

## Beschlussvorlage

zur Vorberatung im	<b>Ortsbeirat Stadtmitte</b>
zur Vorberatung im	<b>Ortsbeirat Südstadt</b>
zur Vorberatung im	<b>Jugendgemeinderat</b>
zur Vorberatung im	<b>Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung</b>
zur Behandlung im	<b>Gemeinderat</b>

---

<b>Betreff:</b>	<b>Verbesserung Verkehrsführung Blauer Turm zur Stärkung des Umweltverbundes</b>
Bezug:	252/2015; 07/2019; 166/2019; 513/2019; 64/2021
Anlagen:	Anlage 1: Variante 1 Anlage 2: Variante 2 Anlage 3: Variante 3

---

## Beschlussantrag:

1. Die Straßenraumaufteilung im Abschnitt Blaue Brücke bis zur Einmündung Bismarckstraße und Neue Radbrücke über Steinlach soll zugunsten von Fuß, Rad und ÖPNV verändert werden.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung auf Grundlage der Variante 2 weiter zu konkretisieren und eine Entwurfsplanung zu erarbeiten. Im Planungsprozess sind angrenzende Eigentümer und Nutzer sowie relevante Träger öffentlicher Belange zu beteiligen.

## Finanzielle Auswirkungen

<b>Finanzielle Auswirkungen - Investitionsprogramm</b>			
<b>Lfd. Nr.</b>	<b>Einzahlungs- und Auszahlungsarten</b>	<b>Entwurf Plan 2022</b>	<b>Gesamtkosten</b>
<b>7.541001.1014.01 Radwegführung Bereich Blauer Turm</b>			
<b>6</b>	<b>Summe Einzahlungen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
8	Auszahlungen für Baumaßnahmen	-200.000	-200.000
<b>13</b>	<b>Summe Auszahlungen</b>	<b>-200.000</b>	<b>-200.000</b>
<b>14</b>	<b>Saldo aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-200.000</b>	<b>-200.000</b>
<b>16</b>	<b>Gesamtkosten der Maßnahme</b>	<b>-200.000</b>	<b>-200.000</b>

Die Maßnahme ist im Haushaltsplanentwurf 2021 mit 200.000 € im Finanzplanungsjahr 2022 veranschlagt (PSP-Element 7.541001.1014.01 „Radwegführung Bereich Blauer Turm“)

## **Begründung:**

### 1. Anlass / Problemstellung

Mit den Vorlagen 252/2015 und 252a/2015 hat der Gemeinderat die heutige Straßenraumaufteilung der Friedrichstraße im Bereich der Blauen Brücke mit Umbau der Mittelinsel beschlossen. Die Mittelinsel wurde entsprechend umgebaut, um ein Radverkehrsangebot in Richtung Innenstadt herzustellen. Der Schutzstreifen bis zur B28 wurde jedoch noch nicht markiert, da sich durch die Beschlüsse zur Radbrücke Mitte sich die Rahmenbedingungen änderten.

Mit der Vorlage 166/2019 hat der Gemeinderat eine bevorrechtigte Radverkehrsführung als Fahrradstraße von der Radbrücke Mitte in die Wöhrdstraße beschlossen. Die Situation am südlichen Anschlussbereich der Radbrücke Mitte vor dem Blauen Turm soll nach bisherigem Stand, weitestgehend unverändert bleiben. Die gemeinsame Rad- und Fußverkehrsführung vor dem Blauen Turm (verkehrsrechtlich handelt es sich um einen Gehweg auf dem mit einem Zusatzschild das Radfahren in Schrittgeschwindigkeit erlaubt ist) fühlt sich für viele Radfahrende und Zufußgehende aufgrund der beengten Platzverhältnisse unsicher an. Der Radverkehrsanteil wird auf dieser zentralen Verbindung zwischen der Südstadt und der Kernstadt mit der Fertigstellung der Radbrücke Mitte nochmals ansteigen. In der laufenden Konzeption für Radvorrangrouten – eine gesonderte Vorlage dazu ist in Vorbereitung – wird die gesamte „Radachse Mitte“ die sich vom Blauen Turm bis zur Wilhelmstraße erstreckt, als zukünftige Radvorrangroute definiert. Eine Zunahme der Fußverkehre ist durch die Fertigstellung des Quartiers Alter Güterbahnhof ebenso erkennbar.

