

Universitätsstadt Tübingen
Projektleitung ZOB Europaplatz
Korth, Katrin Telefon: 07071 204-2767
Fachabteilung Verkehrsplanung
Hammer, Daniel Telefon: 07071 204-2667
Gesch. Z.: 022/KK/

Vorlage 138/2018
Datum 28.03.2018

Beschlussvorlage

zur Behandlung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**
zur Kenntnis im **Ortsbeirat Stadtmitte**

Betreff: ZOB Europaplatz_ Radverkehrsführung
Bezug: 168/2017, 362/2017, 38/2018
Anlagen: Übersicht Radverkehrsverbindungen Anlage 1
Varianten Radverkehrsführung Anlage 2

Beschlussantrag:

Für die weitere Planung des ZOB Europaplatzes wird Variante X zugrunde gelegt.

Ziel:

Klärung der prinzipiellen Radverkehrsführung als Voraussetzung für die weitere Planung.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Der Gemeinderat hat mit der Vorlage 168/2017 beschlossen, das bisher vorliegende dezentrale Konzept für Radabstellanlagen zu konkretisieren. Mit dieser Thematik verknüpft ist die Radverkehrsführung im Plangebiet. Sie betrifft den ZOB selbst, den siebten Bauabschnitt des Zinserdreieck/Europaplatz Ost mit der Trasse für die Regionalstadtbahn und die Bahnhofsallee, sowie die Anbindung an das vorhandene örtliche und überörtliche Radwegenetz, auch hinsichtlich der Überlegungen für Radschnellverbindungen. Die planerischen Überlegungen dieser Vorlage umfassen den Bereich nördlich des Bahnhofs zwischen Steinlachunterführung und Derendinger Allee.

Im Zuge der Planung für den ZOB erwies es sich als notwendig, konkrete Wegeführungen für den Radverkehr zu entwickeln, welche die aktuellen Planungen und Entwicklungen berücksichtigen und eine Robustheit und Flexibilität gegenüber zukünftigen Entwicklungen mit sich bringen. Dazu zählen die Radinfrastrukturoffensive der Stadt Tübingen mit den drei Radbrücken und die Untersuchungen für überörtliche Radschnellverbindungen in der Region (Tübingen-Reutlingen, Tübingen-Rottenburg, Tübingen-Hechingen) durch den Landkreis. Die Radverkehrsführung ist verknüpft mit der Lage und Art der zukünftigen Fahrradparkanlagen am Bahnhof.

Zu berücksichtigen sind aktuelle Entwicklungen und Diskussionen hinsichtlich der geeigneten Führungsform des Radverkehrs. Die vorherrschende planerische Haltung, innerörtlichen Radverkehr tendenziell im Mischverkehr oder mit Schutzstreifen zu führen, stößt bei hohem Verkehrsaufkommen oder indifferenten Nutzergruppen (z.B. jüngere Schüler oder Unsichere) an ihre Grenzen. Eigenständige Radverkehrsinfrastrukturen können zu einer Akzeptanzsteigerung des innerstädtischen und regionalen Radverkehrs beitragen, wenn sie möglichst konfliktfreies und komfortables Radfahren bieten. Gleichzeitig ist der Platz innerstädtisch oft begrenzt. Ausschließlich dem Radverkehr vorbehaltene Wegeführungen können wiederum Konflikte mit zu Fuß gehenden, dem Parksuchverkehr oder Tiefgaragen- und Grundstücksausfahrten führen.

Dies gilt in besonderem Maße für den Europaplatz mit seinen verkehrlich komplexen Verflechtungen und seiner hohen stadträumlichen Bedeutung.

