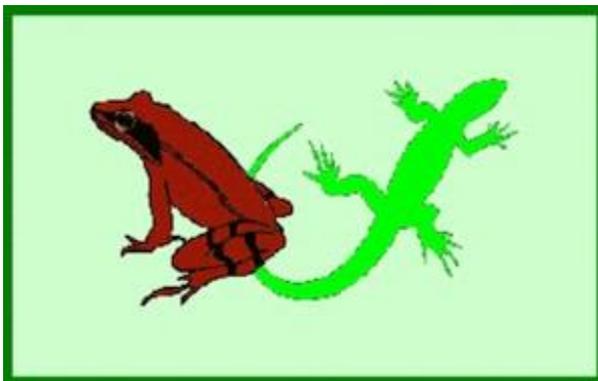


Gemeinsame Stellungnahme zur Planung eines Radschnellwegs in Reutlingen auf der ehemaligen Bahntrasse nach Honau

Dienstag, 4. Juni 2019



**Bund für Umwelt und
Naturschutz Deutschland
Kreisverband Reutlingen**



RANA

**Reptilien – Amphibien
– Neckar – Alb e.V.**



**Naturschutzbund
Deutschland
Reutlingen**

BUND: Ira Wallet, Lerchenstr. 35, 72762 Reutlingen
www.bund-reutlingen.de

RANA: Jürgen Tröge, Heerstr. 33/1, 72805 Lichtenstein/Honau
www.reptilien-amphibien.de

NABU: Thomas Höfer, Ulrichstr. 8, 72764 Reutlingen
www.nabu-reutlingen.de

Layout: Reinhard Beneken

Das geht besser!

Einleitung: BUND, NABU und RANA treten, mit unterschiedlicher Gewichtung, für die Schonung unserer natürlichen Lebensgrundlagen ebenso ein wie für die Förderung des Radverkehrs.

Weil die vorliegende Planung beide Belange massiv berührt, haben wir eine sorgfältige, durchaus kontroverse Abwägung durchgeführt.

Ergebnis: Wir sind uns einig: Das geht besser!

Die derzeitige Planung eines Radschnellwegs auf der ehemaligen Bahntrasse zwischen Reutlingen Hbf. und dem Eninger Weg / Südbahnhof lehnen wir ab.

Abwägung: Diese Ablehnung beruht auf einer Abwägung zwischen den Vorteilen:

- Autofreie und steigungsarme Anbindung des Reutlinger Hauptbahnhofs an das bestehende Radwegenetz mit eleganter Unterquerung der bestehenden Hauptstraßen
- Erhöhung der Sicherheit insbesondere für radfahrende Schulkinder und den Ausflugsverkehr.

und den Nachteilen:

- Beeinträchtigung / Zerstörung eines wertvollen stadtnahen Grünzugs.
- Zusätzliche Versiegelung von ca. 11.000 qm Bodenfläche.

Alternativen: Unsere Verbände (BUND, RANA und NABU) haben unterschiedliche Schwerpunkte.

Deshalb unterscheiden sich auch die von uns favorisierten Alternativen zur bestehenden Planung durchaus deutlich wie folgt:

Vom BUND:

Der BUND empfiehlt zwar den Bau eines Radwegs (nicht: Radschnellwegs) unter teilweiser Benutzung der Honauer Bahntrasse, jedoch in einer deutlich umweltschonenderen, und gleichzeitig verkehrlich wirksameren, Version:

Schmalere: Eine Breite von 2.50 bis 3.00 m → reicht völlig aus, um den voraussichtlichen Radverkehr (und den Fußverkehr!) aufzunehmen.
(Kombinierter Geh-/Radweg beim Reutlinger Südbahnhof, vor wenigen Jahren erst angelegt.)