Die Steinlachbrücke für den Kfz-Verkehr wird im Spätsommer diesen Jahres abgebrochen und neu gebaut werden. Parallel liegt dem Gemeinderat ein Vorschlag für die Radverkehrsführung zwischen der Radbrücke Mitte und der Wilhelmstraße (siehe Vorlage 64/2021) für die Zeit des Brückenneubaus vor.

Deshalb sollen mit dieser Vorlage weitergehende Umbaumaßnahmen vorgeschlagen werden, die das Verkehrsnetz für Radfahrende weiter stärken soll. Eine Entscheidung über die Grundzüge der Planung ist kurzfristig erforderlich, um den Zeitraum des Baus der großen Steinlachbrücke mitnutzen zu können und spätere erneute Verkehrsbehinderungen an diesem Ort zu vermeiden.

Zudem enthält das im November 2020 vom Gemeinderat verabschiedete Klimaschutzprogramm 2020 - 2030 (siehe Vorlage 11f/2020) die Maßnahme "Maßnahme M6 - Von der Autostadt zur Stadt der sanften Mobilität" mit dem Ziel, bis 2030 die mit dem PKW im Stadtgebiet zurückgelegten Kilometer um 30% zu reduzieren und insbesondere den Radverkehr, aber auch andere Formen der sanften Mobilität, entsprechend auszubauen."

### 2. Sachstand

Die Verwaltung hat mehrere Varianten erarbeitet, wie eine Neuaufteilung des gesamte Straßenquerschnitts im Bereich des Blauen Turms zugunsten des Umweltverbunds aussehen kann.

Allen drei nachfolgend vorgestellten Varianten wird zugrunde gelegt, dass sie eine vollständige Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten des Umweltverbunds (Fuß, Rad und ÖPNV) zwischen dem IBIS Hotel und dem Blauen Turm vorsehen. Dies bedeutet einen grundhaften Umbau des Straßenraums. Ein passendes Angebot für den Radverkehr im Anschluss zur Rad-

brücke ohne Umbau zu schaffen, ist aufgrund rechtlich erforderlicher Breiten nicht möglich. Eine Angebotsverbesserung soll dabei nicht nur für den Radverkehr, sondern insbesondere auch für Zufußgehende erreicht werden, um damit auch die angrenzenden Erdgeschossnutzungen und die Aufenthaltsqualitäten zu stärken.

Eine Herausforderung besteht insbesondere darin, an den Bestand im Mischverkehr anzuknüpfen (Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr in Hinführung zum Theatertunnel) und Radfahrende und Fußgänger in ein separiertes Gehweg-/Radwegesystem zu trennen.

#### Variante 1:

Die Variante 1 sieht westlich der Mittelinsel (Seite Hotel IBIS) vor, den Busverkehr stadtauswärts gemeinsam mit dem stadtauswärtigen MIV und stadteinwärts getrennt vom MIV zu führen. Die Bushaltestelle Richtung stadteinwärts wird auf die Mittelinsel verlegt, die über eine signalisierte Fußgängerfurt von beiden Seiten erreicht werden kann.

Der stadteinwärtige MIV fährt weiterhin östlich der Mittelinsel eigenständig in die Friedrichstraße ein. Die bisherige Busspur auf der Blauen Brücke und die anschließende Rechtsabbiegespur in die Bismarckstraße entfallen zu Gunsten eines breiteren Seitenraumes. Der Seitenraum wird auf 7,0 m verbreitert. Auf dieser Fläche wird ein Gehweg und ein davon getrennter Zweirichtungsradweg mit jeweils 3,0 m Breite eingerichtet. Zwischen dem Radweg und den Zugängen zum Kino, der Gastronomie und dem Sportstudio wird ein rund 1,0 m breiter Sicherheitsraum als Gehweg und Aufenthaltsfläche vorgesehen. Der Zweirichtungsradweg endet auf Höhe der Blauen Brücke und geht in den bestehenden Mischverkehr über der sich bis zur LTT-Unterführung fortzieht. Ergänzend werden auf der Fahrbahn Schutzstreifen markiert, um ein direktes Angebot für Radfahrende Richtung Poststraße und ZOB zu haben. Die bisherige Fußgängerfurt am Hotel IBIS wird für einen besseren Verkehrsablauf und Entflechtung der Verkehrssituation auf die Steinlachbrücke verlegt.

