

Beschlussvorlage

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

Betreff: Radbrücke Mitte – Radverkehrsführung

Bezug: 06/2019, 07/2019, 56/2017
513/2018

Anlagen: 4 Anlage 1 - Variante 1
Anlage 1.1 - Variante 1 Nordseite
Anlage 2 - Variante 2
Anlage 2.1 - Variante 2 Nordseite

Beschlussantrag:

Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung der Radverkehrsführung in den Anschlussbereichen der Radbrücke Mitte wird entsprechend der Variante 1 weiterverfolgt.

Ziel:

Sinnvolle Integration der Radbrücke Mitte in das bestehende Radwegenetz und Herstellung einer durchgehenden, gesicherten Radverkehrsführung in den Anschlussbereichen.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Mit der Vorlage 06/2019 hat der Gemeinderat den Baubeschluss für die Radbrücke über die Steinlach gefasst und die Weichen für die Umsetzung gestellt.

Die Frage der Radverkehrsführung in den Anschlussbereichen konnte zum damaligen Zeitpunkt noch nicht im Detail beantwortet werden, da noch verschiedene Varianten der Radverkehrsführung geprüft und Gespräche mit den Anliegern der Neckarwerkstatt und Bootshaus geführt wurden. Die Ergebnisse liegen jetzt größtenteils vor. Auf dieser Basis soll nun die Entwurfs- und Genehmigungsplanung auf den Weg gebracht und die Maßnahme umgesetzt werden.

Aufgrund der komplexen verkehrs- und liegenschaftsrechtlichen Situation wurde ein Vor-Ort-Termin mit den Gemeinderatsmitgliedern vereinbart. Dieser findet am 16.05 um 16:00 Uhr mit Treffpunkt vor dem Blauen Turm statt.

2. Sachstand

2.1 Rahmenbedingungen

Mit dem Planungs- und Baubeschluss der neuen Radbrücke wurde eine Entscheidung für die Wöhrdstraße als Radhaupttroute getroffen. Bereits heute meiden Radfahrende die Friedrichstraße wegen Rückstausituation, längeren Wartezeiten an den Ampeln und fehlenden Schutzstreifenangeboten im Streckenverlauf und nutzen stattdessen die Wöhrdstraße.

Für Radfahrende besteht zwar ein Angebot auf der Fahrbahn der südlichen Friedrichstraße und auf der Straßenbrücke über die Steinlach, Beobachtungen zeigen aber, dass insbesondere der Gehweg auf der Straßenbrücke, trotz Nicht-Freigabe für den Radverkehr, häufig die bevorzugte Wahl für Radfahrende ist. Dies führt zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern.

Als Ursache kann genannt werden, dass stadteinwärts Radfahrende meist vom Gehweg vor dem Blauen Turm kommen und der notwendige Wechsel auf die Fahrbahn in Höhe der Bismarckstraße für Radfahrende unkomfortabel und nicht nachvollziehbar ist. Gleiches gilt für Radfahrende die aus der Wöhrdstraße kommen. Diese müssen zweimal die Friedrichstraße an Ampeln queren, um wieder auf den Gehweg vor den Blauen Turm zu gelangen. Das ist umwegig und wird von den Radfahrenden nicht akzeptiert. Radfahrende bleiben daher meist durchgängig auf dem Gehweg.

Durch die künftige Radbrücke über die Steinlach wird die Radverkehrsführung vereinfacht. Es entsteht eine neue Radhauptverbindung in die Wöhrdstraße. Radfahrende können zukünftig direkt und umwegefrei sowie getrennt vom Fußverkehr, von der Friedrichstraße in die Wöhrdstraße und umgekehrt fahren.