2. Sachstand

2.1 Randbedingungen und Zielkonflikte

Der ZOB ist zentraler Quell- und Zielpunkt für den örtlichen und überörtlichen Radverkehr. Er dient aufgrund seiner Lage aber gleichzeitig auch als Wegebeziehung in Ost-West Richtung für den Durchgangsradsverkehr. Zu berücksichtigen sind die Anschlüsse an die Nord-Süd-Achsen mit der zukünftigen Radbrücke „West“ sowie die Steinlachunterführung und die Fahrradstraße Karlstraße. Für die Verkehre aus Richtung Norden sind Uhlandstraße und Bahnhofsallee zu berücksichtigen, für die aus Osten kommenden Radfahrenden die Schaffhausenstraße.

Für die Ost-West-Durchführung stehen drei Routen zur Verfügung: die im Radverkehrskonzept ausgewiesene Hauptroute Uhlandstraße, Anlagenpark und Europastraße. Die Route über die Uhlandstraße ist durch die Schulnutzungen, auch im öffentlichen Verkehrsraum,

mit Einschränkungen verbunden. Der Anlagenpark lässt mit der geplanten Aufwertung eine höhere Aufenthaltsqualität und Frequentierung erwarten. Die westliche Europastraße zwischen der Derendinger Allee und dem ZOB hat beidseitig Schutzstreifen, die im Bereich des Bahnhofs enden. Im Bahnhofsbereich wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, in Gegenrichtung sind die Gehwege frei gegeben.

Im Bereich Europaplatz Ost ist die Führung unklar und zudem beengt. Zwischen Expressguthalle und Steinlachunterführung gibt es einen in Gegenrichtung freigegebenen Radweg auf der Südseite. Die Vorzone der Steinlachunterführung hat starke Verflechtungen von Fuß- und Radverkehr mit Dominanz in Nord-Süd-Richtung. Auf der Nordseite des Europaplatzes Ost befindet sich die Ausfahrt der Tiefgarage der Postunfallkasse. Der nördliche Gehweg ist für den in Gegenrichtung fahrenden Radverkehr freigegeben. Der Straßenraum ist für den Radverkehr in beiden Richtungen befahrbar, aufgrund des starkem Busverkehrs und der Ein- und Ausparkmanöver der KFZ konfliktreich. Im weiteren Verlauf der Poststraße bis zur Friedrichstraße wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn ohne Angebot geführt, wie auch in Richtung Schaffhausenstraße.

Mit der Umgestaltung des ZOB Europaplatzes sind Verlagerungen von Hauptverkehrsströmen und steigende Radverkehrsmengen zu erwarten. Für zukünftige Radschnellverbindungen sind zudem durchgängige und möglichst störungsfreie Trassen wünschenswert. Zu berücksichtigen sind die zukünftigen Zufahrten zu den Radparkanlagen am Bahnhof, die möglichst von allen Richtungen ohne Umwege gut erreichbar sein sollte. Einzubeziehen sind auch die unterschiedlichen Anforderungen und Sicherheitsbedürfnisse der Radfahrenden.

Der ZOB wickelt den gesamten Busverkehr der Stadt Tübingen ab. Stadt- und Regionalverkehr verursachen innerhalb des ZOB in der Spitzenstunde bis zu 180 Fahrten in der Stunde im Querschnitt. Dazu kommen Schienenersatzverkehre sowie Fern- und Reisebusse, so dass von bis zu vier Fahrten in der Minute im Bereich der zukünftigen zentralen Querung auszugehen ist. Hier sind starke Querbeziehungen zu erwarten, vor allem morgens durch die Schülerinnen und Schüler sowie Pendler.

Mit der Umgestaltung wird eine Durchfahrung des ZOB in Ost-West Richtung durch den MIV nicht mehr möglich sein, wodurch sich die Verkehrsmengen des MIV auf dem Abschnitt des Europaplatz Ost deutlich reduzieren.

Ziel ist es, einen attraktiven Stadtraum zu schaffen, der alle funktionalen verkehrlichen Erfordernisse erfüllt. Für Ankommende aus dem Bahnhof und die Nutzenden des ZOB müssen die Verkehrsbeziehungen eindeutig nachvollziehbar und selbsterklärend sein. Dies erfordert eine großzügige und klar gegliederte Gestaltung der Freiräume mit großzügigen Gehwegen und Vorbereichen vor den Geschäften.

