

Universitätsstadt Tübingen

Fachbereich Planen Entwickeln Liegenschaften

Tim v. Winning, Telefon: 2261

Gesch. Z.: 7/wi

Vorlage 431/2012

Datum 22.10.2012

Berichtsvorlage

zur Behandlung im: **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**

zur Kenntnis im: **Ortsbeirat Stadtmitte
Ortsbeirat Weststadt
Ortsbeirat Lustnau**

**Betreff: Verkehrsreduzierung Mühlstraße / Eberhardsbrücke
Ergebnisse der weiteren Untersuchungen und weiteres Vorgehen**

Bezug: 706/2011, 709/2011, 315/2012, 510/2012

Anlagen: keine

Zusammenfassung:

Im Ergebnis des umfangreichen Planungs- und Untersuchungsprozesses kommt die Verwaltung zum Ergebnis, dass eine Sperrung der Achse Eberhardsbrücke / Lustnauer Tor für den Durchgangsverkehr eine wirkungsvolle Maßnahme zur Erhöhung der Umfeldqualitäten für die Tübinger Innenstadt darstellt. Eine Kompensation von Mehrverkehren könnte mit geeigneten Maßnahmen im Bereich der Weststadt vollständig erreicht werden. Die Einschränkungen für Österberg und Gartenstraße lassen sich mit den bisher untersuchten Formen der Sperrung jedoch nicht reduzieren.

Vor dem Hintergrund der erheblichen Veränderungen im Südlichen Stadtzentrum schlägt die Verwaltung aber vor, eine Entscheidung über die zukünftige Verkehrsbedeutung der Mühlstraße erst nach Abschluss der Umgestaltungen herbeizuführen. Parallel sollen die vorgestellten kompensierenden Maßnahmen weitestmöglich umgesetzt werden, um dann auf der Grundlage der entstandenen Veränderungen und des Sachstands Regionalstadtbahn eine fundierte Entscheidung treffen zu können.

Ziel:

Information des Gemeinderates über die Ergebnisse der in der Planungswerkstatt aufgeworfenen Fragestellungen und Vorschlag für ein weiteres Vorgehen.

Bericht:

1. Anlass / Problemstellung

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses zur Verkehrsreduzierung auf der zentralen innerstädtischen Achse zwischen Blauer Brücke und Universität wurde am Samstag, den 12.11.2011 eine Planungswerkstatt mit 33 Teilnehmerinnen und Teilnehmern durchgeführt, der am Abend vorher eine öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltung vorausging. Die Ergebnisse sind in Vorlage 709/2011 dargestellt. Aus dieser Veranstaltung gingen folgende konkrete Fragen und Aufgabenstellungen hervor:

1. Sind bei einer Sperrung im Bereich der Eberhardsbrücke / Mühlstraße technische Varianten denkbar, die eine Einschränkung der Erschließungsqualität zu Österberg und Gartenstraße vermeiden? Vorgeschlagen wurde ein automatisches Kameraüberwachungssystem, das an Ein- und Ausfahrt zur Mühlstraße alle die Autos herausfiltert, die in einem kurzen Zeitraum beide Kameras passieren und damit eine Möglichkeit schafft, nur den Durchgangsverkehr zu belangen. Zufahrten zu Österberg oder Gartenstraße wären hierbei weiterhin möglich. Zu klären war bei diesem Erfassungssystem insbesondere die datenschutzrechtliche Situation.
2. Gibt es kostengünstigere und flächensparendere Möglichkeiten für den Ausbau des Westringknotens beim Aldi-Markt (beispielsweise in Form eines Kreisverkehrs)? Wäre auf dieser Grundlage eine zeitnahe Realisierung möglich?
3. Welchen Effekt hätte die Aufhebung des Einbahnstraßenrings im Zentrum? Mit welchen ungefähren Kosten wäre zu rechnen?
4. Welche weiteren Möglichkeiten zur Verkehrsreduzierung insbesondere in der Weststadt sind möglich?

Die Verwaltung hat die aufgeworfenen Fragen untersucht und möchte mit dieser Vorlage den aktuellen Stand der Untersuchungsergebnisse und Möglichkeiten zum weiteren Verfahren aufzeigen.

