

## Mitteilungsvorlage

zur Kenntnis im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**

---

<b>Betreff:</b>	<b>Regional-Stadtbahn Innenstadtstrecke: Mühlstraße</b>
	<b>Ergebnis Workshop</b>
Bezug:	Interfraktioneller Antrag 510/2021
Anlagen: 1	Lageplan mit Querschnitt

---

### Die Verwaltung teilt mit:

Mit dem interfraktionellen Antrag 510/2021 wurde die Verwaltung in der Sitzung des Gemeinderats am 22.3.21 beauftragt, die bisher vorgelegte Vorplanung zur Mühlstraße aus dem Jahr 2018 auf Verbesserungsmöglichkeiten für Radfahrende und zu Fuß Gehende zu überprüfen und in einem Workshop mit dem Gemeinderat zu diskutieren.

Dieser Workshop hat am 25. Juni 2021 mit Vertretungen aller Fraktionen aus dem Gemeinderat stattgefunden. Im Ergebnis haben sich die Teilnehmer\_innen darauf verständigen können, dass aus den untersuchten Varianten die hier vorgestellte Variante 1 die zielführendste Lösung ist. In der inhaltlichen Bewertung sind die Unterschiede jedoch sehr groß, abhängig von der Sicht auf die Innenstadtstrecke und die heutige Situation. Daher wurde auch gemeinsam vereinbart, die hier vorgestellte Lösung nicht zur Beschlussfassung zu stellen und aktuell weiterzubearbeiten, sondern sie der Öffentlichkeit lediglich vorzustellen.

An der engsten Stelle in der Mühlstraße liegt die Breite bei 11,80 m. Heute ist in diesem Raum ein Bereich vor der Mauer mit etwa 60cm und hohem Bordstein abgetrennt. Anschließend folgt die Fahrbahn mit etwa 6,0m. Der Gehweg weist eine Breite von etwa 5,25m auf. Für die Anlieferung und Außenbewirtschaftung ist auf dem Gehweg ein Bereich in der Achse der Bäume und Leuchten vorgesehen. Radfahrende können bergauf auf der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr bis zu 30km/h fahren oder auf dem frei gegebenen Gehweg in Schrittgeschwindigkeit. Durch den angedachten Bereich für den Radverkehr sowie den Bereich zur Anlieferung der Außenbewirtschaftung reduziert sich der Raum für den Fußverkehr an zahlreichen Stellen auf etwa 1,75m.

Die im Jahr 2018 vorgestellte Lösung hatte den Querschnitt etwas verändert. Die heutigen Grundzüge wurden jedoch beibehalten. Mit den Gleisen würde der Fahrbereich auf etwa 6,7m verbreitert, um den Radfahrenden bergab mehr Raum zwischen Bordstein und Schiene zu geben. Der Gehweg wurde auf etwas mehr als 4,5m reduziert. Die Beibehaltung der Bereiche für Anlieferung und Außen-gastronomie war mit dieser Planung nicht mehr möglich.

Nach dem oben beschriebenen Antrag hat sich die Verwaltung nochmal mit dem Querschnitt der Mühlstraße beschäftigt und mehrere Alternativen erarbeitet. Unter Vorbehalt des Bürgerentscheids könnte der folgende Vorschlag als Alternative ausgearbeitet werden. Die Fahrbahn wird im Bereich der Mauer etwas angehoben, so dass das heutige Niveau des Vorbereichs erreicht wird. Dadurch kann dieser Raum in Teilen dem Radverkehr zugeschlagen werden. Neben einer stehenden Bahn hätte der Radverkehr dann mindestens ein Raum von 1,30m, bis zur ersten Schiene wären es 2,20m. Ein Überholen des Radverkehrs bergab ist weiterhin nicht möglich. Über die Ampelsteuerung soll eine getrennte Einfahrt von Bahnen und Radfahrenden aus Norden erfolgen.

Für den Bahn-, Bus- und Kfz-Verkehr ist eine Fahrbahn von 6,5m angedacht. Im Anschluss folgt für den bergauf fahrenden Radverkehr ein Bereich von 1,5m, ohne Kfz- oder Bahnverkehr ist der Raum bis zur ersten Schiene etwa 2,4m. In diesem Bereich wäre auch ein gegenseitiges Überholen von Fahrrädern denkbar. Für den Fußverkehr ist ein Gehweg von 2,5m geplant, der nicht mehr für Außenbewirtschaftung mitgenutzt werden kann und der auch regelhaft nicht zur Anlieferung mit LKW, Transportern usw. genutzt werden kann. Für die zusätzliche Sicherheit des Radverkehrs kann ein System zur Rillenföhlung mitgedacht werden.

Für den Lieferverkehr sind beispielsweise Aufstellflächen zu Beginn der Gartenstraße vorgesehen, die auch bereits heute als solche ausgewiesen sind. Weiter ist zu überlegen, welche city-Logistikkonzepte allgemein in der Stadt bis dahin implementiert werden könnten. Auch dies ist unabhängig der Bahn zu diskutieren.

Die Planung von 2018 und die nun vorgestellte Alternative funktionieren beide mit und ohne motorisierten Individualverkehr. Dies könnte in Abhängigkeit des Ergebnisses des Bürgerentscheids konkreter diskutiert werden, auch unabhängig von einer Innenstadtstrecke.

Das Thema Bäume kann aktuell nicht mit einer konkreten Positionierung beantwortet werden, da hierfür eine konkretere Leitungsplanung erforderlich ist. Grundsätzlich wäre die heutige Baumform aber in einer Linie mit den Masten denkbar.