

Universitätsstadt Tübingen

Projektleitung Südliches Stadtzentrum
Sawyerr, Leslie Telefon: 07071-204-2270
Sarcoli, Mirco Telefon: 07071-204-2387
Gesch. Z.: 020/

Vorlage 252a/2015
Datum 27.07.2015

Beschlussvorlage

zur Vorberatung im **Ortsbeirat Stadtmitte**

zur Behandlung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**

Betreff:	Südliches Stadtzentrum: Neugestaltung Friedrichstraße/ Blaue Brücke
Bezug:	252/2015, 108/2013, 128/2012
Anlagen: 2	Anlage 1 Friedrichstraße Entwurf Anlage 2 Friedrichstraße Entwurf mit Fahrzeugen und Pfeilen

Beschlussantrag:

Bei Neugestaltung und Umbau der Friedrichstraße im Bereich Blaue Brücke wird der überarbeitete und insbesondere um Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Radfahrende ergänzte Vorschlag der Verwaltung ausgeführt.

Finanzielle Auswirkungen	Jahr: 2016
Investitionskosten	ca. 310.000 €
Bei HHStelle veranschlagt	ca. 210.000 € bei HHStelle 7.6159.9550.000-0140 u. ca. 100.000 € bei HHStelle 2.6300.9508.000-0101
Sanierungsmittelzuschuss	ca. 45.000 €
Zuschuss für barrierefreie Bushaltestelle	10.000 €
Zuschuss Radverkehrsmaßnahmen	ca. 40.000 €

Ziel:

Beseitigung städtebaulicher Missstände und Verbesserung der Verkehrslenkung im Südlichen Stadtzentrum im Zuge der Entwicklung des neuen Stadteingangs durch Neugestaltung der Friedrichstraße.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

In Vorlage 252/2015 hat die Verwaltung zwei Varianten zur Neugestaltung der Friedrichstraße im Bereich Blaue Brücke vorgestellt, eine umfassende Neugestaltung unter Einbeziehung der Mittelinsel als Verwaltungsvorschlag und eine reduzierte Neugestaltung mit Schwerpunkt auf der westlichen Gehwegseite vor dem neuen Hotelgebäude als Lösungsvariante. Der Planungsausschuss hatte in seiner Sitzung am 06.07.2015 mehrere inhaltliche Anregungen zu den Neugestaltungsvarianten vorgebracht, die von der Verwaltung zwischenzeitlich geprüft und – soweit möglich – in den Vorschlag der Verwaltung zur Neugestaltung der Friedrichstraße eingearbeitet wurden.

2. Sachstand

Im Rahmen der Beratung der Vorlage 252/2015 im Planungsausschuss vom 06.07.2015 wurden Anregungen der Gemeinderäte für eine Modifizierung der von der Verwaltung vorgestellten Planung vorgebracht. Zudem ist zwischenzeitlich die in Vorlage 252/2015 angekündigte Abstimmung der geplanten Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Fahrradfahrende und zu Fuß Gehende mit den Fahrradverbänden, der Polizei und dem Stadtverkehr erfolgt. Auch die Anregungen aus der Diskussion im Planungsausschuss wurden hierbei eingebracht. Die Prüfungs- und Abstimmungsergebnisse werden im Folgenden dargestellt und sind in den neuen Vorschlag der Verwaltung zur Neugestaltung bereits eingearbeitet.

- a) Festlegung von Tempo 20 oder Tempo 30 als max. zul. Höchstgeschwindigkeit im Bereich Friedrichstraße/Blaue Brücke

Tempo 20 setzt die Gestaltung und Nutzung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs voraus, welcher hier weder gegeben, noch zu begründen ist. Eine Reduzierung der derzeit gültigen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 auf Tempo 30 ist jedoch vertretbar und kann umgesetzt werden.

- b) Reduzierung der westlichen Gehwegbreite (Hotelseite) gegenüber der Bismarckstraße, um mehr Platz für Linksabbieger von der Friedrichstraße in die Bismarckstraße zu schaffen

Die Fahrstreifenbreite in der Friedrichstraße stadtauswärts (geradeaus + Linksabbieger) kann auf ca. 6,75 m ausgeweitet werden. Es verbleibt eine mit über 2,50 m ausreichend breite Gehwegfläche.

