

Universitätsstadt Tübingen
Fachbereich Tiefbau
Füger, Albert Telefon: 07071-204-2266
Fachabteilung Verkehrsplanung
Hammer, Daniel Telefon: 07071/204-2667
Gesch. Z.: 9/Fü - 74/Ha/

Vorlage 40/2019
Datum 30.04.2019

Beschlussvorlage

zur Vorberatung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**
zur Kenntnis im **Ortsbeirat Nordstadt**
zur Vorberatung im **Ortsbeirat Weststadt**
zur Behandlung im **Gemeinderat**

Betreff: **Sanierung der Schnarrenbergauffahrt, der nördlichen Belthlestraße und Einrichtung eines Fahrradschutzstreifens von der Kreuzung Belthlestraße/Kelternstraße bis zum Breiten Weg; Baubeschluss**

Bezug: Vorlage 49/2017

Anlagen: 6 Anlage 1: Schutzstreifen Belthlestraße
Anlage 2: Schutzstreifen Herrenberger Straße/Schnarrenbergstraße
Anlage 3: Schutzstreifen Schnarrenbergstraße / Breiter Weg
Anlage 4: Schutzstreifen Übersichtsplan
Anlage 5: Alternativplanung Belthlestraße Übersicht
Anlage 6: Alternativplanung Belthlestraße Detail

Beschlussanträge:

1. Die Schnarrenbergauffahrt wird zwischen der Herrenberger Straße und der Einmündung Breiter Weg saniert und in der Fahrrichtung stadtauswärts grundhaft erneuert.
2. Die nördliche Belthlestraße zwischen der Herrenberger Straße und der Kelternstraße/Westbahnhofstraße wird saniert.
3. In diesen dann sanierten bzw. erneuerten Straßenzügen werden Fahrradschutzstreifen entsprechend der Planung (siehe Anlagen) eingerichtet.
4. Es wird ein Verkehrsberuhigter Bereich in Höhe der Herrenberger Straße Nr. 9-11 eingerichtet.

Finanzielle Auswirkungen	HH-Stelle	2019	<i>Davon für Baumaßnahme</i>
Verwaltungshaushalt			
Unterhaltung und Instandsetzung von Straßen, Brücken, Fußwegen und Treppen	1.6300.5100.000	910.630 €	215.000 €
Vermögenshaushalt			
Gemeindestraßen; Radwegebauprogramm	2.6300.9508.000-0101	400.000 €	335.000 €
Gemeindestraßen; Generalsanierung von Straßen	2.6300.9503.000-0101	600.000 €	350.000 €
Förderung			
Nach LVFG-BW			-167.500 €
Summe			732.500 €

Ziel:

Verbesserung des Angebots für den Fahrradverkehr in Verbindung mit einer grundhaften Erneuerung der Scharrenbergauffahrt und einer Sanierung der nördlichen Belthlestraße.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Die Schnarrenbergauffahrt ist wie der gesamte Streckenzug des Nordrings von der Wilhelmstraße über den Waldhäuser und die Morgenstelle in einem baulich schlechten Zustand. Die Verwaltung hat zuletzt in der Vorlage 49/2017 dargelegt, dass der gesamte Streckenzug in den nächsten Jahren abschnittsweise grundhaft saniert werden soll. Im vergangenen Jahr konnten die letzten Arbeiten am Abschnitt von der Einmündung Hoppe-Seyler-Straße bis zum Horemer in Verbindung mit der Einrichtung von Fahrradschutzstreifen abgeschlossen werden.

Nachdem der ursprünglich vorgesehene nächste Sanierungsabschnitt im östlichen Bereich des Nordrings zwischen Wilhelmstraße und Sandauffahrt zunächst zurückgestellt wurde, soll nun der genannte Abschnitt der Schnarrenbergauffahrt angegangen werden.

Die nördliche Belthlestraße zwischen Herrenberger Straße und der Keltnerstraße bzw. der Westbahnhofstraße ist ebenfalls in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Am Erasmushaus sind mit der Generalsanierung des Hauses neue Außenanlagen entstanden, die eine Wiederherstellung der angrenzenden Flächen erfordern.