#### Vorteile:

- Durch die getrennte Rad- und Fußverkehrsführung mit ausreichend breiten Flächen wird die Sicherheit und der Komfort für beide Nutzergruppen verbessert.
- Die Umgestaltung trägt der Radbrücke Mitte Rechnung und schafft eine durchgängige Radverbindung. Die Infrastruktur berücksichtigt tatsächliche Fahrradgeschwindigkeiten, steigende Radverkehrsmengen und größer werdende Fahrräder (Lastenräder).
- Zufußgehende können sich auf dem getrennten Gehweg störungsfrei bewegen.
- Der Busverkehr stadteinwärts fährt verkehrsunabhängig und mittels einer Pfortnerampel bevorrechtigt in die Kernstadt ein.
- Die Fußgängerfurt über die Bismarckstraße kann getrennt angeordnet und signalisiert werden. Dadurch kann die Grünzeit zugunsten des Radverkehr verlängert werden. Es erfolgt eine automatische Sortierung vor und nach der Bismarckstraße zwischen dem Rad- und Fußverkehr, sodass Konflikte vermieden werden. Die getrennte Signalisierung zwischen dem Rad- und Fußverkehr wurde bereits mit dem Antrag 513/2019 vorgeschlagen, ist aber bislang verkehrsrechtlich nicht umsetzbar, da es sich im Fortlauf um einen Mischverkehrsfläche handelt.
- Busfahrgäste an der Haltestelle vor dem Blauen Turm können vom Radverkehr ungestört warten und ein- und aussteigen.

#### Nachteile:

- Die Lage des Zweirichtungsradwegs in der Mitte führt zu einer Art „Sandwichsituation“ für die Zufußgehenden, was als Unsicherheitsfaktor wahrgenommen werden kann.
- Der Sicherheitsraum von rund 1,0 m zwischen dem Zweirichtungsradweg und dem Randbereich fällt sehr gering aus. Zufußgehende müssen den Zweirichtungsradweg kreuzen, um das Kino, die Gastronomie, das Sportstudie und die sonstigen Zugänge zu erreichen. Durch den

schmalen Bereich kommt es zu einer ungewünschten Schwächung der angrenzenden Erdgeschossnutzungen im Blauen Turm und Kino.

- Aufenthaltsqualitäten des öffentlichen Raums werden von einer ungünstigen Bestandssituation nochmals reduziert.
- Die Bushaltestelle auf der Mittelinsel kann nur über die Furt erreicht werden. Die Furt liegt sehr nah an den darauffolgenden Knotenpunkten, dies muss verkehrstechnisch berücksichtigt werden. Die intuitive Auffindbarkeit und Klarheit der Verkehrsführung ist eher ungünstig.
- Der Busverkehr muss den MIV auf der Reutlinger Straße untergeordnet kreuzen, wenn er von der Bushaltestelle Landestheater abfährt, um auf seine separate Abbiegespur von der Reutlinger Straße in die Friedrichstraße zu gelangen.
- Vertragliche Verpflichtungen aus dem zwischen Stadt und Ibis Hotel geschlossenen städtebaulichen Vertrag für die die Einrichtung einer Wendemöglichkeit müssten verändert werden.

#### Variante 2:

Die Variante 2 sieht wie bei Variante 1 vor, den nördlichen Seitenraum vor dem Blauen Turm durch den Entfall der Busspur und des Rechtsabbiegers in die Bismarckstraße zu verbreitern und einen getrennten Gehweg und Zweirichtungsweg (3,0 m und 3,0 m) einzurichten. Der Sicherheitsraum zwischen dem Zweirichtungsweg und dem Randbereich wird jedoch durchschnittlich auf 2,0 m vergrößert. Dies wird durch eine veränderte Verkehrsführung ermöglicht, sodass die Gesamtbreite des Seitenraums rund 8,0 m beträgt. Der Zweirichtungsweg endet auf Höhe der Blauen Brücke und geht in den bestehenden Mischverkehr über.