Somit ist ein Geradeausfahren auf der Friedrichstraße in Richtung stadtauswärts bei einem gleichzeitig aufgestellten, linksabbiegenden Pkw möglich. Im Falle eines linksabbiegenden Busses ist jedoch kein Geradeausfahren möglich. Hierfür ist wie bereits vor der Hotelbaustelle der verbleibende Geradeausfahrstreifen zu schmal. Damit Pkw sich möglichst günstig bzw. platzsparend einordnen, soll eine „Wartelinie“ und ein Linksabbiege-Pfeil zur besseren Orientierung markiert werden.

Die verbleibende Gehwegbreite ist ausreichend, so dass Radfahrende, die die Ampel zur Querung der Friedrichstraße nutzen möchten, an dieser Stelle auf den Gehweg auffahren können.

c) Einrichtung von Fahrradschutzstreifen auf der Fahrbahn Friedrichstraße

Der östliche straßenbegleitende Weg ist zwischen dem Kino und der Eisenbahnstraße bzw. dem Tunnel zur Ulrichstraße als gemeinsamer Fuß- und Radweg ausgewiesen, in beide Richtungen. Dies bedeutet, dass alle Radfahrende auf der Brücke diesen Weg nutzen müssen. Aufgrund der verschiedenen Nutzungen in den Gebäuden und der Haltestelle gibt es an dieser Stelle nicht nur längs Gehende. Dadurch gibt es zahlreiche Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehende vor allem in diesem Bereich.

Die Verwaltung hat das Ziel, so viel Radverkehr wie möglich auf die Fahrbahn zu verlagern. Dadurch entsteht mehr Raum für zu Fuß Gehende und die Zahl der Konflikte wird reduziert. Mehr Platz und eine modifizierte Aufteilung der Fahrstreifen ermöglichen Schutzstreifen für den Radverkehr. Für beide Fahrtrichtungen sind Schutzstreifen geplant.

Die Benutzungspflicht durch den gemeinsamen Fuß- und Radweg wird aufgehoben. Der spätere Gehweg wird jedoch für den Radverkehr frei gegeben. Das Fahren ist dann wie auf jedem frei gegebenem Gehweg mit Schrittgeschwindigkeit erlaubt.

In nördlicher Richtung werden Radfahrende aus der Eisenbahnstraße am Beginn der Friedrichstraße mittels Piktogrammen auf die veränderte Führung hingewiesen und auf die Fahrbahn gelenkt. Der Bussonderfahrstreifen in der Friedrichstraße wird frei gegeben, dies ist mit dem Stadtverkehr abgestimmt. Im Anschluss werden Radfahrende mittels eines Schutzstreifens geführt.

In südlicher Richtung wird ein Schutzstreifen bis zur B28 durchgezogen. Es wird drei Bereiche zur Querung der Friedrichstraße geben, um auf den Gehweg zu gelangen und beispielsweise in die Eisenbahnstraße zu fahren:

- im Kreuzungsbereich mit der Bismarckstraße, direkt von der Fahrbahn oder über die Furt
- südlich der Wendemöglichkeit (näheres unter e)
- im Kreuzungsbereich mit der B28. Dort wird eine Auffahrtsmöglichkeit auf den Fahrbahnteiler hergestellt, so dass über die Furt eine gesicherte Querung möglich ist.

Der Schutzstreifen in südlicher Richtung kann mit einem Radfahrstreifen auf der B28 fortgesetzt werden. Dieser würde Radfahrende in die Südstadt eine direkte Fahrt in die Eberhardstraße (Fahrradstraße) ermöglichen. Radfahrende würden signaltechnisch mit den Fahrzeugen aus der Friedrichstraße geführt werden. Diese Führung ist durch den Bau des Linksabbiegers in die Eisenbahnstraße zur Erschließung des neuen Mischgebiets am Güterbahnhof möglich. Durch die Herstellung des Linksabbiegestreifens werden die Fahrstreifen verändert. So wird auch ein Teil der Fläche des Rechtsabbiegers in die Eberhardstraße benötigt. Ein separater Rechtsabbiegestreifen in die Eberhardstraße ist dann nicht mehr möglich. Das Rechtsabbiegen wird weiterhin möglich sein.

