

Universitätsstadt Tübingen
Fachbereich Tiefbau
Swain, Thomas Telefon: 07071 204 2682
Gesch. Z.: 91/Sw/

Vorlage 199/2022
Datum 04.07.2022

Beschlussvorlage

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

Betreff:	Blauer Turm - Stärkung des Umweltverbundes: Baubeschluss; Bewilligung einer überplanmäßigen Auszahlung
Bezug:	Vorlage 65/2021, Vorlage 64/2021, Vorlage 6/2019, Vorlage 7/2019, Vorlage 166/2019
Anlagen:	Anlage 1: Variante Verkehrsführung neu Anlage 2: Bushaltestelle Poststraße Anlage 3: Variante 2 (Vorlage 65/2021)

Beschlussantrag:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, den Straßenraum vor dem Blauen Turm entsprechend dem Entwurf nach Anlage 1 umzubauen.
2. Auf dem PSP-Element 7.541001.1014.01 „Radwegführung Bereich Blauer Turm“ wird eine überplanmäßige Auszahlung in Höhe von 60.000 Euro bewilligt.
3. Die Deckung erfolgt durch das PSP-Element 7.541001.0000.01 „Radwegebauprogramm“ in Höhe von 60.000 Euro.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen - Investitionsprogramm					
Lfd. Nr.	Einzahlungs- und Auszahlungsarten	Bisher finanziert	Plan 2022	VE 2022	Gesamtkosten
7.541001.1014.01 Radwegeführung Bereich Blauer Turm		EUR			
6	Summe Einzahlungen	0	0	0	0
8	Auszahlungen für Baumaßnahmen	0	-200.000	0	-200.000
13	Summe Auszahlungen	0	-200.000	0	-200.000
14	Saldo aus Investitionstätigkeit	0	-200.000	0	-200.000
16	Gesamtkosten der Maßnahme	0	-200.000	0	-200.000

Finanzielle Auswirkungen				
Investitionsprogramm				
7.541001.1014.01 Radwegeführung Bereich Blauer Turm				
Lfd. Nr.	Einzahlungs- und Auszahlungsarten	Plan 2022 Euro	ÜPL Euro	verfügbar Euro
8	Auszahlungen für Baumaßnahmen	-200.000	-60.000	-260.000
Deckung durch:				
Investitionsprogramm				
7.541001.0000.01 Radwegebauprogramm				
Lfd. Nr.	Einzahlungs- und Auszahlungsarten	Plan 2022 Euro	ÜPL Euro	verfügbar Euro
8	Auszahlungen für Baumaßnahmen	-500.000	60.000	-440.000

Die Kosten für die von der Verwaltung vorgeschlagene Umgestaltung des Straßenraums vor dem Blauen Turm betragen ca. 260.000 Euro. Davon stehen 200.000 Euro auf dem PSP-Element 7.541001.1014.01 „Radwegeführung Bereich Blauer Turm“ im Haushalt 2022 zur Verfügung. Zur Finanzierung der über den Planansatz hinausgehenden 60.000 Euro muss auf besagtem PSP-Element eine überplanmäßige Auszahlung vorgenommen werden. Die Deckung in Höhe von 60.000 Euro erfolgt über das PSP-Element 7.541001.0000.01 „Radwegebauprogramm“.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Mit der Vorlage 65/2021 hat der Gemeinderat die Verwaltung beauftragt, eine Entwurfsplanung auf der Grundlage der Variante 2 auszuarbeiten und das Ergebnis mit einem Baubeschluss wieder vorzustellen.

2. Sachstand

Die Variante 2 der Vorlage 65/2021 beinhaltet umfangreiche Umbaumaßnahmen in der Friedrichstraße sowie in der Kreuzung mit der Reutlinger Straße (siehe Anlage 3). Die Konkretisierung der Planung und der Bauabläufe zeigte dabei, dass ein Umbau zeitgleich mit der Steinlachbrücke nicht zu schaffen ist. Es wären verlängerte bzw. erneute Verkehrseinschränkungen, auch über die Fertigstellung der Steinlachbrücke hinaus, unvermeidbar. Zudem wären bei einem Eingriff in den Kreuzungsbereich Friedrichstraße/B28 so umfangreiche Umbauten der Lichtsignalanlagen erforderlich, dass die vorhandenen Mittel bei weitem nicht ausreichen.