2.2 Radverkehrsplanung

Folgende grundlegende Varianten wurden erarbeitet und geprüft:

Variante 1: Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn

Abschnitt Poststraße: Führung teilsepariert mit Schutzstreifen

Abschnitt Europaplatz Ost: Führung im Mischverkehr

Abschnitt ZOB: Führung im Mischverkehr

Abschnitt Europastraße West: Führung teilsepariert mit Schutzstreifen

Der Radverkehr wird durchgängig auf der Fahrbahn im Mischverkehr gemeinsam mit MIV, Busverkehr und Lieferverkehren geführt. Stellenweise ist eine Teilseparierung in Form von Schutzstreifen möglich. An den Kreisverkehrsanlagen sind verkehrsrechtlich keine Radinfrastrukturen erlaubt, der Radfahrende wird gleichberechtigt mit dem gesamten Verkehr geführt.

Es werden keine Flächen für den Radverkehr im Seitenraum benötigt, Konflikte mit dem Fußverkehr sind nur an den Zu- und Abfahrten zu den Radparkierungen möglich. Hingegen stellen häufige Parkvorgänge, das Öffnen von Wagentüren, das Halten und Liefern in der zweiten Reihe sowie der starke Busverkehr Konflikte für Radfahrenden auf der Fahrbahn dar. Zudem könnten sich unsichere Radfahrende oder Kinder gefährdet fühlen und zur Gehwegnutzung neigen.

Variante 2: Führung auf einem Zweirichtungsradweg auf der Nordseite

Abschnitt Poststraße: Führung teilsepariert mit Schutzstreifen
Abschnitt Europaplatz Ost: Führung auf einem Zweirichtungsradweg auf der Nordseite
Abschnitt ZOB: Führung auf einem Zweirichtungsradweg auf der Nordseite
Abschnitt Europastraße West: Führung auf einem Zweirichtungsradweg auf der Nordseite

Der Radverkehr wird durchgängig auf der nördlichen Seite getrennt vom MIV, dem Bus- und den Lieferverkehren geführt. Dazu dient ein 4,0m breiter Zweirichtungsradweg zuzüglich der notwendigen Sicherheitsräume. Am Kreisverkehr ist der Radverkehr gegenüber dem Busverkehr und MIV untergeordnet.

Der Radverkehr wird gebündelt, klar erkennbar geführt, jedoch geht der Platzbedarf für den Zweirichtungsradweg dem Fußverkehr verloren und Konflikte mit diesem sind trotz klarer räumlicher Trennung möglich. Der Radverkehr aus der Steinlachunterführung und der Schaffhausenstraße muss zunächst die Fahrbahn queren. Auf der nördlichen Seite befindet sich mit der TG-Zufahrt der Postunfallkasse ein Konfliktpunkt. Die Platzverhältnisse auf der nördlichen Seite auf dem Abschnitt Europaplatz Ost sind für eine eigenständige und komfortable Radverkehrsführung eingeschränkt.

Variante 3: Führung auf einem Zweirichtungsradweg auf der Südseite

Abschnitt Poststraße: Führung teilsepariert mit Schutzstreifen
Abschnitt Europaplatz Ost: Führung auf einem Zweirichtungsradweg auf der Südseite
Abschnitt ZOB: Führung auf einem Zweirichtungsradweg auf der Nordseite
Abschnitt Europastraße West: Führung auf einem Zweirichtungsradweg auf der Nordseite

Analog zu Variante 2 wird der Radverkehr ebenfalls durchgängig getrennt vom MIV, dem Bus- und den Lieferverkehren geführt. Die Radfahrenden werden jedoch auf dem Abschnitt Europaplatz Ost auf der Südseite geführt. Der Radverkehr wird in Folge rechtwinklig an den westlichen Kreisverkehrsarm herangeführt. Er ist dort nur gegenüber dem Busverkehr untergeordnet.