Kürzer:



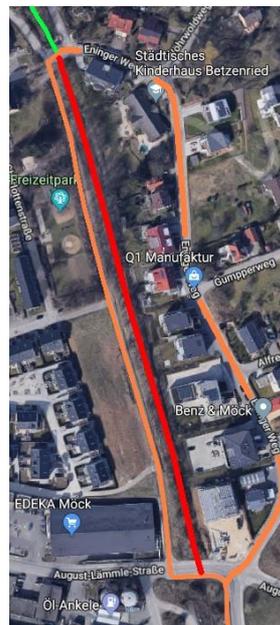
← Auf einer Länge von ca. 500 m südöstlich der Querung Aulberstraße verläuft die nur von Anliegern befahrene und 4 m bis 5 m breite Panoramastraße höhengleich unmittelbar neben der Trasse der Honauer Bahn. Eine parallele Asphaltierung der Bahntrasse böte dem Radverkehr keinen echten Vorteil; und allein dadurch verbietet sich schon jeder Eingriff.

Noch komfortabler ist die Situation auf dem knapp 400 m langen Teilstück nördlich der August-Lämmle-Straße:



← Hier hat der Radverkehr auch heute schon die Wahl zwischen dem westlich des Gleiskörpers verlaufenden Rad-/Gehweg ..

.. und (mit nur 45 m Umweg) → der östlich gelegenen Tempo-30-Wohnstraße „Eninger Weg“.



← Es ist nicht vermittelbar, den dazwischenliegenden Bahntrassen-Grüngürtel auch noch zu asphaltieren

(orange: Bestehende Wege,
grün: Neue Wege
rot: Bahntrassen-Gürtel)

Allein dadurch würde das Ausmaß der neu zu versiegelnden Fläche mehr als halbiert. Auch der Aufwand für die Beleuchtung sinkt entsprechend der Verkürzung.

Schonender: Die bestehenden Hänge im Einschnitt nordwestlich der Querung Aulberstraße müssen weitgehend unberührt bleiben, soweit es



die Verkehrssicherheit erlaubt. Einen Kahlschlag dieser Hänge lehnt der BUND genauso ab wie die geplante Auffüllung der Einschnittssohle, um die für

einen Radschnellweg nötige Breite zu erreichen.

Bessere Anbindung:

Um die volle Netzwirkung der Trasse auszuschöpfen und um der Entstehung von Trampelpfaden vorzubeugen, sollte direkt südlich der Karlstraßenunterquerung eine Rampe die Panoramastraße und damit das angrenzende Gebiet Burgholz mit dem neuen Radweg verbinden.



Die Anbindung des neuen Radwegs an die Unterführung beim Stuttgarter Knoten wird ausdrücklich begrüßt. Auf der anderen Seite dieser Unterführung sollte eine direkte Verbindung zur Straße „Am Heilbrunnen“ realisiert werden.

Damit wäre die ehemalige Bahntrasse das Kernstück eines kleinen Verkehrsnetzes, das zahlreiche Richtungen und Ziele autofrei und sicher (auch für Schulkinder) miteinander verbindet.

Für die Zustimmung des BUND ist also essentiell:

- Vielfältige Anbindung in alle Richtungen
- Freigabe für den Rad- und Fuß-Verkehr
- Eingriffsminimierung wie beschrieben

Von RANA:

RANA vertritt die Ansicht, dass für die bereits erfolgte weitgehende Zerstörung des Reptilienbiotops (siehe „Kritik am bisherigen Vorgehen“) auf jeden Fall, also unabhängig vom Radschnellweg, Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt werden müssen.

Von einer Vernetzung in den Nordraum, von der auch viele andere Arten profitieren würden, hat RANA bereits sehr konkrete Vorstellungen, die der Stadt / dem Landkreis / der UNB bereits beim letzten „Runden Tisch“ am 15. Mai 2019 erläutert wurden.

RANA lehnt den Rad (schnell) weg auf der Bahntrasse jedoch nicht ab und ist weiterhin zu konstruktiver Zusammenarbeit bereit.

Vom NABU:

Die Herstellung einer guten Radwegeverbindung aus Richtung Pfullingen und Eningen zum Bahnhof Reutlingen ist wichtig. Genauso oder noch wichtiger sind jedoch gute Radwegeverbindungen zu den Schulen und in die Altstadt. Dafür ist die Lage auf der Honauer Bahntrasse jedoch nicht geeignet.