Mit Antrag xxx/2012 vom xx.xx.2012 hat die CDU-Fraktion beantragt, die Sperrung von Mühlstraße / Eberhardsbrücke nicht weiterzuverfolgen und alle diesbezüglichen Arbeiten der Verwaltung zu beenden.

2. Sachstand

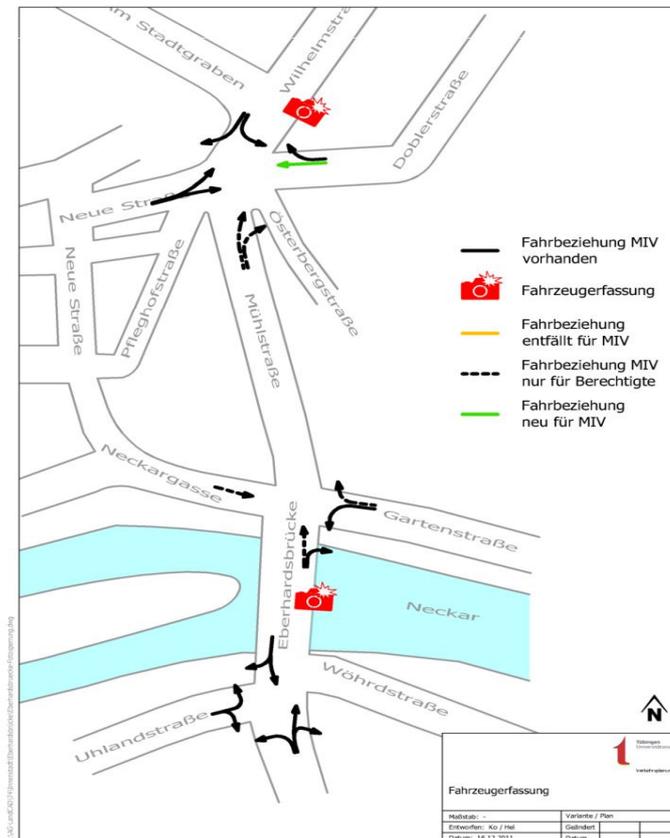
zu 1.: Fahrzeuergreifung mit Kameras

Entsprechend dem Vorschlag aus der Planungswerkstatt hat die Verwaltung eine Variante geprüft, bei der zwar der Durchgangsverkehr verboten werden könnte, Andienungsvorgänge der Mühlstraße sowie die Erschließung von Österberg und Gartenstraße jedoch weiterhin möglich sind.

Die Kontrolle, wer Anlieger oder Anlieferer ist, könnte durch ein "2-Kamera-System" erfolgen. Die erste Kamera erfasst jedes Kfz, das über die Eberhardsbrücke in Richtung Mühlstraße einfährt. Die zweite Kamera erfasst alle Fahrzeuge, die am Lustnauer Tor nach der Einmündung Doblerstraße zur Wilhelmstraße ausfahren (siehe untenstehendes Schema).

Wenn ein Fahrzeug innerhalb einer noch zu bestimmenden Zeitspanne (Durchfahrzeit plus Zeitschlag für Stau etc.) zweimal erfasst wird, handelt es sich um einen Durchfahrer, der dann regist-

riert und belangt wird. Die o. g. Anlieger tauchen nur einmal auf und Anlieferer verbleiben längere Zeit, bevor sie bei der Ausfahrt wieder erfasst werden. Beide werden daher nicht registriert und nicht belangt. Diese Regelung wäre technisch auch in Fahrtrichtung Nord-Süd vorstellbar.



(Systemskizze 2-fache Kameraerfassung)

Aufgrund bestehender Systeme im privaten Bereich hält die Verwaltung dieses Modell für technisch umsetzbar und grundsätzlich geeignet. Eine rechtliche Prüfung innerhalb der Verwaltung sowie eine Rücksprache mit dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Stuttgart haben allerdings ergeben, dass diese Lösung in Deutschland derzeit nicht zulässig ist. Der Hintergrund ist, dass Verkehrsteilnehmer nur dann erfasst werden dürfen, wenn ein Anfangsverdacht auf eine Ordnungswidrigkeit besteht. Dies ist jedoch am Meßpunkt Eberhardsbrücke grundsätzlich nicht der Fall. Daher ist dieser Vorschlag datenschutzrechtlich nicht zulässig und könnte alleine durch eine Veränderung des Bundesrechts ermöglicht werden.