Gleichzeitig sind durch den Bau der Radbrücke neue verkehrliche und freiräumliche Herausforderungen zu bewältigen. Die Attraktivität der Radbrücke und die Entwicklung des Güterbahnhofsareals werden zu noch mehr Rad- und Fußverkehr vor dem Blauen Turm führen. In der Wöhrdstraße muss der Radverkehr in die komplexe Verkehrsführung sicher eingebunden werden. Die Betriebe Bootshaus und Neckarwerkstatt, die schwierigen Sichtbeziehungen im Kurvenbereich, die Topographie der Wöhrdstraße, Rückstausituationen des MIV durch das Neckarparkhaus sowie querende Fußwegebeziehungen, sind schwierige Randbedingungen.

Die Aufgabe an die Planung ist, die Anschlussbereiche der Radbrücke sinnvoll in das bestehende Netz zu integrieren und eine durchgehend gesicherte Radverkehrsführung herzustellen. Zudem ist die freiräumliche Beziehung zur Neckarspitze und die Eingangssituation zum „Bootshaus“ planerisch zu bewältigen.

2.1 Var 1 - Bevorrechtigung des Radverkehrs im Anschlussbereich Nordseite (Anl. 1 und 1.1.)

Der Entwurf der Radverkehrsführung sieht im Anschlussbereich an die Wöhrdstraße vor, Radfahrende vor dem Eingangsbereich des Bootshaus bevorrechtigt über die neu geschaffene Platzsituation zu führen. Wie auf der Brücke wird das Angebot mit einer Breite von 4,0

m fortgeführt. Die Abgrenzung zwischen dem Rad- und Gehwegbereich soll durch einen 0,3 m breiten taktilen Trennstreifen erfolgen. Zusätzlich soll der Radweg blau eingefärbt werden, um die Trennung der Flächen zu verdeutlichen.

Ergänzend wäre ein Zebrastreifen vor dem Eingangsbereich des Bootshauses über den Radweg möglich, wie es ihn zum Beispiel am Schloßbergtunnel bereits gibt, um eine gesicherte Querung für Zu Fuß Gehende zum Bootshaus und zur Neckarspitze anzubieten. Damit wäre der Sorge der GWG um die eingeschränkte Zugänglichkeit des Bootshauses durch die bevorrechtigte Radverkehrsführung Rechnung getragen. Sofern die verkehrsrechtliche Prüfung positiv ausfällt, soll ein Zebrastreifen umgesetzt werden.

Am Übergang in die Wöhrdstraße entsteht ein neuer Kreuzungspunkt. Der Radverkehr wird bevorrechtigt über die Kreuzung geführt. Der in die Wöhrdstraße einfahrende MIV ist untergeordnet. Die Wöhrdstraße wird als Fahrradstraße ausgewiesen, wodurch eine durchgehende Verbindung für Radfahrende entsteht. Die Fahrradstraße wird für den Kfz-Verkehr frei gegeben.

Durch eine Mittelinsel, die auch als Querungshilfe für Fußgänger fungiert, wird der Kfz-Verkehr von der Friedrichstraße geradlinig und mit gedrosseltem Tempo auf die querende Radachse zugeführt. Der Kfz-Verkehr fährt unter Beachtung der Vorfahrt in einem annähernd rechten Winkel in die Wöhrdstraße ein.

Der aus der Wöhrdstraße ausfahrende Kfz-Verkehr wird baulich durch die Mittelinsel Richtung Friedrichstraße abgelenkt. Radfahrende können geradeaus an der Insel vorbei auf die Radbrücke fahren. Die Fahrbahn verengt sich auf der Höhe der Insel auf 4,50 m, wodurch die ablenkende Wirkung für den Kfz-Verkehr verstärkt wird.

Ziel ist es, auf der Mittelinsel einen raumprägenden Baum zu pflanzen. Die Umsetzbarkeit wird derzeit noch geprüft. Die Anlieferung des Bootshauses in der Seitenstraße, die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden sowie eine ausreichend dimensionierte Wendemöglichkeit für große Lieferfahrzeuge im Westen der Wöhrdstraße müssen gewährleistet sein.