Mit diesen Sanierungsarbeiten besteht die Chance gleichzeitig wesentliche Verbesserungen für den Fahrradverkehr zu erreichen. Die Schaffung einer sicheren Radverkehrsführung auf dem Abschnitt Belthlestraße-Herrenberger Straße und Schnarrenbergstraße schafft großräumig betrachtet die Grundlage für eine durchgängige Nord-Süd-Radverbindung zwischen der zukünftigen Radbrücke West und dem Schlossbergtunnel in Richtung Kliniken und Morgenstelle.

2. Sachstand

Der Streckenzug Schnarrenbergstraße, Herrenberger Straße und Belthlestraße ist ein Teil der Hauptroute 5 und der Nebenroute 2.2 des Radverkehrskonzeptes der Stadt Tübingen (siehe Anlage 4). Die Route stellt eine direkte Verbindung zwischen den Kliniken und des Unicampus Morgenstelle auf dem Berg und der Kernstadt im Tal dar. Nördlich schließt die Schnarrenbergstraße in der Fortführung an den Nordring an, südlich führt die Verlängerung der Belthlestraße auf das Haagtor zu und verteilt sich dort u.a. in den Rad- und Fußgängertunnel sowie die Altstadt.

Der Bereich Morgenstelle/Schnarrenberg wird zunehmend von Beschäftigten und Studierenden mit dem Fahrrad erreicht. Die kürzeste Fahrstrecke aus dem Innenstadtbereich ist die Route über die Schnarrenbergstraße.

Derzeit müssen Radfahrende die Höhendifferenz zwischen Tal und Berg von ca. 50 Metern auf 700 Metern Wegelänge im Mischverkehr bei Tempo 50 ohne Führungsangebot bewältigen. Bergab kann der Radverkehr in der Schnarrenbergstraße vom Geschwindigkeitsniveau her mit dem Autoverkehr „mitschwimmen“.

In der östlichen Herrenberger Straße und der nördlichen Belthlestraße haben Radfahrende ebenfalls kein eigenes Angebot. Radfahrende stehen hier des Öfteren im Rückstau des Kfz-Verkehr, was die Nutzung der Verbindung unattraktiv macht.

Radverkehrsführung (vgl. Anlage 4)

In Verbindung mit den notwendigen Fahrbahnsanierungen kann der gesamte Streckenzug für Radfahrende umgestaltet werden. Die Fahrbahnaufteilung zwischen Fahrverkehr, Radverkehr und Parkierung soll wie folgt aussehen:

Abschnitt Belthlestraße (vgl. Anlage 1)

Die Planung sieht vor, in der Belthlestraße beidseitig Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m einzurichten. In der Belthlestraße Richtung Westbahnhofstraße bilden sich immer wieder Rückstausituationen des Kfz-Verkehrs, weshalb der Schutzstreifen auch als Vorbeifahr-Angebot dient. An der Westbahnhofstraße endet der Schutzstreifen in einem aufgeweiteten Radaufstellstreifen. Für einen durchgängigen Schutzstreifen Richtung Süden werden die vier Schrägparkplätze vor der Belthlestraße Hausnummer 51 zu zwei Längsparkplätzen umgewandelt und das bestehende Baumbet auf der Fahrbahnseite um ca. 0,50 m rückgebaut. Die genaue Ausführung des Baumbettes ist in der weiteren Planung zu prüfen, der Baumerhalt muss gewährleistet sein

In Höhe der Jesinger Straße wird der Radverkehr Richtung Süden auf einem Abschnitt von rund 10,0 m über den Gehweg geführt. Der Gehweg wird auf 3,0 m verbreitert, um eine gemeinsame Führung von Radfahrenden und Zu Fuß Gehenden zu ermöglichen. Ohne Führung über den verbreiterten Gehweg, wäre ein durchgängiger Schutzstreifen nur möglich, wenn die Gehwegverbindung Belthlestraße - Jesinger Straße „gekappt“ wird oder der östliche Gehweg vor dem Erasmushaus deutlich verschmälert würde. Da aufgrund der Kurve und der Hauptzufahrt für Rettungsfahrzeuge eine Restfahrbahnbreite über dem Mindestmaß notwendig ist, werden beide Möglichkeiten planerisch ausgeschlossen.