Die beiden Verschwenkungen um 90 Grad drosseln das Tempo des Radverkehrs und bieten eine geeignete Aufstellung des Radverkehrs zur Querung. Da sich an dieser Stelle der komplette Busverkehr bündelt und die Länge der Furt sehr lang ist, ist mit Wartezeiten für den Radverkehr zu rechnen.

Variante 4: Führung auf einem Zweirichtungsradweg im Seitenraum mit Querungshilfe

Abschnitt Poststraße:	Führung teilsepariert mit Schutzstreifen
Abschnitt Europaplatz Ost:	Führung auf einem Zweirichtungsradweg auf der Südseite
Abschnitt ZOB:	Führung auf einem Zweirichtungsradweg auf der Nordseite
Abschnitt Europastraße West:	Führung auf einem Zweirichtungsradweg auf der Nordseite

Wie in Variante 2 und 3 wird der Radverkehr getrennt vom MIV, dem Bus- und den Lieferverkehren geführt. Die Radfahrenden werden auf dem Abschnitt Europaplatz Ost auf der Südseite und im Bereich des Kreisverkehrs über eine eigene Mittelinsel geführt. Diese trennt den ZOB vom Europaplatz Ost mit der abbiegenden Straße für den MIV.

Durch die bypassartige Führung der Straße in Kombination mit der Aufstellfläche werden die Verkehrsmengen des Busverkehrs auf zwei Fahräste aufgeteilt und die Querung für den Radverkehr erleichtert, Wartezeiten verringern sich. Der MIV kann aus dem ZOB vollständig herausgehalten werden und wird über die abbiegende Straße erkennbar abgeleitet, wodurch die Querungsstellen nur durch Busse gekreuzt werden. Der Busverkehr ist gegenüber allen Verkehrsarten bevorrechtigt.

3. Vorgehen der Verwaltung

Notwendig ist eine Radinfrastruktur, die durch alle Radfahrenden, geübte wie ungeübte, genutzt werden kann, hohe Übersichtlichkeit ermöglicht und Wartezeiten minimiert. Der Busverkehr sollte gegenüber den anderen Verkehrsarten bevorrechtigt werden.

Nach Abwägung der Argumente präferiert die Verwaltung eine eigenständige Radinfrastruktur in Form eines baulich angelegten Zweirichtungsradweges im Seitenraum, da diese Variante eine klar erkennbare Radverkehrsführung und Regelung im gesamten Streckenbereich für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet und die beste Eignung sowohl für geübte als auch stärker sicherheitsorientierte Radfahrende aufweist.

Favorisiert wird hierbei die Variante 4, die aus Sicht der Verwaltung die meisten Vorteile bietet. Durch die Aufteilung der Querung werden die Verkehrsmengen des Busverkehrs gleichmäßiger verteilt und die Querung für den Radverkehr vereinfacht. Der Individualverkehr wird durch die Gestaltung des Bereichs vollständig aus dem ZOB herausgehalten. Der Radverkehr ist bei dieser Variante nur dem Busverkehr an der zweigeteilten Querung untergeordnet. Die Übersichtlichkeit ist hoch.

Die eigenständige, durchgängige und klar erkennbare Radverkehrsführung bindet den Radverkehr aus der Steinlachunterführung und Schaffhausenstraße optimal an und führt die Radfahrenden auf der gesamten Ost-West Achse getrennt vom MIV, Busverkehr und Lieferverkehr sowie zu den Radparkierungen. Es ist mit einer hohen Akzeptanz durch die Radfahrenden, auch die ungeübten und unsicheren, zu rechnen.