Die Verwaltung hat deshalb geprüft, wie die wesentlichen Ziele der Umgestaltung – die Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr – auch umgesetzt werden können, wenn der Umfang der Baumaßnahme auf die Friedrichstraße begrenzt bleibt. Damit besteht auch weiterhin die Chance für eine Umgestaltung des Straßenraums vor dem Blauen Turm entsprechend der damaligen Beschlusslage. Inwieweit diese erweiterte Baumaßnahme in den Folgejahren durchgeführt werden kann, muss angesichts der Gesamtverkehrssituation, der Haushaltslage und der Ressourcen entschieden werden.

Die wesentlichen Änderungen der Planung sowie Ergebnisse zum Stand der verkehrstechnischen Untersuchung werden im Folgenden vorgestellt:

Kfz-Verkehr

Um die Reutlinger Straße baulich unangetastet zu lassen, wird die heutige Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr hier grundsätzlich beibehalten. Der Kfz-Verkehr fährt wie bisher östlich der Mittelinsel in die Friedrichstraße ein. Der eigenständige Rechtsabbiegestreifen in die Bismarckstraße entfällt. Stadtauswärts wird das Linksabbiegen auf einen Fahrstreifen reduziert. Durch die grundsätzlich unveränderte Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs werden auch die sonst erforderlichen Eingriffe in die Signalanlagen in der Reutlinger Straße vermieden. Dies spart Kosten und Zeit.

Linienbusverkehr

Für den Linienbusverkehr wird von der Reutlinger Straße aus Osten kommend eine Busvorrechteigung mittels einer Busschleuse eingerichtet. Entlang des Blauen Turm entfällt jedoch durch die angepasste Verkehrsführung die eigene Busspur, da diese zur Verbreiterung des Gehwegs genutzt wird. Der Linienbusverkehr wird stattdessen mit dem Kfz-Verkehr stadteinwärts gemeinsam auf einem Fahrstreifen geführt.

Die verkehrstechnische Untersuchung prognostiziert, dass durch die Kombination des Mischfahrstreifens und der Bushaltestelle vor dem Blauen Turm merkliche Behinderungen im Verkehrsablauf entstehen könnten, da keine Ausweichmöglichkeit für den Kfz-Verkehr besteht, um am haltenden Linienbus vorbeifahren zu können. Umgekehrt können Linienbusse im Stau stehen, wenn die Kfz-Verkehrsmengen nicht reduziert werden. Dies führt dazu, dass die Koordinierung der Ampeln nicht genutzt werden kann. Zudem könnten in Zukunft mehr Buslinien über die Friedrichstraße ein- und ausfahren.

Die Bushaltestelle vor dem Blauen Turm soll deshalb in die Poststraße auf Gebäude Höhe Nr. 7) verlegt werden (siehe Anlage 2), um einen störungsfreieren Verkehrsablauf zu ermöglichen. Die Bushaltestelle würde dadurch exakt mittig zwischen dem ZOB und der Bushaltestelle Landestheater liegen. Die Verlegung der Bushaltestelle wurde im Vorfeld mit dem Stadtverkehr abgestimmt und begrüßt. Mit dieser Verlegung kann auch die mögliche Verkehrskapazität erhöht werden.

Die Bushaltestelle stadtauswärts vor dem IBIS Hotel bleibt erhalten. Der Stadtverkehr hat darauf hingewiesen auch diese Bushaltestelle in die Poststraße verlegen zu wollen. So wären die Abstände zwischen den Haltestellen gleichmäßig und Gegenhaltestellen sichtbar. Die Umsetzbarkeit müsste im Weiteren geprüft werden.

Die Ausfahrt für den Linienbusverkehr auf die Reutlinger Straße Richtung Osten würde übergangslos über einen Radfahrstreifen mit Bus frei erfolgen, sodass keine Behinderungen durch den Kfz-Verkehr bestehen. Sollten sich im Betrieb Störungen im Verkehrsablauf des Kfz-Verkehrs zeigen, könnte der zweite Linksabbieger für den allgemeinen Kfz-Verkehr wiederhergestellt werden.