Die Lage der beiden Bushaltestellen bleibt im Vergleich zu heute im Bestand annähernd unverändert. Östlich der Mittelinsel fährt ausschließlich der Busverkehr stadteinwärts in die Friedrichstraße ein. Der stadteinwärtige MIV fährt westlich der Mittelinsel in die Friedrichstraße ein und wird dann nach der Blauen Eisenbahnbrücke untergeordnet gegenüber dem Busverkehr auf die östliche Fahrbahn eingefädelt. Der Busverkehr ist bevorrechtigt und Pulkführer. Der stadtauswärtige MIV und Busverkehr fahren gemeinsam westlich der Mittelinsel aus der Friedrichstraße aus.

#### Vorteile:

- Fuß- und Radverkehr werden getrennt geführt, sodass das Sicherheitsempfinden für beide Nutzergruppen steigt.
- Die Umgestaltung trägt der Radbrücke Mitte Rechnung und schafft eine durchgängige Radverbindung. Die Infrastruktur berücksichtigt tatsächliche Fahrradgeschwindigkeiten, steigende Radverkehrsmengen und größer werden Fahrzeuge (Lastenräder).
- Den unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus zwischen Fuß- und Radverkehr vor allem am Längsgefälle wird Rechnung getragen.
- Zu Fußgehende können sich auf dem getrennten Gehweg vom Radverkehr störungs- und stressfrei bewegen.
- Der zusätzliche Gehweg zwischen Kino, der Gastronomie, den Zugängen und dem Zweirichtungsweg ist mit 2,0 m so dimensioniert, um sich dort sicher zu bewegen und die Zugänge zu erreichen. Mit den privaten Vorflächen entsteht ein nutzbarer Aufenthaltsbereich.
- Durch die gefühlte Erweiterung der privaten Vorflächen und Trennung vom „Transitverkehr“ kann auch die Aufenthaltsqualität und der Raum für Außengastronomie gesteigert werden.
- Es kann eine getrennt signalisierte Fuß- und Radfurt über die Bismarckstraße umgesetzt werden.
- Die Wendemöglichkeit für das Hotel IBIS besteht weiterhin. Vertragliche Verpflichtungen aus dem zwischen Stadt und Ibis Hotel geschlossenen städtebaulichen Vertrag für die die Einrichtung einer Wendemöglichkeit müssten nicht verändert werden.

- Der Busverkehr stadteinwärts fährt bevorrechtigt und als Pulkführer in die Kernstadt ein und Richtung ZOB weiter.
- Busfahrgäste an der Haltestelle Blauer Turm können vom Radverkehr ungestört ein- und aussteigen sowie warten.
- Der von der Haltestelle LTT abfahrende Busverkehr muss den Kfz Verkehr, wie heute, nicht kreuzen, da er durch die Einfahrt östlich der Mittelinsel in die Friedrichstraße bereits richtig sortiert ist. Zeitverluste werden dadurch vermieden, um Anschlussverbindungen pünktlich zu erreichen.

#### Nachteile:

- Die Lage des Zweirichtungsradwegs in der Mitte führt zu einer Art „Sandwichsituation“ für die Zufußgehenden, was als Unsicherheitsfaktor wahrgenommen werden kann.
- Zufußgehende müssen den Zweirichtungsradweg kreuzen, um das Kino, die Gastronomie, das Sportstudio und die sonstigen Zugänge zu erreichen.
- Die Aufenthaltsqualitäten des Öffentlichen Raums werden gegenüber der Bestandssituation nicht wesentlich verbessert.