Die Verwaltung hat in diesem Zusammenhang auch noch weitere Lösungen überprüft, wie eine möglichst gute Zufahrt in die Gartenstraße und vor allem zum Österberg mit einer Sperrung kombiniert werden kann. Unterm Strich sind einfache verkehrliche Lösungen nicht möglich, so dass auf eher aufwändige technische Systeme zurückgegriffen werden müsste.

zu 2.: Westringknoten

Für die bisher nur für Rechtsabbieger in die und aus der Rosentalstraße befahrbare Einmündung am westlichen Ortseingang auf der B 28 wurde bereits bei den Planungen im Zusammenhang mit

der Ansiedlung des Aldi-Marktes der Vollausbau zu einem vierarmigen Knotenpunkt für alle Fahrbeziehungen vorgesehen. Einschließlich der an den Baulastträger Bund zu zahlenden Ablösebeträge wurden die Kosten 2006/2007 auf etwa 1.400.000 € geschätzt. Die Baulast wird Anfang 2014 auf die Stadt Tübingen übergehen. Abzüglich der dann entfallenden Ablösebeträge und zuzüglich der bisherigen Preissteigerungen ergäben sich für 2012 aber immer noch Bruttokosten in Höhe von 1.350.000 €. Fördermöglichkeiten bestehen nach Auskunft des Regierungspräsidiums für diese Maßnahme nicht.

Um kostengünstigere Alternativen zu prüfen, hat die Verwaltung die Machbarkeit eines Kreisverkehrs an dieser Stelle untersuchen lassen. Ein Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 40 Metern ist technisch und verkehrsfunktional realisierbar und bietet nach einer ersten Einschätzung in Verbindung mit zwei Bypässen eine ausreichende Leistungsfähigkeit für die abzuwickelnden Verkehrsströme. Eine erste überschlägige Kostenschätzung für den Kreisverkehr ergab Kosten in Höhe von ca. 800.000 – 900.000 € zzgl. Planungskosten. Die vorliegende Planung des Kreisverkehrs wurde dem Regierungspräsidium als Aufsichtsbehörde und derzeitigem Baulastträger vorgelegt. Dort steht man dem Vorschlag grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber. Für den Kreisverkehr ist jedoch noch ein detaillierterer Leistungsfähigkeitsnachweis insbesondere für die Spitzenstunde vorzulegen. Als Grundlage für die entsprechenden Berechnungen werden daher demnächst an den Knotenpunkten B28/Rosentalstraße und B28/Hagellocher Weg Verkehrszählungen durchgeführt.

zu 3.: Aufhebung des Einbahnstraßenrings

Ebenfalls untersucht wurden die erforderlichen Umbaumaßnahmen zur Aufhebung des Einbahnstraßenringes um den Botanischen Garten. Dies hätte den Vorteil, dass unnötige Umwegfahrten vermieden werden könnten und damit insgesamt die Verkehrsbelastung in der Innenstadt sinken würde.

Um die Verkehrsführung ändern zu können, müssen 14 Knotenpunkte umgebaut werden. Die Straßenzüge selbst bieten ausreichend Fahrbahnflächen für die Aufnahme eines Gegenverkehrsystems. Für die Maßnahmen im Straßenbau ergab eine überschlägige Schätzung Bruttokosten zwischen 1,5 und 2 Mio €. Der Umbau der Signalanlagen würde weitere ca. 0,7 Mio € kosten. Es handelt sich hierbei um erste, sehr grob ermittelte Kosten, die auch nur die verkehrstechnisch notwendigen Maßnahmen einbezieht. Maßnahmen zur gestalterischen Aufwertung der Straßenräume sowie möglicherweise erforderliche Sanierungsmaßnahmen der Fahrbahnen sind nicht einbezogen, so dass von einer deutlich höheren Gesamtsumme ausgegangen werden muss. Zur Konkretisierung sind wesentlich detailliertere und aufwändigere Planungen erforderlich, die erst nach einer Grundsatzentscheidung zur Weiterverfolgung beauftragt werden sollten. Trotz dieser sehr groben Annäherung zeigt sich aber, dass die Aufhebung des Einbahnstraßenrings mit einem vertretbaren finanziellen Aufwand erreichbar wäre. Berücksichtigt man hierbei noch die Tatsache, dass mit dieser Maßnahme durch eine Reduzierung der Wegestrecken relevante Zeitersparnisse und damit auch erhebliche Kosteneinsparungen im städtischen Busverkehr erzielbar sind, reduzieren sich die Auswirkungen auf den städtischen Haushalt noch einmal deutlich.