Fuß- und Radverkehr

Der großzügige Seitenraum mit einem 3,0 m breiten Gehweg, einem 3,0 m breiten Zweirichtungsradweg sowie einem 2,0 m breiten Randbereich (Gehweg) zu den Gebäuden kann trotz der planerischen Anpassungen erhalten bleiben.

Der Zweirichtungsradweg soll in Höhe des Eingangs zum Blauen Turm enden, damit der Fuß- und Radverkehr frühzeitig und vor dem einsetzenden Gefälle sortiert und getrennt wird. Aufgrund des Gefälles und der Menge an zu Fuß Gehenden und Radfahrenden ist eine Trennung des Radverkehrs rechtlich notwendig.

Die Fußgängerampel über die Friedrichstraße in Höhe des Hotels wird in Richtung Steinlach verlegt, auf die andere Seite der Kreuzung. Durch die Verlegung der Fußgängerampel sowie der Bushaltestelle in die Poststraße ist der Gehwegbereich uneingeschränkt und störungsfrei nutzbar. Einbauten wie Fahrgastinfo, Ampelmasten, Schildermasten entfallen und schaffen ein ruhigeres und aufgeräumtes Bild.

Der Kfz-Verkehr biegt heute bedingt verträglich in die Bismarckstraße ein, d.h. der Rad- und Fußverkehr hat gleichzeitig grün mit dem Kfz-Verkehr. Das macht die Kreuzung zwar leistungsfähiger, gleichzeitig entsteht aber ein erhöhtes Konfliktpotenzial, bei rund 6000-7000 Fußgängern und schätzungsweise 3000 Radfahrenden am Tag, beim Abbiegen.

Bei Beibehaltung der bedingt verträglichen Schaltung muss der Kfz-Verkehr beim Abbiegen einen Schutzstreifen sowie eine Fußgänger- und Radverkehrsfurt (Zweirichtungsradweg) beachten. Um diese steigende Komplexität zu reduzieren sollen die Verkehrsströme nicht mehr gleichzeitig, sondern getrennt voneinander signalisiert werden. Da sich die Freigabezeiten für alle Verkehrsarten verringern, wird die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts im Vergleich zum Bestand für alle Verkehrsarten etwas reduziert. Es gibt aber dadurch zwischen Kfz-/Rad- und Fußverkehr keine Konflikte mehr. Zudem wird verhindert, dass der Rechtsabbiegeverkehr in die Bismarckstraße die Kreuzung zustellt und für zusätzlichen Rückstau sorgt. Eine vergleichbare signaltechnische Lösung wurde mit der Sperrung der Mühlstraße an der Kreuzung Gartenstraße/Mühlstraße eingerichtet.

Der Antrag 513/2019 der SPD, der eine getrennte Signalisierung von Rad- und Fußverkehr an der Kreuzung vorschlägt, soll entgegen der Vorlage 65/2021 nicht mehr umgesetzt werden. Es werden Verständnisprobleme bei den Fußgängern befürchtet, wenn Radfahrende aufgrund der Zwischenzeiten länger grün und Fußgänger bereits rot haben und warten müssen. Die Lichtsignalanlagen sollen jedoch so eingerichtet werden, dass eine Nachjustierung zu einem späteren Zeitpunkt möglich wäre.

Eine kombinierte Radverkehrs- und Fußgängerfuhr soll dennoch eingerichtet werden, um auch innerhalb der Kreuzung für eine erkennbare Trennung und Sortierung der Verkehrsströme zu sorgen.

Verkehrstechnische Untersuchung

Als inhaltliche Herausforderung der verkehrstechnischen Untersuchung erweisen sich die im Vorfeld zu treffenden Annahmen und Abschätzungen wie z.B. die Anzahl der zukünftigen Linienbusse, die Entwicklung des Baufelds am ZOB oder die zu erwartende Verkehrsbelastung bzw. -entwicklung.

Alle Punkte, die aus verkehrstechnischer Sicht für einen funktionierenden Verkehrsablauf erforderlich sind, wie die Verlegung der Bushaltestelle in die Poststraße, sind in die vorliegende Planung eingeflossen.