Die Herstellung des Radfahrstreifens wurde bereits untersucht und ist technisch möglich. An Bundesstraße sollen keine bestehenden Markierungen mit „schwarz“ übermalt werden. Deshalb müssten die Fahrbahndecken abgefräst und neu eingebaut werden, so dass die Kosten für den Radfahrstreifen relativ hoch wären. Derzeit werden die Kosten auf etwa 180 T€ geschätzt.

Die Verwaltung schlägt diese Maßnahme auf der B28 jedoch jetzt noch nicht vor, sondern behält sie als spätere Option bei.

d) Verlagerung der geplanten Fußgängerfurt in südliche Richtung (stadtauswärts)

Die ursprüngliche Lage der Signalanlage kann in Richtung Süden verschoben werden. Durch die Verlagerung können Radfahrende auf die östliche Gehwegseite (heute gemeinsamer Fuß- und Radweg) vor dem Kino gelangen, ohne die Furt zu nutzen. Eine diagonale Fahrt über die Kreuzung und wie bisher über den abgesenkten Bordstein auf den Gehweg zu gelangen, ist somit weiterhin möglich.

e) Mitbenutzung der bestehenden Wendemöglichkeit durch Radfahrende

Diese Fahrbeziehung soll nicht offiziell ausgewiesen werden, sondern lediglich ein zusätzliches Angebot für sichere Radfahrende darstellen. Das Queren der Fahrbahn durch Radfahrende an dieser Stelle ist bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (und nicht nur bei max. 20 km/h) vertretbar. Einer Bepflanzung mit den geplanten Bäumen stehen keine Gründe entgegen, da diese die Sicht nicht entscheidend einschränken.

Ergänzend soll auf der östlichen Gehwegseite vor dem Blauen Turm der Gehweg abgesenkt werden, damit Radfahrende an dieser Stelle auf den Gehweg gelangen können. Hierbei ist es erforderlich, dass eine der abwärts verlaufenden Treppenstufen im Zugangsbereich zum Blauen Turm entfernt wird, um die Querneigung im Gehweg zu reduzieren.

Die bestehende Wendemöglichkeit kann durch Radfahrende in Richtung Süden mitbenutzt werden. Da das Radfahren auf dem östlichen Gehweg jedoch auch in nördlicher Richtung frei gegeben werden soll, regt die Verwaltung an, die bestehende Wendemöglichkeit in Richtung Innenstadt zu verlegen. Radfahrende in Richtung Innenstadt können im Bereich des abgesenkten Gehwegs auf die Fahrbahn auffahren. Dies ist für wendende Kfz-Lenkende nicht unbedingt erkennbar, so dass hierdurch Konfliktsituationen entstehen können. Mit der Verlegung der Wendemöglichkeit entsteht dieser Konflikt nicht. Radfahrende sind dann bereits auf der Fahrbahn oder noch auf dem Gehweg.

f) Einrichtung einer zusätzlichen Möglichkeit zur Hotelvorfahrt durch eine überfahrbare Unterbrechung des Mittelstreifens

Fahrzeuge, die von der B 28 kommend das Hotel anfahren, müssten beim Wenden regelmäßig den westlichen Gehweg vor dem Hotel mitbenutzen. Das Wenden wäre demnach nur möglich, wenn auf dem Gehweg kein Reisebus hält oder Fußgängerinnen und Fußgänger warten. Dieser Umstand wäre jedoch von dem Fahrzeuglenkenden im Vorfeld nicht zu erkennen und es könnten gefährliche Situationen entstehen. Zudem fehlt es an einer Aufstellmöglichkeit für Fahrzeuge, die die Wendemöglichkeit nutzen wollen und auf stadtauswärts fahrende Fahrzeuge warten müssen. Eine Behinderung des Geradeaus-Verkehrsstroms in jeweils beiden Richtungen (stadtein-/auswärts) kann somit nicht ausgeschlossen werden. Dieser Vorschlag der Verwaltung wird daher nicht weiter verfolgt.

g) Unterbrechungen der Mittelinsel aus gestalterischen Gründen

Aus gestalterischen Gründen sieht der Verwaltungsvorschlag zur Neugestaltung der Mittelinsel weiterhin Unterbrechungen vor, die jedoch nicht befahrbar sein sollen. Daher werden diese Unterbrechungen ausreichend schmal ausgeführt, um ein versehentliches Befahren zu vermeiden.

