

Stadt Reutlingen Dezernat IV, 61 Amt für Stadtentwicklung und Vermessung Gz.: Ho/Dv		18/084/01		15.06.2018
Beratungsfolge	Datum	Behandlungszweck/-art		Ergebnis
BVUA	28.06.2018	Vorberatung	nichtöffentlich	
GR	19.07.2018	Entscheidung	öffentlich	

Beschlussvorlage

Bundesverkehrswegeplan 2030, Bedarfsplan 2016, B 464, Ortsumfahrung Reutlingen

- Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

- Verkehrsuntersuchung Im Laisen

-Anfrage der CDU-Fraktion vom 01.09.2014 (GR-Drs 14/005/53)

-Anfrage der FWV-Fraktion vom 30.05.2017 (GR-Drs 17/005/47)

-Anfrage der FWV-Fraktion vom 12.02.2018 (GR-Drs 18/005/23, Ziffer 1)

Bezugsdrucksache

07/033/05.1; 14/005/53; 17/005/47; 18/005/23

Beschlussvorschlag

1. Der Gemeinderat begrüßt, dass die Ortsumfahrung Reutlingen B 464 im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans 2016 eingestuft ist und bittet das Regierungspräsidium Tübingen, zügig mit der Planung zu beginnen.
2. Das Regierungspräsidium Tübingen wird als zuständige Planungsbehörde für Bundesstraßenprojekte gebeten, bei den Planungen zur B 464 Ortsumgehung Reutlingen frühzeitig die Bürger und Bürgerinnen zu informieren.
3. Ziel muss eine realisierbare, ganzheitliche Planung, unter besonderer Rücksichtnahme auf die Anwohner, die die Bürgerinnen und Bürger vor Ort akzeptieren. Dabei sind städtebauliche und verkehrliche Belange genauso zu berücksichtigen, wie die von Natur, Landschaftsbild und Lärmschutz.
4. Als Vorleistung der Planungen zur B 464 Ortsumgehung Reutlingen wird die Stadt Reutlingen in enger Abstimmung mit dem Regierungspräsidium eine Verkehrsuntersuchung zur bestmöglichen Anbindung des Industriegebietes Im Laisen in Auftrag geben.

Finanzielle Auswirkungen

HHJ	HHST	Betrag in €	über-/ außerplanm.	Auswirkung	Erläuterung

Deckungsvorschlag

HHJ	HHST	Betrag in €	Auswirkung	Erläuterung

Begründung

Am 23.12.2016 hat der Bundestag beschlossen, dass die Straßennetzergänzung zwischen dem Nordportal des Scheibengipfeltunnels und dem Anschluss an die B 464 in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplan 2016 eingestuft wird und somit aus dem Bundeshaushalt bis 2030 finanziert werden soll.

Zuvor hat der Gemeinderat im Mai 2007 beschlossen, dass die sogenannte „Dietwegtrasse“ als Netzergänzung für die Ortsdurchfahrt Reutlingen gewertet und die Trasse in allen zukünftigen gesamtstädtischen Überlegungen offengehalten wird.

Über die Linienführung ist noch nicht entschieden. Eine nach heutigen Maßstäben realisierbare Planung liegt noch nicht vor.

Die Umsetzung der Straßennetzergänzung zwischen dem Nordportal des Scheibengipfeltunnels und dem Anschluss an die B 464 besitzt beim Land Baden-Württemberg hohe Priorität.

Sie steht beim Regierungspräsidium Tübingen in der Gruppe der Ortsumfahrungen an erster Stelle. Das bedeutet, dass das Regierungspräsidium mit den Planungen beginnt, sobald notwendigen Personalressourcen frei werden. Die letztendliche Entscheidung trifft das Verkehrsministerium in Absprache mit den Regierungspräsidien.

Anders als der Scheibengipfeltunnel wird der Streckenabschnitt zwischen dem Nordportal und dem Anschluss an die B 464 durch den bestehenden Siedlungskörper und die offene Landschaft verlaufen. Dabei darf die Planung der Straße nicht ausschließlich und isoliert den Erfordernissen des Autoverkehrs dienen, sondern soll auch andere Verkehrsarten, insbesondere die des Umweltverbundes, im Blick haben. Der Bund als Baulastträger wird aber erfahrungsgemäß den Schwerpunkt auf den motorisierten Verkehr legen.

Die Planung muss somit verantwortungsvoll und nachhaltig, mit großer Sorgfalt und Sensibilität durchgeführt werden. Hierfür sind die umgebene Landschaft, der angrenzende Naturraum und die benachbarten Siedlungen in die Betrachtung einzubeziehen.