Um den Schutzstreifen bergauf realisieren sowie eine öffentliche Gehwegfläche wiederherstellen zu können, werden vor dem neuen Erasmushaus acht Senkrechtparkplätze in drei Längsparkplätze baulich umgewandelt. Der Sicherheitsraum von 0,5 m zu den Parkplätzen wird markiert. Zusätzlich soll ein raumprägender Baum vor dem Erasmushaus gepflanzt werden, der in der Baugenehmigung enthalten ist und auf einen Verbesserungsvorschlag des Gestaltungsbeirats zurückgeht. Dieser Bereich muss unabhängig von der Radverkehrsmaßnahme wieder hergestellt werden.

Abschnitt Herrenberger Straße (vgl. Anlage 2)

Die Planung sieht vor, auf dem Abschnitt der Herrenberger Straße den Schutzstreifen beidseitig mit 1,50 m Breite fortzuführen. Dies ist nur durch den Entfall von vier Kurzzeit/Bewohnerparkplätzen vor den Gebäuden Nr. 23 und 25 möglich. An der Kreuzung Herrenberger Straße/Schnarrenbergstraße wird der Schutzstreifen in mittiger Lage zwischen dem Links- und Rechtsabbieger geführt und geht in einen Radaufstellstreifen über. Radfahrende erhalten somit ein Angebot, um in Richtung Kliniken/Morgenstelle weiterfahren zu können.

Radfahrende Richtung Innenstadt haben die Wahlmöglichkeit, auf der Fahrbahn zu bleiben und den Kfz-Rechtsabbieger mit zu nutzen oder auf den südlichen Gehweg aufzufahren und die Ampel über einen neu einzurichtenden Verkehrsberuhigten Bereich zu umfahren. Dieser mündet hinter der Ampel wieder in die Schnarrenbergstraße. Die Busspur Richtung Innenstadt wird für den Radverkehr freigegeben. Der südliche Gehwegbereich bleibt den Fußgängern vorbehalten.

Abschnitt Schnarrenbergstraße (vgl. Anlage 3 und 4)

Die Planung sieht vor, auf der Schnarrenbergstraße bis zum Breiten Weg einen durchgängigen Schutzstreifen mit 1,25m Breite und einem zusätzlichen Sicherheitsraum von 0,50 m zu den Parkplätzen bergaufwärts einzurichten.

Radfahrende werden in Höhe des Parkhauses König nach der Bushaltestelle mit Beginn der Steigung in den Schutzstreifen eingeleitet, dadurch entfallen fünf Kurzzeit-/Bewohnerparkplätze. Der bestehende (Rad-)Linksabbiegestreifen in die Herrenberger Straße wird auf 2,0 m verbreitert.

Auf dem Streckenzug beträgt die Fahrbahnbreite 2,75 m neben dem Schutzstreifen mit 1,75 m (inklusive Sicherheitsraum). Nach der Kreuzung Breiter Weg ist eine Fahrradweiche vorgesehen, die Radfahrenden wahlweise die Weiterfahrt auf der Fahrbahn oder auf den Gehweg ermöglicht. Der Gehweg ist für den Radverkehr freigegeben.

In Höhe der Kreuzung Breiter Weg wird neben der bestehenden Unterführung geprüft, ob ein oberirdisches Querungsangebot für den Fußverkehr über die Schnarrenbergstraße geschaffen werden kann. Die Bushaltestelle wird in dieser Form bestehen bleiben, da ein Umbau zu größeren baulichen Veränderungen führen würde.

In Richtung Tal wird vorgeschlagen, kein Angebot für den Radverkehr einzurichten. Bergab ist die Differenzgeschwindigkeit zwischen dem Rad- und Kfz-Verkehr nicht so hoch. Zudem sollten Radfahrende aufgrund der hohen Geschwindigkeit nicht direkt neben den parkenden Fahrzeugen fahren.

Die gesamte Radverkehrsmaßnahme wurde im Vorfeld mit Vertretungen der Polizei, des TüBus sowie den Verbänden ADFC und VCD und der Initiative Radentscheid abgestimmt.

Kosten

Die Gesamtkosten für die Sanierung und die Erneuerung der Straßenzüge zuzüglich der Einrichtung des Fahrradschutzstreifens belaufen sich auf rund 900.000€.

