

Berichtsvorlage

zur Behandlung im: **Gemeinderat**

zur Kenntnis im:

Betreff: Südliches Stadtzentrum

Bezug: Vorlage 246/2008

Anlagen: Gestaltungskonzept Knoten Karl-/Europastraße

Zusammenfassung:

Der geplante gegenläufige Busverkehr am Knoten Karl-/Europastraße wurde in zwei Demo-Fahrten getestet. Dabei wurde deutlich, dass die Busse – wie in vielen Kurvenbereichen im Stadtgebiet – mehr oder weniger die an ihre Fahrbahn angrenzenden Flächen mit ihrer Front überstreichen müssen.

Am 16.09.2008, gegen 20:00 Uhr soll eine erneute Demo-Fahrt mit veränderten Fahrbahnrändern stattfinden.

Es ist vorgesehen, die von den Bussen überstrichenen Flächen in der Gestaltung des öffentlichen Raumes so zu berücksichtigen, dass eine Gefährdung von anderen Verkehrsteilnehmern ausgeschlossen wird.

Ziel:

Die Änderung der Verkehrsführung gemäß Variante „Europastraße“ soll nochmals demonstriert und entsprechend optimiert werden.

Bericht:

1. Anlass / Problemstellung

Der Gemeinderat diskutierte am 21.07.2008 die Änderung der Verkehrsführung im südlichen Stadtzentrum. Zuvor hatte zur Demonstration des gegenläufigen Busverkehrs an der Einmündung Europastraße/Karlstraße (Trautweineck) am 17.06.2008 ein Fahrversuch mit Gelenkbussen und mit einem 15 m – Bus stattgefunden. Am 17.07.2008 wurden bei einer weiteren Demo-Fahrt wiederum der 15 m – Bus, nun jedoch auch der Capa-City eingesetzt. Diese zweite Demo-Fahrt warf die Frage auf, wie weit und an welchen Stellen die Busse Gehwegflächen in der Kurvenfahrt überstreichen, wie gestalterisch mit diesen Flächen umzugehen ist und wie eine Gefährdung der anderen Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen werden kann.

2. Sachstand

Grundsätzlich benötigt jedes Fahrzeug mit mindestens zwei Achsen bei der Kurvenfahrt beidseitig mehr Platz als bei der Geradeausfahrt. Abhängig von der Fahrbahnbreite, dem Kurvenradius der Straße und dem Achsenabstand der jeweiligen Fahrzeuge kann es dazu kommen, dass Teile des Fahrzeugs andere Fahrbahnen oder Flächen außerhalb der Fahrbahn überstreichen. Dies gilt insbesondere für große Fahrzeuge wie Lkw und Omnibusse. Häufig können diese Fahrzeuge in den Städten auch nur aus diesem Grunde eingesetzt werden, weil beim Abbiegevorgang an die Fahrbahn angrenzende Flächen mit in Anspruch genommen werden können. Dies ist auch in Tübingen vielerorts so. Dabei werden die Omnibusse so gelenkt, dass sie Gehweg- oder andere Flächen mit ihrer Front überstreichen, die der Fahrer gut einsehen kann.

Bei der Demo-Fahrt am 17.07.2008 sollte das Fahrverhalten der Busse getestet werden, die mit ihren Fahrkurven am meisten Platz beanspruchen. Es sind dies der 15 m – Bus und der Capa-City, ein vierachsiger Gelenkbus mit 19,54 m Länge. Dieser Gelenkbus ist ca. 1,50 m länger als die derzeit im Tübinger Stadtgebiet eingesetzten Gelenkbusse und beansprucht mit seinen Rädern in etwa die gleiche Fahrbahnfläche. Das Fahrzeug benötigt jedoch wegen der größeren Überhänge beim Überstreichen der angrenzenden Flächen etwas mehr Platz.

Bei der Demo-Fahrt am 17.07.2008 wurde der Bus bei der ersten Fahrt in Süd-Nord-Richtung vorschriftskonform gesteuert. Dabei überstrich der Bus die Fläche zwischen Fahrbahnrand und Radweg im Bereich des Gebäudes Karlstraße 3 (Modehaus Zinser) um etwa 1,20 m. Nach dieser Fahrt wurde der Wunsch geäußert, das Fahrverhalten des Busses zu beobachten, wenn dieser so gesteuert wird, dass er mit seiner Front keine Gehwegflächen überstreicht. Dies führte bei der zweiten Probefahrt unvermeidbar dazu, dass das Heck des Busses über den Gehweg vor dem Gebäude Europastraße 3/ Karlstraße 4 ausschwenkte. Schulungen, Anweisungen und das Eigeninteresse der Fahrer, Unfälle zu vermeiden, schließen diese Fahrweise in der Praxis aus, da sie nicht im Kontrollbereich des Fahrers liegen.

Nach dieser Demo-Fahrt vom 17.07.2008 wurde das Fahrverhalten der Busse und insbesondere des Capa-City in der Öffentlichkeit kritisch diskutiert. Die Verwaltung wird den geäußerten Bedenken bezüglich der überstrichenen Gehwegflächen Rechnung tragen und dafür sorgen, dass die Oberflächengestaltung des öffentlichen Raumes bei der Ausführungsplanung dies berücksichtigt. In Anlage 1 ist eine Ideenskizze beigefügt, die beispielhaft eine mögliche Gestaltungsvariante des Einmündungsbereichs Europastraße/Karlstraße zeigt. In diesem Vorschlag bleibt die vom Bus überstrichene Fläche Teil der Fahrbahn, ohne dass größere ge-

stalterische Einschränkungen in Kauf genommen werden müssen. Die verbleibenden Gehwegflächen sind dennoch größer als die derzeit bestehenden. Bei der weitergehenden Ausdetaillierung sind auch weichere Formen der Abgrenzung der Überstreichungsgebiete möglich. Diese sollen aber erst bei der weiteren Planung abschließend festgelegt werden.