zu 4.: Weitere Möglichkeiten zur Verkehrsreduzierung / Auswirkungen einer Sperrung

Die bisherigen Verkehrsuntersuchungen bezüglich einer Sperrung von Mühlstraße / Eberhardsbrücke haben ergeben, dass auf der innerstädtischen Verkehrsachse zwischen Blauer Brücke und Universität erhebliche Reduzierungen der Verkehrsmenge möglich sind und damit große Freiheiten

im Hinblick auf eine einzelhandels- und wohnumfeldverträgliche Gestaltung der Flächen erreicht werden können. Gleichzeitig hat sich jedoch ergeben, dass trotz der sinnvollen und wirkungsvollen Maßnahmen zur Kompensation (Ausbau Westringknoten, Geschwindigkeitsreduzierung im innerstädtischen Hauptstraßennetz und Aufhebung des Einbahnstraßenrings) auf den beiden alternativen Einfahrtsstraßen zur nördlichen Innenstadt die entstehenden Mehrverkehre nicht vollständig ausgeglichen werden oder gar die bestehenden Verkehrsbelastungen noch reduziert werden können. Ein Grund liegt in der Tatsache, dass ein erheblicher Anteil der Fahrten in der Westbahnhofstraße und der Wilhelmstraße ihr Ziel in der Innenstadt haben und für diese Wegebeziehung keine Alternativstrecke besteht. Eine Verringerung dieser Verkehre kann nur durch Umstieg auf andere Verkehrsmittel oder Vermeidung von Fahrten erreicht werden.

Allein die Verkehre zu den Bergkliniken, der Morgenstelle und den Stadtteilen Wanne und WHO könnten über den West- und Nordring geführt und damit aus der Westbahnhofstraße herausgenommen werden. Von Osten kommend steht über den Nordring eine attraktive Verbindung zur Verfügung. Von Westen kommend kann aufgrund der vergleichsweise kurzen Fahrbeziehung über die innere Herrenberger- und Schnarrenbergstraße auch nach dem Ausbau des Westringknotens nur eine relativ geringe Verkehrsmenge zur Fahrt über den Hagellocher Weg bewegt werden. Nach dem Verkehrsmodell haben auch dann noch immerhin ein Viertel aller Fahrten durch die Westbahnhofstraße ihr Ziel im Norden der Stadt.

Ergänzend zu den bisherigen Untersuchungen hat die Verwaltung daher das Büro R+T beauftragt, noch einmal über unterschiedliche Planfälle zu untersuchen, inwieweit ein Verbot des Linksabbiegens von der Herrenberger Straße in die Schnarrenbergstraße eine geeignete Maßnahme wäre, um einen größeren Anteil der Verkehre zu den Bergkliniken und zur Morgenstelle über den Hagellocher Weg zu führen. Das aktuelle Gutachten ist im Internet einsehbar unter www.tuebingen.de/95.html#3970 und wurde dem Gemeinderat und dem Ortsbeirat Weststadt bereits vor der Sommerpause zugesandt (Vorlage 315/2012)

Die Gutachter kommen zum Ergebnis, dass bei einem Linksabbiegeverbot eine relevante Größenordnung von fast 4.000 Fahrten auf den Hagellocher Weg verlagert werden können. Weiter verbessert werden kann das Ergebnis, wenn attraktive Schleichwege durch das Wohngebiet um die Charlottenstraße durch eine Sperrung der Durchfahrt von der Hallstattstraße auf die Frondsbergstraße sowie durch die Innenstadt durch weitere Fahrtwiderstände auf dem Innenstadtring unterbunden werden.

Mit der Kombination dieser sowie den anderen in Vorlage 706/2011 genannten Maßnahmen (Vollausbau Westringknoten, Temporeduzierung Innenstadtring, Aufhebung Einbahnstraßenring) könnte auch bei Sperrung der Eberhardsbrücke die Verkehrsbelastung in der Westbahnhofstraße um etwa 2.000 bis 3.000 Fahrzeuge pro Tag reduziert werden.