Die Kosten gliedern sich wie folgt auf:

1. nördliche Belthlestraße und östliche Herrenberger Straße

- Straßensanierung: ca. 215.000€ (Verwaltungshaushalt 1.6300.5100.000)
- Fahrradschutzstreifen: ca. 185.000€ (Vermögenshaushalt 2.6300.9508.000-0101 Radwegeprogramm)

2. Schnarrenbergstraße

- Straßensanierung : ca. 350.000€ (Vermögenshaushalt 2.6300.9503.000-0101 Generalsanierung von Straßen)
- Fahrradschutzstreifen: ca. 150.000€ (Vermögenshaushalt 2.6300.9508.000-0101 Radwegebauprogramm)

Die 335.000 € für Fahrradschutzstreifen sind über das LGVFG förderfähig. Bei einer zeitnahen Umsetzung, wie von der Verwaltung hier vorgeschlagen, wird davon ausgegangen, dass eine Fördersumme von derzeit 167.500 € erreicht wird. Würde die Maßnahme erst in den

nächsten Jahren umgesetzt, könnte sie erneut zur Förderung beantragt werden.

Alternativplanung Belthlestraße und Herrenberger Straße (vgl. Anlage 5 und 6)

Aus dem Beschluss zum Zukunftsplan Weststadt hat die Verwaltung die weiterführende Aufgabe erhalten, eine Verkehrskonzeption mit dem Ziel der verkehrlichen Entlastung der Weststadt vom Durchgangsverkehr zu erarbeiten. Ein im Zukunftsplan beschriebener Lösungsansatz ist, die Verkehrslenkung des Durchgangsverkehrs über die Anfahrt des Tübinger Nordens mit Kliniken, Morgenstelle und WHO über den Hagellocher Weg, bei gleichzeitiger Widerstandserhöhung im Bereich der Weststadt- Schnarrenbergstraße vorzusehen.

Ein möglicher Lösungsansatz könnte die in Anlage 5 und 6 dargestellte alternative Verkehrsführung mit einer Priorisierung des Radverkehrs in der Belthlestraße und Herrenberger Straße darstellen, die sich zu einer durchgehenden Radverbindung in Nord-Süd-Richtung in Verknüpfung mit der Radbrücke West und den Kliniken/Morgenstelle entwickeln lässt. Dem zugrunde liegt das Prinzip dem Radverkehr eigene Wege anzubieten, wie es nun unter anderem über die drei Brücken und dem Blauen Band am ZOB implementiert wird.

Der Konzeptansatz beinhaltet folgende Grundsätze:

Der Radverkehr würde auf dem Abschnitt Belthlestraße und Herrenberger Straße durchgehend getrennt vom Kfz-Verkehr auf einem 3,0 bis 3,5m breiten Zwei richtungsradweg geführt werden. In der Belthlestraße wäre nur noch eine Fahrtrichtung für den MIV vorgesehen.

An der Kreuzung Belthlestraße/Herrenberger Straße wäre der Radverkehr aufgrund der ÖPNV Achse untergeordnet.

In der Herrenberger Straße stünden weiterhin beide Fahrtrichtungen für den MIV Verfügung. Die Fahrbeziehung Schnarrenbergstraße-Herrenberger Straße wäre für den MIV nicht mehr möglich. Am Knotenpunkt Herrenberger Straße/Schnarrenbergstraße könnte der Radverkehr mittels einer eigenen Signalisierung oder einer gemeinsamen Furt mit den zu Fuß gehenden gesichert und weiter Richtung Kliniken/Morgenstelle oder Richtung Innenstadt geführt werden.

Die Hauptverkehrslenkung des MIV erfolgt über die Morgenstelle zu den Kliniken. Die kleinräumige Erschließung wäre von den Kliniken kommend weiterhin noch über die Schmiedtorkreuzung und Keltnerstraße möglich. Rettungsfahrzeuge könnten weiterhin über die Westbahnhofstraße und Belthlestraße die Kliniken anfahren.

Die neue Verkehrsführung würde Vorteile für den Busverkehr, der über Verspätungsprobleme der Linien 8, 16 und 14 klagt, bringen. Die Achse dieser Linien würde vom Kfz-Verkehr entlastet werden.