Demgegenüber ist die Variante 1 - aufgrund der komplexen Verkehrsbeziehungen, der gegenüber einer eigenständigen Führung geschwächten Stellung des Radverkehrs und der Tatsache, dass den unterschiedlichen Bedürfnissen und Anforderungen aller Radfahrenden Rechnung getragen werden soll - mit Defiziten verbunden.

Variante 2 wäre grundsätzlich geeignet. Der Radverkehr wird gebündelt, klar erkennbar geführt. Dies spricht für eine Entflechtung der komplexen Verkehrsbeziehungen im Gebiet. Die Variante fördert das subjektive Sicherheitsgefühl spürbar und bietet sowohl dem geübten als auch dem ungeübten bzw. sicherheitssuchenden Radfahrenden ein Führungsangebot. Allerdings sprechen der eingeschränkte Platz auf der Nordseite, die TG-Zufahrt und die Querung des südlichen Radverkehrs gegen die Variante.

Auch Variante 3 ist aus Sicht der Verwaltung geeignet. Die bereits in Variante 2 beschriebenen Vorteile werden ergänzt durch die direkte Anbindung des zahlenmäßig stärkeren Radverkehrs von der Steinlachunterführung und Schaffhausenstraße. Dazu kommt die konfliktfreie Trassierung ohne TG-Zufahrten. Die beiden Verschwenkungen um 90 Grad an der Querungsstelle über den ZOB sind allerdings fahrtechnisch unkomfortabel, ebenso die Länge der Furt und die erwartbaren Wartezeiten.

Die Vorschläge zur Radverkehrsführung werden am 10.04.2018 im Forum Radverkehr vorgestellt und diskutiert. Unter Einbeziehung der Diskussionsergebnisse aus dem Forum Radverkehr wird die Verwaltung den Beschlussantrag konkretisieren.

Die Klärung der Radverkehrsführung ist Voraussetzung für die weitere Entwurfsplanung und bedarf aufgrund der Taktung des Projektes jetzt einer Abwägung und Grundsatzentscheidung. Dabei geht es noch nicht um die konkrete gestalterische und verkehrstechnische Ausformulierung, sondern nur um eine grundsätzliche Trassenfestlegung und Führungsform für den Radverkehr.

Ergänzend zu den Ausführungen zur Radverkehrsführung in dieser Vorlage wird die Verwaltung in der Sitzung Varianten zur zentralen Radparkierung präsentieren. Dabei tendiert die Verwaltung zu einer Kombination aus Tiefgarage für Fahrräder und oberirdischem Baukörper. Die Tiefgarage für die Fahrräder soll unmittelbar an die Tiefgarage für KFZ anschließen, die Zufahrt über eine zentrale Fahrrampe auf der nördlichen Seite des ZOB im unmittelbaren Kreuzungspunkt von ZOB und Bahnhofsallee erfolgen. Im nördlich daran anschließenden oberirdischen Baukörper können Serviceeinrichtungen für einen personalbetreuten Zugang, Fahrradverleih, Werkstatt für einfache Reparaturen, ein Café, ein öffentliches WC und die Leitstelle für die SWT untergebracht werden. Die Zufahrtsrampe selbst ist als eigenes Bauwerk oder integriert in den oberirdischen Baukörper möglich.

4. Lösungsvarianten

Neben der durch die Verwaltung präferierten Variante 4 sind auch die weiteren Varianten möglich, allerdings mit größeren Nachteilen für den Betrieb des ZOB verbunden.

5. Finanzielle Auswirkungen

Die Varianten für die Radverkehrsführung am ZOB sind in den Flächenansätzen berücksichtigt und damit kostenneutral. Die Weiterführung der Radverkehrsinfrastruktur in der westlichen Europastraße Richtung Derendinger Allee mit einer möglichen direkten Anbindung an die Radbrücke wurde im Grundsatz mit dargestellt. Sie befindet sich außerhalb des Plangebietes für den ZOB Europaplatz und ist nicht Gegenstand der Abwägung.