Zwei weitere Aspekte haben darüber hinaus auch noch in die Diskussion um die Sperrung hineingespielt:

5. Temporeduzierung auf Innenstadtring:

Um die von der Europäischen Union festgesetzten Grenzwerte für Feinstaub und Stickoxide einzuhalten, hat das Regierungspräsidium Tübingen einen Luftreinhalteplan erlassen, der verschiedene Maßnahmen festschreibt. Vorab wurden diese Maßnahmen durch Gutachterbüros bewertet, ob und welchen Beitrag sie zur Luftreinhaltung beitragen können. Positiv bewertet wurde dabei u.a.

die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h. Eine Verkehrsrechtliche Anordnung zur Umsetzung von Tempo 30 auf dem Innenstadtring zwischen Westbahnhofstraße und Mohlstraße ist bereits ergangen, die Beschilderung wird in den nächsten Wochen nach Anpassung von Signalprogrammen an die neue Geschwindigkeit umgesetzt.

6. Regionalstadtbahn

Bei einer Realisierung der Regionalstadtbahn würde sich schon aus technischen Gründen nahezu zwangsläufig eine deutliche Reduzierung der Verkehrsmengen in der Mühlstraße und Eberhardsbrücke ergeben. In diesem Fall wäre es wenig sinnvoll, kurz vorher einen Bürgerentscheid durchzuführen, der nur diesen Einzelaspekt zum Inhalt hat; vielmehr müsste dann ein Verfahren gefunden werden, mit dem der gesamte Sachverhalt entschieden werden kann. Die zeitliche Perspektive ist jedoch immer noch ungewiss, seit der letzten Information des Gemeinderats über die Regionalstadtbahn hat es keine relevanten Veränderungen gegeben.

Unterm Strich stellt sich der aktuelle Sachstand für die Verwaltung daher wie folgt dar:

- Verbesserungen für die Weststadt sind mit und ohne Sperrung der Neckarbrücke/Mühlstraße möglich und setzen sich aus verschiedenen Bausteinen zusammen. Tempo 30 auf dem Innenstadtring wird demnächst eingeführt, der Knoten am Hagellocher Weg scheint in 2014 oder 2015 umsetzbar, auch die Aufhebung des Einbahnstraßenrings ist mittelfristig realistisch. Weitere Maßnahmen wie die Sperrung des Linksabbiegers Schnarrenberg könnten Entlastungen bringen, müssen aber in das Gesamtverkehrskonzept eingeordnet werden und machen daher aktuell als Einzelmaßnahme keinen Sinn.
- Die Erschließung von Gartenstraße und Österberg bei einer Sperrung der zentralen Achse ist aktuell noch nicht so gelöst, dass eine sofortige Umsetzung möglich wäre, ohne dass Erschließungsnachteile für die beiden Bereiche entstehen würden. Lösungen sind denkbar, aber erfordern noch technischen Aufwand.
- Gleichzeitig ist es breiter Konsens im Gemeinderat und in der Beteiligung gewesen, mit den Umgestaltungsmaßnahmen im südlichen Stadtzentrum eine Reduzierung der Verkehrsmengen in der Friedrichstraße und auf der Eberhardsbrücke zu erreichen. Durch die beschlossene Gestaltung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich wird die Attraktivität der Friedrichstraße gestärkt und die Durchfahrgeschwindigkeit für Autos deutlich eingeschränkt, was sich auch auf die Fahrzeugmengen auswirken wird.
- Die Realisierungswahrscheinlichkeit einer Regionalstadtbahn ist nicht gewachsen, der inhaltliche Zusammenhang mit der Sperrung Mühlstraße / Eberhardsbrücke besteht immer noch.

3. Vorgehen der Verwaltung

Die Verwaltung kommt aufgrund der Ergebnisse des umfangreichen Diskussions- und Planungsprozesses weiterhin zum Ergebnis, dass eine Sperrung des Durchgangsverkehrs im Bereich zwischen Lustnauer Tor und Eberhardsbrücke eine wirkungsvolle Maßnahme zur Aufwertung der Tübinger Innenstadt darstellt. Auf diese Weise könnten deutliche Verbesserungen erreicht werden, die die Funktion der Innenstadt als qualitativvolles Umfeld für Einzelhandel, Wohnen und Dienstleistung stärken. Die für die Altstadt wichtige Verbindung mit dem südlichen Stadtzentrum

würde auf diese Weise erhebliche Aufwertung erfahren. Auch die Bedingungen für die in Tübingen wichtigen Verkehrsmittel Bus, Fahrrad und Fuß lassen sich für diesen zentralen Bereich verbessern.