#### Variante 3:

Die Variante 3 sieht weitgehend ein Mischverkehrsprinzip vor. Sie setzt auf eine gegenseitige Rücksichtnahme von Zufußgehenden und Radfahrenden bei einem gemeinsam genutzten Seitenraum. Die Fahrbahnaufteilung ist mit der von Variante 2 identisch, sodass der Seitenraum ebenfalls insgesamt 8,0 m breit ist. Zwischen der Bismarckstraße und dem Treppenabgang zum Kino ist ein getrennter Gehweg und Zweirichtungsradweg vorgesehen, um eine gesicherte Hinführung zur Straßenquerung Bismarckstraße und zur Radbrücke zu gewährleisten. Der Zweirichtungsradweg wird direkt an die heute bestehende innenliegende Bordsteinkante gelegt. Bei punktueller Umgestaltung der privaten Vorflächen des Kinos Blaue Brücke auf Straßenniveau könnte die Aufenthaltsqualität gestärkt werden, die Zugänglichkeit zum Eingangsniveau gewährleistet bleiben. Der Zweirichtungsradweg wird direkt an die heute bestehende innenliegende Bordsteinkante gelegt. Die Breite des Zweirichtungsradweges wie des Gehwegs entlang der Fahrbahn beträgt dadurch jeweils 4,0 m. Zwischen dem Treppenabgang zum Kino und dem Zugang zur Gastronomie „Friedrichs“ wird eine Übergangszone geschaffen. Dieser Bereich soll durch eine optische Gestaltung, z.B. Piktogramme oder andere Markierungselemente als Vorsortierung zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden fungieren. Der nachfolgende Bereich ab dem „Friedrichs“ bis zur LTT Unterführung bleibt durchgängig Mischverkehrsfläche. Verkehrsrechtlich handelt es sich bei der Übergangszone weiterhin um einen Gehweg auf dem das Radfahren durch ein Zusatzschild erlaubt werden muss.

#### Vorteile:

- Es entsteht keine „Sandwichsituation“ für die Zufußgehenden, die als Unsicherheit wahrgenommen werden kann.
- Fußgänger müssen nicht den Radweg kreuzen um das Kino, die Gastronomie und die Zugänge zu erreichen. Zufußgehende sind auf dem Gehweg bevorrechtigt. Der Gehweg ähnelt mehr einem Flanierbereich, da er gemeinsam mit den privaten Vorflächen großzügig wird und mit verbesserten Aufenthaltsqualitäten ausgestattet werden kann.
- Die angrenzenden Erdgeschossnutzungen im Kino und dem Blauen Turm werden gestärkt.
- Den steigenden Fußgängerfrequenzen wird besonders Rechnung getragen.

Nachteile:

- Trotz großzügiger Breiten bleibt das Unsicherheitsgefühl für Zufußgehende prinzipiell bestehen. Radfahrende dürfen die gesamte Gehwegbreite nutzen. Es besteht auch bei Radfahrenden eine Unsicherheit, da Zufußgehende z.B. unvermittelt die Richtung wechseln können.
- Verkehrsrechtlich darf der Radverkehr auf einem freigegebenen Gehweg nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung entspricht häufig nicht den dort tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten.
- Die Führungsform entspricht nicht den Qualitätsstandards einer Radvorrangroute.

Kosten und Förderung

Die Maßnahme ist im Haushaltsplanentwurf für 2022 mit 200.000 € veranschlagt. Die vorgelegten Planungsvarianten wurden noch nicht auf ihre Kosten hin abgeschätzt. (7.541001.1014.01: Radwegführung Bereich Blauer Turm). Die Maßnahme ist nach erster Prüfung förderfähig über das LGVFG. Theoretisch ist eine Förderung der Maßnahme bis zu 50-75% möglich. Die Kosten werden im weiteren Verlauf der Planung konkretisiert.

Zusammenfassung

Die Verwaltung sieht in Variante 2 die größten Vorteile für den Umweltverbund. Durch das Angebot von eigenständigen Infrastrukturen wird den Sicherheitsbedürfnissen von Radfahrenden und Zufußgehenden gleichermaßen Rechnung getragen. Durch die gefühlte Erweiterung der privaten Vorflächen und Trennung vom „Transitverkehr“ kann auch die Aufenthaltsqualität gesteigert werden.