Modellskizze Radwegausbau Kaiserstraße



Der NABU ist daher der Meinung, dass der fahrradfreundliche Umbau von Kaiser- und Bismarckstraße, die als Einbahnstraßen ohnehin schon sehr breit und grundsätzlich relativ sicher zu befahren sind, die bessere Lösung ist.

Der geplante Verlauf des Radschnellwegs hinter dem Wafios-Gelände und unter den Brücken ist außerhalb sozialer Kontrolle, wodurch die Akzeptanz und die Nutzung leiden werden. Die Bahntrasse vom Südbahnhof zum Hauptbahnhof ist zudem gegenüber der Führung über die Kaiserstraße um 600 Meter .

Größte Bedeutung bei der Entscheidung des NABU haben jedoch die großen Eingriffe in ein bisher ruhiges Rückzuggebiet für Tiere wie Reptilien, Vögel und Fledermäuse sowie die gesamtökologischen Auswirkungen durch den Bau.

Etwa 11.000 Quadratmeter sollen asphaltiert werden.

Die Lebensräume von Reptilien würden zerschnitten und Kleinbiotope zerstört.

Auf Höhe des Stadtgartens würden mit der dort bereits breiten Panoramastraße eine Asphaltfläche von zusammen fast 10 Metern Breite entstehen.



Im Sommer ist hier kein Durchblick mehr!

Ohne Radschnellweg ließe sich die Bahntrasse zu einer interessanten Biotopverbundachse und zu einem Lebensraum für Insekten entwickeln, und zwar auch dann noch, wenn die Bahntrasse einmal wieder vom Schienenverkehr genutzt werden sollte.

Die Kosten für den Radweg stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen. Auch verlockende Zuschüsse sollten nicht dazu führen, Steuergelder unwirtschaftlich zu verwenden. Die dargestellten Alternativen hält der NABU für deutlich günstiger und effektiver.

**Kritik am
bisherigen
Vorgehen:**

Am bisherigen Vorgehen der Stadt Reutlingen üben alle Verbände (BUND, RANA, NABU) weiterhin scharfe Kritik.

Mitglieder von RANA haben das Reptilienbiotop im Bereich der Stützmauer am Bahndamm bei der Walter-Rathenau-Strasse/ Aulberstrasse seit mehr als 20 Jahren gepflegt, und zwar genau so, dass es für Zauneidechsen und Schlingnattern, beides streng geschützte Arten, optimale Bedingungen bot.

Bei streng geschützten Arten müssen vor dem Eingriff in den Lebensraum sogenannte CEF-Maßnahmen durchgeführt werden.

Trotz unseres (RANA, BUND) mehrfach vorgetragenen Angebots zur fachlichen Beratung wurde dieses Biotop ohne Rücksprache mit uns durch die Rodungsarbeiten bzw. das „auf-den-Stock-Setzen“



- genau in diesem sensiblen Bereich und
- zu einem Zeitpunkt, als die Tiere nach der Winterruhe besonders empfindlich waren (Ende Februar 2019)

weitgehend zerstört und die Tiere wurden bereits vergrämt.

Diese Vorgehensweise bei der Planung und bei den Voruntersuchungen ist weder mit dem Verwaltungsrecht noch mit dem Naturschutzrecht konform.

Es wurde durch die vorgezogenen Rodungen in Lebensräume streng geschützter Arten gegen das Naturschutzgesetz verstoßen, die Naturschutzverbände wurden nicht in die Planung einbezogen.

Außerdem wurde das mit den Biotopuntersuchungen beauftragte Gutachterbüro gleichzeitig mit der Ausführungsplanung zum Radschnellweg beauftragt – falls die Untersuchungen keine unüberwindbaren naturschutzrechtlichen Hindernisse ergeben würden.

Aufgrund des hierdurch erzeugten Interessenkonflikts muss jetzt leider von einer Befangenheit des Gutachterbüros ausgegangen werden.