Die Vorfläche der Neckarwerkstatt bleibt bei der gewählten Verkehrsführung zu großen Teilen erhalten. Die drei Werkstatt-Tore sind weiterhin an- und abfahrbar. Rangieren ist ohne Beeinträchtigung der Radverkehrsführung möglich. Abstellmöglichkeiten für Kundenfahrzeuge in Höhe des Vordachs bleiben erhalten. Die Fläche vor dem stillgelegten Werkstatttor muss zukünftig freigehalten werden, um die An- und Abfahrbarkeit von Lieferverkehren für das Bootshaus in der Seitenstraße uneingeschränkt zu ermöglichen.

Zwischen dem Bootshaus und der neuen Radverkehrsführung entsteht ein 2,5 m breiter Gehwegbereich. Dieser könnte zukünftig entlang der Nordseite der Wöhrdstraße fortgesetzt werden und sichert eine gute Erreichbarkeit des „Bootshauses“ und der Neckarspitze. Es entfallen drei Kfz-Stellplätze vor dem „Bootshaus“, die im Parkhaus ersetzt werden sollen.

Der Eingangsbereich des „Bootshauses“ ist neu zu ordnen. Die Verwaltung befindet sich hier in Gesprächen mit der GWG, um zu einer abgestimmten Freiflächenplanung zu kommen.

Die Anzahl an Radabstellplätzen erhöht sich insgesamt auf ca. 30 Stellplätze.

Zusammenfassung:

Variante 1 zeichnet sich durch folgende Kriterien aus.

- Die Bevorrechtigung des Radverkehrs im Anschlussbereich Wöhrdstraße bietet einen deutlichen Komfortgewinn für Radfahrende.
- Die Radbrückenführung geht nahtlos in die Fahrradstraße über. Es entsteht eine durchgehende Radverbindung.
- Die Verkehrsführung ist übersichtlich und für alle Verkehrsteilnehmer verständlich.
- Kein Flächenkonflikt mit der Neckarwerkstatt und keine Beeinträchtigung für den Radverkehr.
- Die Sichtbeziehungen zwischen Rad- und Kfz-Verkehr sind gewährleistet.
- Die Mittelinsel fungiert als Fahrbahnverengung und Querungshilfe für Fußgänger.
- Durch die Anpassung der Straßenführung der Wöhrdstraße entsteht eine großzügige Platzsituation.
- Der Kfz-Verkehr ist wartepflichtig. Rückstausituationen durch den bevorrechtigten Radverkehr sind möglich.

2.2 Var 2 - Bevorrechtigung des Kfz-Verkehrs im Anschlussbereich Nordseite (Anl. 2 und 2.1)

Dieser Entwurf sieht vor, Radfahrende vor dem Bootshaus bevorrechtigt über den neuen Platz zu führen. In der Fortführung verläuft die Radverkehrsführung für in Richtung Westen Fahrende parallel in Seitenlage zur Wöhrdstraße. Radfahrende wechseln auf einer rund 15,0 m langen Einfädelspur in Höhe der Neckarwerkstatt auf die Fahrbahn. Die Einfädelspur hat eine Breite von 2,0 m. Der Kfz-Verkehr ist bevorrechtigt, Radfahrende müssen notfalls anhalten.

Radfahrende aus der Wöhrdstraße in Richtung Brücke erhalten einen Abbiegestreifen, der gleichzeitig auch als Vorbeifahrmöglichkeit bei Rückstau des Kfz-Verkehrs dient. Der Abbiegestreifen hat eine Breite von 2,0 m.

Die Wöhrdstraße wird als Fahrradstraße ausgewiesen. Der Beginn liegt zwischen der Ein- und Ausfahrt des Neckarparkhauses und dem Ende des Einfädelsstreifens. Ein vorgezogener Beginn der Fahrradstraße könnte zu Irritationen führen, da Radfahrende untergeordnet auf eine Fahrradstraße einfahren würden.

