

Beschlussvorlage

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

Betreff: **Radverkehr - Interimsvariante Blauer Turm - Wilhemstraße**

Bezug: 533/2019; 533b/2019; 543/2019; 520/2020

Anlagen: Anlage 1: Übersicht
Anlage 2: Wöhrdstraße
Anlage 3: Eberhardsbrücke
Anlage 4: Mühlstraße
Anlage 5: Wilhelmstraße - Silcherstraße
Anlage 6: Wilhemstraße - Mohlstraße

Beschlussantrag:

- 1.) Für den Zeitraum des Baus der neuen Steinlachbrücke wird ein deutlich verbessertes Radverkehrsangebot von der Radbrücke Mitte bis zur Neuen Aula eingerichtet.
 - a) für den Abschnitt 2 entsprechend der Variante 2A
 - b) für den Abschnitt 3 entsprechend der Variante 3A
 - c) für den Abschnitt 4 entsprechend der Variante 4A

- 2.) Vor Beendigung der Baumaßnahmen und Freigabe der Steinlachbrücke für den KFZ-Verkehr sind die Maßnahmen zu bewerten. Anhand der gewonnenen Erfahrungen wird die Verwaltung über die mögliche Beibehaltung veränderter Verkehrsregelungen mit dem Gemeinderat diskutieren.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen - Investitionsprogramm					
Lfd. Nr.	Einzahlungs- und Auszahlungsarten	Entwurf Plan 2021	Entwurf Plan 2022	Entwurf Plan 2023	Entwurf Plan 2024
7.541001.0000.01 Radwegebauprogramm					
1	Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	300.000	300.000	300.000	300.000
6	Summe Einzahlungen	300.000	300.000	300.000	300.000
8	Auszahlungen für Baumaßnahmen	-700.000	-500.000	-500.000	-500.000
13	Summe Auszahlungen	-700.000	-500.000	-500.000	-500.000
14	Saldo aus Investitionstätigkeit	-400.000	-200.000	-200.000	-200.000
16	Gesamtkosten der Maßnahme	-700.000	-500.000	-500.000	-500.000

Die Maßnahme wird über das Radwegebauprogramm (PSP-Element 7.541001.0000.01) finanziert. Die Markierungs- und Beschilderungskosten belaufen sich für die Umsetzung der empfohlenen Varianten 2A-3A-4A auf geschätzte 120.000 €. Bei Variante 4B werden zusätzlich 40.000 € benötigt. Weitere 50.000 € sind für Straßendeckensanierung der rechten Fahrspur der Wilhelmstraße zwischen Lustnauer Tor Mitwohnzentrale erforderlich.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Die Steinlachbrücke für den Kfz-Verkehr wird im Spätsommer diesen Jahres abgebrochen. Die veränderte Verkehrslage während der Bauzeit von etwa anderthalb Jahren soll genutzt werden, um eine neue Radverkehrsführung auf der Hauptachse Karlstraße-Neue Aula zu erproben.

Zudem enthält das im November 2020 vom Gemeinderat verabschiedete Klimaschutzprogramm 2020 - 2030 (vergl. Vorlage 11f/2020) die Maßnahme "M5 - Umverteilung Verkehrsraum zugunsten des Umweltverbundes" mit der Maßnahmenoption. "IV. Unterbrechung der MIV-Durchfahrt Mühlstraße und Neckarbrücke".

2. Sachstand

Auf Antrag der Fraktion AL/Grüne wurde im Herbst 2019 ein Verkehrsversuch auf der Eberhardsbrücke, der zentralen Neckarbrücke, durchgeführt. Der mittlere Fahrstreifen wurde zu einem Zweirichtungsradweg umgewidmet. Eine Einfahrt in die Mühlstraße war nur noch aus der Gartenstraße möglich. Die Verwaltung hat über die Ergebnisse des Versuchs mit Vorlage 533/2019 berichtet. Diese sind im Wesentlichen in den folgenden Varianten berücksichtigt. Im März 2020 wurde eine Befragung mit der BürgerApp durchgeführt. Dabei sprach sich eine knappe Mehrheit gegen den Radweg auf der Neckarbrücke und für die Beibehaltung der Durchfahrtsmöglichkeit zur Mühlstraße mit dem Kfz-Verkehr aus.