Ausblick:

Die Förderung des Radverkehrs ist kein Selbstzweck. Die verkehrsbedingte Emission von Treibhausgasen und anderen Schadstoffen verringert sich nicht mit zunehmendem Radverkehr, sondern nur mit der Abnahme des motorisierten Verkehrs – und das hängt nicht zwangsläufig 1:1 zusammen.

Wird die Infrastruktur für alle Verkehrsarten gleichermaßen verbessert (Radwege plus Stadtbahn plus Straßen), so verringert sich der angestrebte Umsteigeeffekt und die Emissionen können trotz vermehrter Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung durchaus weiter steigen.

Wir treten für eine Verkehrswende ein, die insgesamt deutlich weniger versiegelte Verkehrsfläche benötigt.

Eine Ausweitung der Verkehrsfläche für die „platzsparenden“ Fortbewegungsarten Rad- und Fußverkehr sollte deshalb in aller Regel einhergehen mit einer Verringerung des Platzangebots für die „raumgreifenden“ Fortbewegungsarten.

Anhang: Notwendig als Teilstück des Radschnellwegs durch das obere Echaztal?

Wir kennen die Überlegungen aus dem Reutlinger Landratsamt, einen durchgehenden Radschnellweg (4,00 m breit, ohne Fußverkehr) von Reutlingen durch das gesamte Echaztal bis hoch nach Engstingen zu planen.

Diese Überlegung beinhaltet natürlich den Ausbau als Radschnellweg auch auf der Gemarkung der Stadt Reutlingen.

Unserer Meinung nach ist diese Überlegung jedoch kein Argument für die vorliegende Radschnellwege-Planung, denn auch der Umbau zu einem Radschnellweg auf der ehemaligen Bahntrasse durch das Echaztal sollte unterbleiben.

Kurzbegründung:

Der bestehende Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse durch das Echaztal

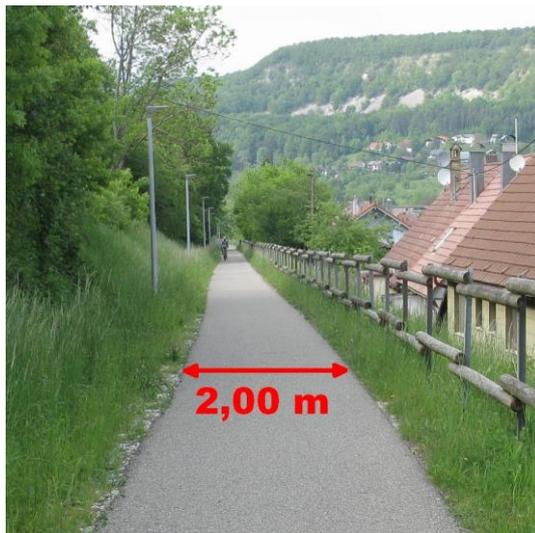


- ist auf weiten Strecken 2,50 m breit
- ist auf weiten Strecken beidseitig von Bäumen gesäumt
- und wird durchgängig sowohl vom Fuß- als auch vom Radverkehr genutzt.

Problematische Stellen, wie z.B. die Ortsdurchfahrten in Pfullingen und besonders in Unterhausen, gibt es nur vereinzelt und sollten durchaus entschärft werden.

Ansonsten ist der Radweg bereits heute breit genug und vorbildlich ausgebaut.

Eine Verbreiterung der gesamten Trasse auf 4,00 m (bzw. 6,00 m incl. Fußverkehr)



- wäre sehr aufwändig, besonders bei den Teilstrecken am Hang entlang (s. Bild)
- wäre nicht möglich ohne massive ökologische Eingriffe (Baumfällungen, Hangabtragungen, Versiegelung)
- würde die Benutzung während der Bauzeit stark beeinträchtigen
- und würde überdies sogar von vielen der „Begünstigten“ zu Recht als massiv überdimensioniert empfunden.

Die Akzeptanz von notwendigen Radschnellwegen an hoch belasteten Strecken würde durch solche Prestige-Objekte („Wir haben auch einen!“) nur unnötig untergraben.