Die Vorfläche der Neckarwerkstatt wird für die gewählte Verkehrsführung reduziert. Das Vordach entfällt. Die Werkstatt-Tore sind ohne Überfahren der Radverkehrsführung nicht an- und abfahrbar. Konfliktfreies Rangieren auf der Vorfläche ist nicht möglich. Kundenparkplätze entfallen, da zusätzlich Sicherheitsabstände zur Radverkehrsführung einzuhalten sind.

Der Eingangsbereich des Bootshauses muss ebenfalls versetzt und umgebaut werden.

Zusammenfassung:

Variante 2 zeichnet sich durch folgende Kriterien aus.

- Der Einfädungsvorgang erfordert bei den Radfahrenden mindestens einen Schulterblick in den Rückraum. Ggf. muss der Radverkehr anhalten und warten.
- Die Sichtbeziehungen zwischen Rad- und Kfz-Verkehr sind gewährleistet.
- Der Betrieb der Neckarwerkstatt steht in Konflikt mit der Radverkehrsführung.
- Die Querung für Fußgänger von der Süd- auf die Nordseite ist durch die breitere Fahrbahn und die die parallele Radverkehrsführung schwieriger.
- Keine optimale Anbindung der Wöhrdstraße als Fahrradstraße an die Fahrradbrücke.
- Es ist kein Rückstau des Kfz-Verkehrs durch die Radverkehrsführung zu erwarten.

2.3 Radverkehrsführung - Anschlussbereich Südseite

Das Widerlager der neuen Radbrücke ist in die Böschung zurückgesetzt. Hierdurch entsteht eine vergrößerte Aufstellfläche für den Rad- und Fußverkehr vor der Querung der Bismarckstraße. Als besonderes Element ist ein Balkon vorgesehen, der einen attraktiven Blick auf das Wasser ermöglicht.

Radfahrende werden über eine gemeinsame Rad- und Fußgängerfurt über die Bismarckstraße geführt. Eine getrennte Signalisierung ist nicht möglich, da es keine eigenständige Radinfrastruktur gibt. Die Freigabe des Gehwegs vor dem Blauen Turm bleibt für Radfahrende in beide Richtungen bestehen. Dies bedeutet weiterhin Schrittgeschwindigkeit in diesem Bereich. Nach Möglichkeit sollen Möblierungen, Beschilderungen, Einbauten entfernt oder versetzt werden. Auch Ampelmasten werden möglichst in die Seitenlage versetzt. Alternativ besteht für Radfahrende in stadteinwärts weiterhin das Angebot, den Schutzstreifen auf der Fahrbahn zu nutzen. Dies wird ergänzt um einen Aufstellbereich vor dem Kfz-Rechtsabbiegestreifen in die Bismarckstraße.

Um den Gehweg zu verbreitern müsste der gesamte Straßenraum grundlegend umgestaltet werden, der U-Turn vor dem Hotel würde nicht mehr funktionieren. Flächen müssten neu verteilt und umorganisiert werden. Dies wird zum jetzigen Zeitpunkt zurückgestellt, kann jedoch zu einem späteren Zeitpunkt erneut diskutiert werden.

Radfahrende, welche von der Bismarckstraße gefahren kommen, können zukünftig über eine Auffahrrampe die Radbrücke erreichen. Durch einen zusätzlichen Schutzstreifen wird auch eine Vorbeifahrmöglichkeit bei Rückstau in der Bismarckstraße geschaffen.

Der Antrag 513/2019 der SPD, der eine eigene Ampelschaltung für den Radverkehr über die Bismarckstraße vorschlägt, wurde von der Verwaltung geprüft.

Eine Trennung der Signalisierung von Fuß und Radverkehr setzt eine getrennte Rad- und Fußverkehrsführung in den Anschlussbereichen sowie eine getrennte Furt voraus. Beide Punkte sind an dieser Stelle nicht möglich.