Gleichzeitig sind in dem Diskussions- und Planungsprozess auch die Nachteile und Schwierigkeiten einer Sperrung der zentralen Achse deutlich geworden. Dies betrifft sowohl die Erschließung von Österberg und Gartenstraße als auch die Verkehrsbelastung der Weststadt und – in eingeschränktem Maß – Lustnaus.

Durch die Umgestaltung des Zinserdreiecks lässt sich bereits ein Teil der gewünschten Vorteile generieren, ohne dass dadurch erhebliche Nachteile für die anderen Bereiche entstehen. Die Verwaltung hält aus diesem Grund eine zeitnahe Entscheidung über die künftige Verkehrsbedeutung der Mühlstraße nicht für erforderlich und schlägt vor, vor einer Entscheidung zunächst die Ergebnisse des Umgestaltungsprozesses und der anderen Maßnahmen abzuwarten.

Hierzu wird die Verwaltung dem Gemeinderat vorschlagen, sukzessive auch die anderen vorgeschlagenen Maßnahmen umzusetzen. Die Verwaltung wird für den Westringknoten Hagellocher Weg die notwendigen Verkehrszählungen durchführen, die Planung ausarbeiten und den Bau des Knotens in den nächsten Jahren vorantreiben. Entsprechende Mittel werden von der Verwaltung im Haushaltsentwurf vorgesehen. Auch die Aufhebung des Einbahnstraßenrings wird die Verwaltung planerisch vorbereiten. Da diese jedoch wirtschaftlich und verkehrlich aufwändiger ist, wird eine Entscheidung über diese Maßnahme und Etablierung im Haushalt nicht in den nächsten drei Jahren erfolgen.

Die Verwaltung wird die konkreten verkehrlichen Auswirkungen nach Umsetzung der genannten Maßnahmen evaluieren. In diese Betrachtung kann dann auch der Stand Regionalstadtbahn einfließen. Frühestens auf der Grundlage dieser Ergebnisse wäre dann ein Bürgerentscheid über die zukünftige Bedeutung der Mühlstraße möglich.

4. Lösungsvarianten

4.1. Alternativ könnte der Gemeinderat die Verwaltung beauftragen, nicht dieses sukzessive Vorgehen zu wählen, sondern bereits jetzt auf Grundlage der Prognosen einen Bürgerentscheid vorzubereiten. Hierzu müssten noch die dargestellten offenen Fragen, insbesondere die Verkehrsreduzierungsmaßnahmen für die Weststadt und die Erschließung des Österbergs, geklärt werden. Der frühestmögliche Termin für einen Bürgerentscheid wäre vermutlich die Bundestagswahl im September 2013, da eine Zusammenlegung mit einer Wahl Kostenvorteile hätte.

4.2 Weitere Alternative wäre die grundsätzliche Entscheidung, bereits jetzt alle weiteren Überlegungen zu einer möglichen Sperrung zu beenden. Auch diesen Weg hält die Verwaltung nicht für sinnvoll, da sich durch die dargestellten Maßnahmen Umgestaltung Zinserdreieck, Knoten Hagellocher Weg, Tempo 30 Innenstadtring und Aufhebung Einbahnstraßenring das Gesamtverkehrsgefüge erheblich verändern wird und die Auswirkungen auf das Gesamtsystem abgewartet werden sollten.

4.3 Ebenso könnte bereits jetzt entschieden werden, dass einzelne Maßnahmen wie der Knoten Hagellocher Weg oder die Aufhebung des Einbahnstraßenrings nicht weiterverfolgt werden.

5. Finanzielle Auswirkungen

Die Verwaltung wird die Mittel für die Planung und Realisierung des Westringknotens im Haushalt etatisieren. Die anderen vorgeschlagenen Maßnahmen werden etatisiert, wenn die entsprechenden Grundlagen ermittelt wurden und die erforderlichen Beschlüsse des Gemeinderates vorliegen.

Sollte von dem Verwaltungsvorschlag abgewichen werden, würde die Verwaltung eine veränderte Kostendarstellung vorbereiten.

6. Anlagen

keine