Mit der Radbrücke Mitte werden die Radverkehrsmengen auf dem Gehweg vor dem Blauen Turm nochmals deutlich zunehmen. Die unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus zwischen Fuß- und Radverkehr können durch eine Trennung komfortabler und verträglicher abgewickelt werden. Es wurden bergab Geschwindigkeiten von 17km/h dokumentiert. Dem steigenden Platzbedarf auch von Lastenrädern trägt der getrennte Zweirichtungsradweg Rechnung. Durch den eigenständigen Zweirichtungsradweg wird eine durchgängige Verbindung im Zusammenspiel mit der Radbrücke Mitte gebildet und die Radvorrangroute weiter ausgebaut. Die getrennte Führungsform ermöglicht eine getrennt signalisierte Furtlösung an der Bismarckstraße.

Der Busverkehr erhält eine eindeutige Bevorrechtigung mit der Einfahrt in die Friedrichstraße bis zum ZOB, wodurch Fahrzeitenpläne bestmöglich gesichert werden. Busfahrgäste an der Haltestelle Blauer Turm können vom Radverkehr ungestört warten und ein- und aussteigen.

Die wichtigen Ziele Neckarparkhaus und ZOB sind mit dem Auto weiterhin gut erreichbar und werden durch den eigenständigen Rechtsabbieger auf der neuen Steinlachbrücke in die Wöhrdstraße verbessert. Auf eine eigenständige Linksabbiegespur und Rechtsabbiegespur in die Bismarckstraße kann unter Berücksichtigung der Verkehrsmengen und der veränderten Verkehrsführung im Gebiet, so ist der ZOB nicht mehr durchfahrbar, verzichtet werden.

Insgesamt wird der Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) gestärkt und die Aufenthaltsqualität verbessert. Verkehrsflächen werden insbesondere zugunsten der Zufußgehenden, der Radfahrenden und des ÖPNV umverteilt. Die Verbindung zwischen Südstadt und Kernstadt wird attraktiviert.

Die Varianten wurden im Vorfeld in der AG-Rad (Teilnahme von ADFC, VCD, Radentscheid, JGR) vorgestellt. Die Teilnehmenden sprechen sich mehrheitlich für eine getrennte Rad- und Fußverkehrsführung aus. Die Varianten wurden ebenfalls mit dem Stadtverkehr besprochen,

die sich für die Variante 2 aussprechen, da die Einfahrt in die Friedrichstraße vom LTT weiterhin optimal gelöst ist. Der Stadtverkehr begrüßt die Priorisierung des Busverkehrs durch eine mögliche Umgestaltung.

### 3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung schlägt vor, die Variante 2 vertiefend zu planen. Es wird eine verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt. Die Ergebnisse der Untersuchung und der Entwurf der Planung werden dem Gemeinderat mit einem Baubeschluss wieder vorgestellt.

Eine Umsetzung der Maßnahme steht nicht in Abhängigkeit mit der Entscheidung zur Vorlage „Radverkehr Interimsvariante Blauer Turm – Wilhelmstraße“. Ziel ist es, die Umsetzung in Kombination mit dem Neubau der Steinlachbrücke zu vollziehen. Dies muss im weiteren Planungsverlauf jedoch noch geklärt werden.

### 4. Lösungsvarianten

#### 4.1

Es wird die Variante 1 weiterverfolgt. Hier sind Nachteile für den Busverkehr und den Fußverkehr zu erwarten. Die Erdgeschossnutzungen des Blauen Turms würden geschwächt.

#### 4.2

Es wird Variante 3 weiterverfolgt. Die Variante mit einer Mischverkehrslösung lässt Nutzungskonflikte zwischen Radfahrenden und Fußverkehr erwarten und schafft keine bestmögliche Radverkehrsförderung.

#### 4.3.

Es erfolgt keine Änderung der bestehenden Aufteilungen. Die Situation für zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden würde nicht verbessert. Finanzielle und personelle Ressourcen würden geschont. Sofern das bestehende Zeitfenster während des Baus der Brücke nicht genutzt wird sind Baumaßnahmen auf Jahre hin eher unwahrscheinlich.

### 5. Klimarelevanz

Das Vorhaben schließt reduziert eine Lücke einer wichtigen Route im Radverkehrsnetz. Gleichzeitig wird durch die Entflechtung von Fuß- und Radverkehr, auch der Fußverkehr gefördert. Der Busverkehr wird priorisiert. Die Umgestaltung des Straßenraums vor dem Blauen Turm fördert eine nachhaltige Mobilität.