Den bedeutsamsten Faktor in der Untersuchung stellt jedoch die zukünftig zu erwartende Kfz-Belastung am Blauen Turm dar, die im Zusammenhang mit der Sperrung der Mühlstraße für den Kfz-Verkehr steht. Vereinfacht: je geringer die Kfz-Verkehrsmenge ist, die von der B28 in die Friedrichstraße einfährt, desto störungsfreier ist der Busverkehr. Wenn die aktuelle Sperrung der Mühlstraße nach der Fertigstellung der Steinlachbrücke und der Testphase wieder aufgehoben werden sollte, wird es voraussichtlich erforderlich sein, auch den Kreuzungsbereich B28/Friedrichstraße so umzubauen, dass der Busverkehr den Kfz-Verkehr umfahren kann. Sollte die Mühlstraße gesperrt bleiben, hat der Stadtverkehr zwar auch Bedenken geäußert, schätzt die Lösung aber bei Verlegung der Bushaltestelle und Vorschaltsignal als grundsätzlich machbar ein.

Zeit und Kosten

Für die reduzierte Umbaumaßnahme, ohne baulichen Eingriff in die Reutlinger Straße sowie ein Teilerhalt der Mittelinseln in der Friedrichstraße werden rund 260.000 € veranschlagt. Die Umsetzung könnte im Januar bzw. Februar 2023 in der finalen Phase des Baus der Steinlachbrücke erfolgen, um zusätzliche Verkehrseinschränkungen zu vermeiden.

3. Vorschlag der Verwaltung

Nur durch die Reduzierung der Umbaumaßnahme auf die Friedrichstraße und die Anpassung der Planung ist eine Umsetzung innerhalb der Baumaßnahme der Steinlachbrücke realistisch umsetzbar. Aus Sicht der Verwaltung ist dies ein Vorteil, der genutzt werden sollte.

Die Verwaltung schlägt dem Gemeinderat vor, trotz offenen Ausgangs der Entscheidung über die Verkehrsführung in der Mühlstraße, die Umbaumaßnahme entsprechend der Anlage 1 jetzt zu beauftragen, damit die Maßnahme mit dem Bau der Steinlachbrücke ausgeführt werden kann. Für den Fall, dass sich wegen zu hoher Verkehrsbelastung der Fahrspur stadteinwärts für den Stadtverkehr im Betrieb Probleme ergeben sollten, könnte auch der vollständige Umbau der blauen Brücke einschließlich der Busspur entsprechend der Variante 2 der Vorlage 65/2021 als zweiter Bauabschnitt nachgezogen werden.

4. Lösungsvarianten

- 4.1 Es wird die Variante 2 der Vorlage 65/2021 umgesetzt. Diese ist jedoch nicht im Zeitraum der Baumaßnahme der Steinlachbrücke umsetzbar, sodass mit längeren

Verkehrsbehinderungen zu rechnen ist. Diese ist aus Sicht der Verwaltung aufgrund der bereits bestehenden Verzögerungen im Bauzeitenplan nicht vertretbar. Für die Umsetzung der Variante 2 müssen darüber hinaus ca. 500.000 € zusätzlich veranschlagt werden.

- 4.2 Es erfolgt keine Änderung der bestehenden Straßenraumaufteilung. Alles bleibt wie es ist. Sofern das bestehende Zeitfenster nicht genutzt wird, erscheint es der Verwaltung fraglich, dass eine Baumaßnahme in den Folgejahren durchgeführt werden kann. Der Radverkehr im Seitenraum muss weiter Schrittgeschwindigkeit fahren und die Freigabe des Gehwegs ist bei den Verkehrsmengen und der Neigung rechtlich kritisch.

5. Klimarelevanz

Die Bedingungen für Rad- und Fußverkehr werden mit dem Verwaltungsvorschlag stark verbessert und motivieren daher zusätzlich zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.

6. Ergänzende Informationen

Die schon im Bau befindliche Steinlachbrücke Friedrichstraße wird Anfang 2023 fertiggestellt. Die Baukosten belaufen sich nach aktuellem Stand auf rd. 4,7 Mio. EUR. Die Auftragsvergabe in 2021 belief sich auf 4,474 Mio. EUR. Die zusätzlichen Kosten sind beim Abbruch, dem Aufbau der Arbeitsplattform sowie vor allem durch gestiegene Materialkosten für Stahl, Zement und Holz entstanden.