3. Vorschlag der Verwaltung

Der überarbeiteten und insbesondere um Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Radfahrende ergänzten Neugestaltung der Friedrichstraße/ Blaue Brücke gem. Anlage 1 wird zugestimmt.

4. Lösungsvarianten

An der Beschlusslage gemäß Vorlage 252/2015, behandelt in der Sitzung des Planungsausschusses vom 06.07.2015, (Lösungsvariante 2 ohne Neugestaltung der Mittelinsel) wird festgehalten. Das neue Angebot für den Radverkehr wird nicht eingerichtet.

5. Finanzielle Auswirkung

Die Herstellungskosten der Maßnahme gem. beigefügter Anlage 1 betragen rd. 310 T€. Bereits beschlossen wurde der Umbau gemäß Anlage 2 der Vorlage 252/2015 (Neugestaltung ohne Mittelinsel und ohne Radverkehrsangebot auf der Fahrbahn). Für diese notwendige Maßnahme fallen Kosten in Höhe von rd. 180 T€ an. Vergleichend mit der in Anlage 1 zu Vorlage 252/2015 dargestellten Lösung entstehen demnach zusätzliche Kosten in Höhe von rd. 130 T€.

Von den Mehrkosten sind rund 100 T€ den neuen Radverkehrsmaßnahmen zuzuordnen, im Wesentlichen sind dies

- a) bauliche Änderung der Mittelinsel, um Platz für einen Fahrradschutzstreifen in der Friedrichstraße stadteinwärts zu schaffen,
- b) Gehwegabsenkung auf Seite des Blauen Turms sowie
- c) Fräsarbeiten bzw. De- und Neumarkierungen zur Herstellung des Schutzstreifens.

Für diese zusätzlichen und alle übrigen Kosten, die aus der Radverkehrsmaßnahme entstehen, können jedoch aus dem Förderprogramm des Landes (Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz LGVFG, RL-Radinfrastruktur) Mittel beantragt werden. Der Fördersatz beläuft sich auf 50% der förderfähigen Kosten. Die Verwaltung schätzt die Höhe des Zuschusses auf rd. 40 T€ (da i.d.R. nicht alle Maßnahmen gemäß den Förderrichtlinien zuwendungsfähig sind oder niedrigere Kostensätze angenommen werden). Der städtische Mittelbedarf erhöht sich dementsprechend von rd. 140 T€ auf rd. 215 T€.

Die Finanzierung der Radverkehrsmaßnahme ist im Budget der Strategie zur Förderung des Radverkehrs für die Jahre 2016/2017 berücksichtigt. Eine Vorlage zu den Radverkehrsmaßnahmen 2016/2017 folgt in einem der nächsten Ausschüsse. In dieser werden neben der Friedrichstraße unter anderem Maßnahmen in folgenden Streckenzügen vorgeschlagen, um Lücken im Radroutennetz zu schließen:

- Knotenpunkt Rappstraße/Westbahnhofstraße mit Rappstraße und Schleifmühlweg (Lückenschluss zwischen Ammerbegleitweg/Max-Eyth-Straße (Fahrradstraße) und dem Fuß- und Radtunnel)
- Knotenpunkt Wilhelmstraße/Pfrondorfer Straße/Kreuzstraße (Lückenschluss zwischen Wilhelmstraße und Pfrondorfer Straße und Anbindung der Route Richtung Bebenhausen)

6. Anlagen

Anlage 1: Verwaltungsvorschlag zur Neugestaltung Friedrichstraße/ Blaue Brücke

Anlage 2: Darstellung der Radverkehrsbeziehungen Friedrichstraße/ Blaue Brücke