingen gelangen. Dies begünstigt auch die Nutzung der Bahn für Pendler. Für Schüler wird durch die neue Verbindung eine kurze und komfortable Radwegeverbindung von der Innenstadt zum Schulzentrum Neugreuth und zurück möglich

Um das Aufkommen an Radfahrern und Fußgängern abschätzen zu können, wurde am 10.07.2019 im Zeitraum von 7:00 Uhr – 9:00 Uhr eine Zählung am gemeinsamen Geh- und Radweg am östlich der Bahnlinie durchgeführt. Zusätzlich wurden auch die Verkehrsströme in der Unterführung Rechbergstraße erhoben. Im Zeitraum 7:00 Uhr bis 9:00 Uhr wurden auf dem Geh- und Radweg 346 Radfahrer und 37 Fußgänger gezählt. Dies waren überwiegend Schüler, welche Richtung Nordwesten in das Schulzentrum Neugreuth und Richtung Südosten in das Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium unterwegs waren. Ähnliche Verkehrsstärken treten auch am Unterrichtsende zwischen 12:00 Uhr – 14:00 Uhr auf.

In der Spitzenstunde von 7:00 Uhr bis 8:00 Uhr waren 248 Radfahrer und 24 Fußgänger unterwegs. Damit sind die Einsatzgrenzen für gemeinsame Geh –und Radwege gemäß ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) deutlich überschritten. Der starke Radverkehr gefährdet die Fußgänger

Mit einem zusätzlichen Geh- und Radweg entlang der westlichen Seite der Bahnlinie besteht die Möglichkeit, dass sich ein Teil des Radfahr –und Fußgängerverkehrs von der östlichen auf die westliche Seite verlagert. Zudem dürfte der neue attraktive Geh –und Radweg zum Bahnhof und zur Innenstadt zusätzlichen Rad- und Fußgängerverkehr anziehen.

Es ist davon auszugehen, dass die Belastung auf dem neuen Geh- und Radweg in der Spitzenstunde deutlich über 100 Fußgänger und Radfahrer liegt. Die Einsatzgrenzen für einen gemeinsamen Geh –und Radweg sind damit überschritten. Da auch der Radverkehr deutlich überwiegt, ist entsprechend den Richtlinien eine getrennte Führung von Radverkehr und Fußgängerverkehr notwendig.

Die geplante neue Trasse führt westlich der Bahnlinie Plochingen- Reutlingen vom Park & Ride Parkplatz Eisenbahnstraße bis zur Kurve Teckstraße / Rechbergstraße und ist im Radwegkonzept 2012 der Stadt Metzingen schon als Netzergänzung vorgesehen. Die benötigte Fläche entlang der Bahnlinie befindet sich bereits im Eigentum der Stadt Metzingen und wurde im Flächennutzungsplan als Verkehrsfläche ausgewiesen.

Der Trassenverlauf wurde so geplant, dass ein möglichst großer Abstand zwischen Bahnlinie und Geh- und Radweg erreicht werden kann.

Im Osten schließt der geplante Radweg an die Fahrgasse des bestehenden Park & Ride Parkplatzes an. Über die 6 m breite Fahrgasse des Parkplatzes soll auch die Weiterführung des Radverkehrs bis zur Ein- / Ausfahrt in die Eisenbahnstraße erfolgen. Fahrradpiktogramme auf der Fahrgasse sollen den ausparkenden Fahrzeugen auf den Radverkehr hinweisen. Auf dem Parkplatz finden keine häufigen Parkwechsel statt.

Der neue Geh- und Radweg unterquert die Bahnbrücke der Nürtinger Straße. Die lichte Breite des Überführungsbauwerkes ist dafür ausreichend, um auch den geplanten Geh- und Radweg mit ausreichendem Abstand zur Bahnlinie unterzubringen.

Nach der Unterquerung der Nürtinger Straße verläuft der geplante Geh- und Radweg entlang der bestehenden Bebauung und bindet auch die Robert-Koch-Straße an. Im Norden schließt der neue Geh- und Radweg an die Fahrbahn (Breite 5,20 m) der Rechbergstraße an. Da die Rechbergstraße Tempo 30-Zone ist, kann der Radfahrer auf der Fahrbahn geführt werden. Über die Jusistraße und Bahnunterführung Rechbergstraße ist eine Anbindung an das weiterführende Radwegenetz von Metzingen gewährleistet.

Der getrennte Geh- und Radweg wird entsprechend den Richtlinien durchgehend mit einer Gehwegbreite von 2,30 m und Radwegbreite von 2,70 m ausgeführt.

Zur Abtrennung zwischen Gehweg / Radweg ist ein 0,30 m breiter sehbehindertengerechter Begrenzungstreifen vorgesehen.

Auf dem städtischen Grundstück entlang der Bahnlinie ist im Bestand eine 220 m lange Ort betonmauer vorhanden, welche derzeit den Höhenunterschied (ca. 1,20 m) zwischen angrenzenden Privatgrundstücken und Bahngelände ausgleicht. Die Mauer befindet sich ca. 3,0 m von der südlichen Grundstücksgrenze entfernt. Damit der neue Geh- und Radweg mit einer Gesamtbreite von 5,0 m hergestellt werden kann, muss die alte Mauer entfernt und entlang der östlichen Grenze des neuen Weges eine neue Stützmauer erstellt werden. Die neue Stützmauer mit einer Länge von 220 m soll aus L-Mauerscheiben (Höhe 1,05 m - 1,30 m) hergestellt werden.

Um ein Betreten des Bahngeländes zu erschweren, wird zwischen Radweg und Bahngelände über die gesamte Länge im Bankettstreifen ein 1,30 m hohes Geländer aus Stahlrohr angebracht.

Für die bauliche Umsetzung der Maßnahme steht wegen des angrenzenden Bahngeländes und der Bebauung nur die Fläche des zu bauenden Geh- und Radweges zur Verfügung. Aus Sicherheitsgründen muss zum Bahngelände hin ein stabiler hoher Bauzaun errichtet werden. Der Schwenkbereich der Arbeitsgeräte ist stark eingeschränkt. Die Arbeiten können nur über Kopf und mit Kleingeräten ausgeführt werden. Die Baukosten erhöhen sich dadurch erheblich. Die genauen Sicherheitsmaßnahmen zur Bahnlinie hin werden im Laufe der weiteren Entwurfsbearbeitung mit der Deutschen Bahn abgestimmt.

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen ca. 620.000 Euro Baukosten und ca. 110.000 Euro Nebenkosten (Planung, Vermessung, Gutachten etc.).

Für die Maßnahme wurde auf Grundlage der vorliegenden Planung ein Antrag auf Aufnahme in das Förderprogramm „Zuwendungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden nach Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)“ sowie Bundesförderung im Rahmen des Sonderprogrammes „Stadt und Land“ gestellt.

Das Vorhaben wurde mit Schreiben des Regierungspräsidium Tübingen vom 22.04.2022 in das Programm aufgenommen. Der Fördersatz beträgt maximal 90 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten (max. 558.000 Euro).

Nach Aufnahme in das Förderprogramm kann nun ein Antrag auf Förderung gestellt werden. Mit der Maßnahme darf erst nach Eingang des Förderbescheides begonnen werden.

Zeitliche Umsetzung:

Die Maßnahme soll im Herbst 2022/Frühjahr 2023 ausgeführt werden.

Anlagen:

Anlage 0

Anlage 1 – Lageplan

Anlage 2 – Regelquerschnitt

Anlage 3 - Verkehrszählung