Die Idee wurde im Vorfeld den Vertretern der Polizei, Vertretern der Tübinger Verkehrsbetriebe sowie den Verbänden ADFC und VCD im Rahmen der AG-Rad vorgestellt und erscheint grundsätzlich tragfähig.

Es handelt sich um eine erste Idee, die vertiefte Untersuchungen erfordert und deren Wirkungen auf alle Verkehrsarten gründlich geprüft und abgewogen werden müssten. Aufgrund der umfangreichen Aufgabenstellung wäre mit einem entscheidungsfähigen Planungskonzept nicht vor 2021 zu rechnen.

Kostenschätzungen für die Idee liegen zum jetzigen Zeitpunkt nicht vor.

3. **Vorschlag der Verwaltung**

Im Ergebnis schlägt die Verwaltung vor, die Schnarrenbergstraße sowie die nördliche Belthlestraße zügig zu erneuern bzw. zu sanieren und in diesem Streckenzug Fahrradschutzstreifen einzurichten, wobei in der Schnarrenbergstraße nur auf der stadtauswärts bzw. bergaufwärts führenden Straßenhälfte ein Schutzstreifen eingerichtet werden soll.

Radfahrende bekämen dadurch auf dem gesamten Streckenzug ein gesichertes und durchgehendes Führungsangebot. Dadurch würde die Situation für den steigenden Radverkehr auf dieser Verbindung schnell und sichtbar verbessert werden.

Unabhängig von der Entscheidung müssen die acht Senkrechtparkplätze vor dem Erasmushaus in drei Längsparkplätze umgewandelt werden, um eine öffentliche Gehwegverbindung wieder herzustellen.

Die Verwaltung sieht vor diese Bauarbeiten zum Sommer öffentlich auszuschreiben und den Baubeginn weitgehend in das Ermessen der anbietenden Baufirmen zu stellen. Damit ist zu erwarten, dass sich mehr Bieter mit günstigeren Baupreisen am Wettbewerb beteiligen werden (bessere Auslastung und Planbarkeit der Kapazitäten aus Sicht der Firmen).

4. **Lösungsvarianten**

1. Die gesamte Maßnahme wird zurückgestellt, grundlegend modifiziert oder gar nicht umgesetzt.
2. Als 1. BA wird die Schnarrenbergstraße entsprechend der vorliegenden Planung erneuert und die Fahrradschutzstreifen markiert, die Finanzierung erfolgt wie dargestellt. Die Fördersumme über das LGVFG würde ca. 75.000 € betragen.
Die Verwaltung wird darüber hinaus beauftragt, die skizzenhafte Alternativplanung (vgl. Anlage 5 und 6) für die Belthlestraße und die Herrenberger Straße entscheidungsreif auszuarbeiten. Der Zeitraum, bis zu dem die Belthlestraße als 2. BA zurückgestellt werden müsste, beträgt mindestens 2 Jahre. Mit einem neuen Planungs- und Kostenstand kann ein erneuter Förderantrag über das LGVFG gestellt werden. Über die mögliche Förderung kann jedoch noch keine Aussage getroffen werden.

5. **Finanzielle Auswirkungen**

Die Haushaltsmittel für die Sanierung der Schnarrenbergauffahrt sind bei der Haushaltsstelle 2.6300.9503.000-0101 Gemeindestraßen; Generalsanierung von Straßen in der Finanzplanung 2019 insgesamt finanziert. Für eine Sanierung der nördlichen Belthlestraße können im Haushaltsjahr 2019 Mittel aus der Straßenunterhaltung (HH-Stelle 1.6300.5100.000 Unterhaltung und Instandsetzung von Straßen, Brücken, Fußwegen und Treppen) eingeplant werden.

Die Einrichtung der vorgeschlagenen Fahrradschutzstreifen kosten rund 335.000 €, die beim Radwegeprogramm (HH-Stelle 2.6300.9508.000-0101 Gemeindestraßen; Radwegebauprogramm) für 2019 finanziert sind. Bei erfolgreicher Antragsstellung nach dem LGVFG könnten ca. 160.000 € an Fördermitteln in der Finanzierung berücksichtigt werden.