Mit dem Abbruch der Kfz-Steinlachbrücke entsteht eine neue Situation. Der in der Mühlstraße dominierende Kfz-Durchgangsverkehr von der Blauen Brücke zur Universität und zu den Kliniken entfällt komplett. Auch die Fahrten zum Österberg von der Blauen Brücke müssen eine andere Route wählen. Die Verwaltung rechnet daher mit einem Rückgang des Autoverkehrs auf der Neckarbrücke um 80-90%. Auch in der Mühlstraße sind 70-80% weniger Autoverkehr zu erwarten. Für die Bauzeit der Steinlachbrücke erscheint es daher gerechtfertigt und machbar, dem Radverkehr auf der zentralen Innenstadtachse mehr Flächen zuzuweisen. Die Verwaltung hat hierfür mehrere Varianten ausgearbeitet, die mit dieser Vorlage dem Ausschuss zur Entscheidung vorgestellt werden. Die Strecke ist in Abschnitte unterteilt, die im Folgenden beschrieben werden.

2.1

Abschnitt 1 - Wöhrdstraße

In der Wöhrdstraße wird in Verlängerung der Radbrücke eine Vorfahrtsregelung realisiert. Die gesamte Wöhrdstraße einschließlich der Radbrücke Mitte werden als Fahrradstraße ausgewiesen. Diese Maßnahme wurde mit der Vorlage 166/2019 zur Radbrücke Mitte bereits beschlossen und wird dauerhaft umgesetzt.

Für den weiteren Streckenverlauf werden nachfolgend verschiedene Varianten für die Abschnitte Eberhardsbrücke, Mühlstraße und Wilhelmstraße vorgestellt.

2.2

Abschnitt 2: Eberhardsbrücke

Variante 2A: Auf der Eberhardsbrücke wird wie beim Verkehrsversuch 2019 ein Zweirichtungsradweg in der Mitte eingerichtet. Der Pkw-Verkehr wird gemeinsam mit dem Bus auf dem rechten Fahrstreifen geführt. Für die Kreuzung Gartenstraße/Eberhardsbrücke wird die

Signalisierung angepasst: Es wird ein Vorschaltgrün für den Abfluss des PKW-Verkehrs in die Gartenstraße programmiert, sodass Busse ungehindert von der Haltestelle abfahren können. Die Behinderung der Busse durch den IV war während des Verkehrsversuchs von 2019 ein Problem, was durch die neue Signalisierung behoben wird. Die Grünphasen für Busse und Radfahrende in die Mühlstraße finden im Wechsel statt. Die Fußgängerquerung in der Gartenstraße erhält parallel zum Radverkehr grün.

Variante 2B: Die Verteilung der Verkehrsflächen bleibt unverändert, jedoch wird ein Überholverbot für Kfz gegenüber Radfahrenden auf dem bestehenden Schutzstreifen angeordnet. Dies gilt faktisch bereits durch die jüngste StVO-Novelle, die innerorts einen Überholabstand von 1,5 m vorgibt. Das Schild würde dies jedoch nochmals verdeutlichen.

2.3

Abschnitt 3: Mühlstraße

Variante 3A: Die Mühlstraße wird für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt. Es ist keine Zufahrt von der Eberhardsbrücke und aus der Gartenstraße mehr möglich. Ebenso wird Tempo 20 und ein Überholverbot für Kfz gegenüber Radfahrenden in der Mühlstraße angeordnet. Dadurch wird die Fahrbahn als Hauptachse für den Radverkehr nutzbar. Langsame Radler können weiterhin den für den Radverkehr freigegebenen Gehweg nutzen. Die illegalen Parkvorgänge im Gehwegbereich können wirksam unterbunden werden. Die Zufahrt für Lieferverkehr wird erlaubt. Die Zufahrt für Anwohnende kann wie in der Altstadt über Ausnahme genehmigungen geregelt werden.

Variante 3B: Die Einfahrt in die Mühlstraße wird wie im Verkehrsversuch von 2019 nur aus der Gartenstraße gestattet. Die Mühlstraße wird als Fahrradstraße ausgewiesen und ein Überholverbot für Kfz gegenüber Radfahrenden in der Mühlstraße eingerichtet. Kfz werden in der Fahrradstraße zugelassen. Die Zufahrt für Lieferverkehr wird erlaubt. Das Tempolimit beträgt in der Fahrradstraße 30 km/h. Die Be- und Entladezonen werden durch weitere Poller und Möblierung zusätzlich eingeschränkt.

Variante 3C: Die Durchfahrt für den Pkw-Verkehr durch die Mühlstraße bleibt offen. Es wird jedoch eine Fahrradstraße und ein Überholverbot für Kfz gegenüber Radfahrenden in der Mühlstraße eingerichtet. Das Tempolimit beträgt in der Fahrradstraße 30 km/h. Die Zufahrt für Lieferverkehr wird erlaubt. Die Be- und Entladezonen werden durch weitere Poller und Möblierung zusätzlich eingeschränkt.