Im Ergebnis wird eine durchdachte und realisierbare Planung aus einem Guss erwartet, die landschaftsplanerische, städtebauliche, straßenbauliche und gestalterische Aspekte miteinander verknüpft. Besonderes Augenmerk soll auf die Lärmschutzmaßnahmen für die nahegelegenen Wohngebiete gelegt werden. Dabei soll auch geprüft werden, ob im Sinne der Reutlinger Wohn- und Gewerbeflächenoffensive neue Siedlungsflächen erschlossen werden können. Der Bund wird den Lärmschutz entsprechend der bundeseinheitlichen Regelungen finanzieren.

Die Straßennetzergänzung zwischen dem Nordportal des Scheibengipfeltunnels und dem Anschluss an die B 464 steht schon lange im Fokus der Öffentlichkeit. Befürworter und Gegner haben sich schon viele Jahre vor der Aufnahme dieses Straßenbauprojektes in den vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans 2016 immer wieder hierzu geäußert.

Umso wichtiger ist es, dass das Regierungspräsidium eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung durchführt.

Als Vorleistung zur Planung der B 464 Südumfahrung Orschel-Hagen wird die Stadt Reutlingen in enger Abstimmung mit dem Regierungspräsidium eine Verkehrsuntersuchung zur bestmöglichen Anbindung des Industriegebietes Im Laisen beauftragen.

Zusammen mit dem planfestgestellten Haltepunkt der Regional-Stadtbahn, dem projektierten Güterterminal und der künftigen, direkten Anbindung an die Bundesstraße 464, ergibt sich

für das Industriegebiet Im Laisen eine völlig neue verkehrliche Lagegunst, die in der Region ihres gleichen sucht und eine große Chance für die Gewerbeflächenoffensive darstellt.

Sachverhalt

Die Verkehrsleistung im Personenverkehr wird in Deutschland bis 2030 im Vergleich zu 2010 durchschnittlich um rund 12% zu nehmen. Die Transportleistung im Güterverkehr steigt im selben Zeitraum – so die Prognose des Bundes – mit 38% deutlich stärker an.

Über diese allgemeine Zunahme der Verkehrsleistung hinaus, kommt in Reutlingen noch die Dynamik in der Stadtentwicklung hinzu. So bedeuten mehr Einwohner und mehr Arbeitsplätze, über die allgemeinen Prognosen hinaus, noch mehr Verkehr.

Um der Verkehrszunahme zu begegnen, investiert die Stadt Reutlingen in den nächsten Jahren rund 9 Millionen Euro in den Umweltverbund. Ziel ist es, die Alternativen zur Fahrt mit dem eigenen Auto zu fördern, um Autoverkehr von vornherein durch Innenentwicklung zu vermeiden.

Dennoch, dass zeigen die oben aufgeführten Prognosen des Bundes, darf der Ausbau des bestehenden Straßennetzes nicht außer Acht gelassen werden, um die Mobilität im Personenverkehr, aber auch im Güterverkehr in Zukunft aufrecht zu erhalten und gleichzeitig die bestehenden Ortsdurchfahrten bzw. die Wohngebiete zu entlasten.

Die Baukosten für die zweispurige ca. 2,5 km lange Bundesstraße werden mit rund 50 Millionen Euro eingeschätzt. Der Streckenabschnitt im Süden von Orschel-Hagen ist dabei als Straßentunnel vorgesehen.

Die Planungs- und Baukosten hierfür werden vom Land bzw. Bund zu 100% getragen. Anders als bei einer Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), wo die Gemeinde sich mit 50% der Kosten an dem Straßenprojekt beteiligen muss.

Für die Erlangung des Baurechtes wird vom Regierungspräsidium ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Gegenüber dem Bebauungsplanverfahren, das beim Scheibengipfeltunnel zur Anwendung kam, hat das Planfeststellungsverfahren den Vorteil der Konzentrationswirkung. Die Konzentrationswirkung ersetzt alle anderen behördlichen Genehmigungen (z.B. Naturschutzrecht, Bergrecht usw.), die beim Bebauungsplanverfahren alle einzeln eingeholt werden müssen. Dies spart am Ende Verfahrenszeit ein.

Mit dieser Vorlage ist auch eine Antwort auf die Anfrage der CDU-Fraktion vom 01.09.2014 (GR-Drs. 14/005/83) gegeben. Ebenfalls sind die Anfragen der FWV-Fraktion 17/005/47 vom 30.05.2017 (GR-Drs. 17/005/47) und 18/005/25 Ziffer 1 vom 12.02.2018 beantwortet und somit erledigt.

gez.

Barbara Bosch