3. Lösungsvarianten und Vorgehen der Verwaltung

Am 16.09.2008 soll eine weitere Demo-Fahrt mit veränderten Fahrbahnrandern stattfinden. Hierbei wird im Grundsatz die vorschriftsmäßige Befahrung wiederholt, mit geringfügigen Anpassungen der Fahrgeometrien an die Erfordernisse des Capa-City. Es ist dennoch eine Überstreichung der derzeitigen Gehwegflächen (Radweg) in einer Größenordnung von etwa 1,20 m erforderlich. Diese Flächen werden bei der künftigen Gestaltung wie oben beschrieben so behandelt, dass eine Gefährdung von Fußgängern ausgeschlossen werden kann.

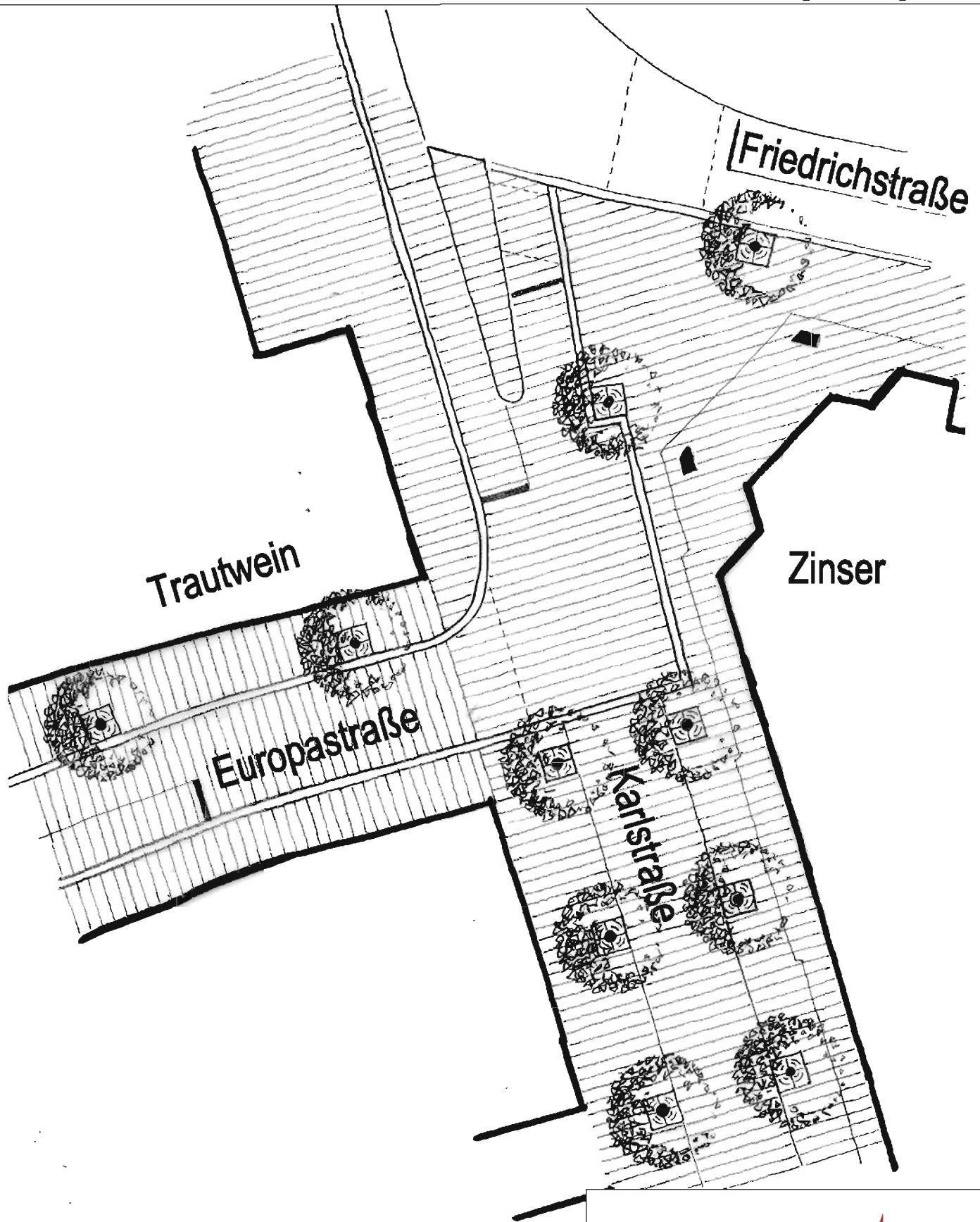
Nachdem der Gemeinderat den Beschluss zur Änderung der Verkehrsführung gefasst und der Zuschussbescheid des Landes vorliegt, sollen die weiteren Planungen beauftragt werden. Die Verwaltung schlägt vor, die beste Lösung für die Gestaltung des öffentlichen Raumes im südlichen Stadtzentrum mittels eines konkurrierenden Verfahrens unter Architekten/Landschaftsarchitekten zu finden. Der dazu erforderliche Beschluss wird zu gegebener Zeit zu fassen sein. Dazu wird eine gesonderte Vorlage eingebracht.

4. Finanzielle Auswirkungen

Siehe Vorlage 246/2008.

5. Anlagen

Gestaltungsidee Knoten Karl-/Europastraße



Gestaltungskonzept
**Untere Karlstraße /
Europastraße**

Maßstab: ohne
Datum: 05.09.2008