Die unterschiedlich langen Grünphasen zwischen der Fußgängerfurt und Radfahrenden auf der Fahrbahn Friedrichstraße stehen in Zusammenhang mit dem Abfluss des Rechtsabbiegers in die Bismarckstraße. Eine Anpassung der Grünzeiten zugunsten des Rad- und Fußverkehrs auf der Furt ist zu Lasten des Rechtsabbiegers signaltechnisch möglich.

3. Vorschlag der Verwaltung

Nach Abwägung der Argumente empfiehlt die Verwaltung den Neubau der Radbrücke mit einer bevorrechtigten Radverkehrsführung entsprechend der Variante 1 weiter zu planen.

Die Bevorrechtigung ist eine logische Konsequenz in Folge der Radbrücke. Die Lösung ist für Radfahrende attraktiv und sicher. Sie kennzeichnet sich durch eine klar verständliche und durchgängige Verkehrsführung aus. Hiervon profitiert auch der MIV, der eine eindeutige Verkehrsregelung vorfindet. Zusätzlich erleichtert sich für den MIV durch die eigenständige Rechtsabbiegespur auf der Straßenbrücke zukünftig die Einfahrt in die Wöhrdstraße. Fußgänger erhalten durch die Mittelinsel eine zusätzliche Querungshilfe. Die neue Platzsituation schafft eine Aufenthaltsfläche und eine hochwertige Eingangssituation in die Wöhrdstraße.

Auf der Südseite schafft das zurückgesetzte Widerlager mehr Aufstellfläche. Der von Radfahrenden und Fußgängern gemeinsam genutzte Gehwegbereich vor dem Blauen Turm bleibt bestehen, wird aber „aufgeräumt“.

Die Varianten wurden im Vorfeld im Rahmen der AG-Rad mit Vertretern der Polizei, der Tübinger Verkehrsbetriebe, den Verbänden ADFC- und VCD-Tübingen sowie dem Radentscheid Tübingen diskutiert. Die AG-Rad empfiehlt mehrheitlich die Variante 1.

Um die Möglichkeit für eine gemeinsame Vergabe der Bauleistungen für den Brückenbau und die Frei- und Verkehrsanlagen zu haben, muss die Planung zügig vorangetrieben werden.

Im nächsten Schritt wird ein Sicherheitsaudit durchgeführt, wodurch sich Anpassungen in der Planung ergeben können.

4. Lösungsvarianten

Als Alternative könnte Variante 2 mit der Bevorrechtigung des Kfz-Verkehrs gegenüber dem Radverkehr realisiert werden.

Der HGV wurde vorab beteiligt. Dieser spricht sich grundsätzlich für die Variante 1 aus, jedoch mit einer geänderten Vorfahrtsregelung zugunsten des Kfz-Verkehrs. Aus Sicht der Stadtverwaltung widerspricht dies jedoch dem Ziel, eine bevorrechtigte und attraktive Radhauptverbindung zu schaffen.

5. Finanzielle Auswirkungen

Die Herstellung der Anschlussbereiche ist Bestandteil des Neubaus der Radbrücke. Es wird davon ausgegangen, dass für die Herstellung der Anschlussbereiche zwischen Blauem Turm und Neckarparkhaus ca. 500.000 € benötigt werden. Für die Gestaltung der Uferbereiche sind ca. 100.000 € erforderlich. Die genauen Kosten für die Frei- und Verkehrsanlagen werden nach der Entscheidung über die Varianten ermittelt; es ist jedoch nicht damit zu rechnen, dass zwischen den beiden Varianten große Unterschiede bestehen.

Sobald über die grundsätzliche Variante entschieden wurde, wird im nächsten Schritt eine präzise Kostenermittlung für die Herstellung der Anschlussbereiche erstellt und vorgelegt. Drei verschiedene Förderprogramme (u.a. Städtebauförderprogramm, Klimaschutz durch Radverkehr und das LGFVG) sind für Kofinanzierung der Maßnahme vorgesehen, um die Netto-Belastung für die Stadt möglichst gering zu halten.