Variante 3D: Wie bei Variante A wird die Mühlstraße für den Pkw-Verkehr vollständig gesperrt. Die Mühlstraße wird als Fahrradstraße ausgewiesen. Die Zufahrt für Lieferverkehr wird erlaubt. Die Zufahrt für Anwohnende kann wie in der Altstadt über Ausnahme genehmigungen geregelt werden. Bisherige Fahrradstraßen in Tübingen sind für den KFZ-Verkehr freigegeben, so dass zur Klarstellung ein die Fahrradstraße ergänzendes Verbotsschild für Kfz/Motorräder wichtig erscheint. Diese Beschilderung ist jedoch verkehrsrechtlich nicht zulässig. Ohne diese ergänzende Beschilderung ist eine häufige verkehrswidrige Befahrung der Mühlstraße durch KFZ zu befürchten.

2.4

Abschnitt 4: Wilhelmstraße (Bereich Alter Botanischer Garten)

Variante 4A: Der mittlere und südliche Fahrstreifen werden zwischen dem Museum und der signalisierten Fußgängerquerung auf Höhe der Mitwohnzentrale zu einem überbreiten Radfahrstreifen mit Freigabe für den Linienbus (analog zum Stadtgraben) umgewidmet. Mit zusätzlichen Fahrradpiktogrammen wird die Umfahrung der Bushaltestelle auf dem mittleren

Fahrstreifen für Radfahrende kenntlich gemacht. Nach der Fußgängerquerung fädelt sich der Radverkehr untergeordnet gegenüber dem Busverkehr auf den südlichen Fahrstreifen ein. In Höhe des Clubhauses endet der Radfahrstreifen und mündet auf den vorhandenen, nicht benutzungspflichtigen separaten Radweg ein.

Variante 4B: Wie Variante A, jedoch wird der Radverkehr nach dem Clubhaus, in Höhe der Gmelinstraße, wieder auf die Fahrbahn eingefädelt. Der südliche Fahrstreifen wird durchgängig bis zur Mohlstraße als Radfahrstreifen mit Freigabe für den Linienbus fortgeführt und geht nahtlos in den bestehenden Radfahrstreifen auf der Wilhelmstraße über.

Variante 4C: Keine Veränderung der Verkehrsführung in diesem Abschnitt.

3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung sieht für die jeweiligen Streckenabschnitte die größten Wirkungen und damit Vorteile für den Radverkehr bei den Planungsvarianten 2A, 3A und 4A. Die wesentliche Einschränkung für den Autoverkehr ist der Abriss der Steinlachbrücke. Die Sperrung der Mühlstraße fällt dagegen kaum ins Gewicht, vermeidet aber Schleichverkehr durch die Gartenstraße und schafft sowohl für Bus als auch für Radfahrende und Fußgänger optimale Bedingungen auf der Hauptachse im Stadtzentrum. Die Anbindung der Universität über einen Radfahrstreifen auf dem mittleren Fahrstreifen in der Wilhelmstraße schließt eine wichtige Lücke im Radwegenetz der Stadt. Die Verwaltung schlägt daher diese Variante zur Umsetzung vor. Rechtzeitig vor Beendigung der Baumaßnahmen und Freigabe der Steinlachbrücke für den KFZ-Verkehr sollen die Maßnahmen evaluiert und im Ausschuss berichtet werden, um über die Beibehaltung oder Veränderungen für die dauerhafte Verkehrsführung zu entscheiden. Aufgrund der Dauer des Versuchs wird anstatt einer Baustellenmarkierung (gelb) eine Weißmarkierung angebracht. Radverkehrsanlagen werden in Teilen blau markiert.

Die Verwaltung sieht den Antrag 520/2020 hiermit ebenfalls als beantwortet an.

4. Lösungsvarianten

4.1.

Die heutige Verkehrsführung bleibt unverändert. Es wird kein Interimsradweg eingerichtet. Da sich durch die baustellenbedingte Unterbrechung der KFZ-Verkehr sehr stark reduzieren wird, sind weitere Veränderungen zur schnellen Radverkehrsförderung nicht erforderlich. Die Planung einer langfristigen Radverkehrslösung könnte trotzdem weiter konkretisiert werden.

4.2.

Es sollen andere Planungsvarianten als die vorgeschlagenen Varianten für einzelne Streckenabschnitte umgesetzt werden. Hierbei sind zahlreiche Kombinationen möglich. Die Wirkungen sind damit auch unterschiedlich.

4.3.

Die von der Verwaltung vorgeschlagene Verkehrsführung soll bereits heute endgültig umgesetzt werden. Eine Evaluation könnte zu späteren Veränderungserfordernissen führen.

5. Klimarelevanz

Die Verbindung vom Blauen Turm bis zur Wilhelmstraße ist eine zentrale Radachse im Stadtgebiet. Mit der Einrichtung eines durchgängigen Radwegs wird das Radfahren an zentraler Stelle gefördert. Flächen werden zugunsten der umweltfreundlichen Fortbewegung umverteilt.

