

### **Berichtsvorlage**

zur Behandlung im: **Ausschuss für Planung, Verkehr, Energie und Umwelt**

zur Kenntnis im: **Ortsbeirat Stadtmitte**

---

**Betreff: Mühlstraße, Fahrbahnbreite**

Bezug: Antrag der SPD-Fraktion Nr. 563/2009 vom 27.11.2009

Anlagen: ---

---

#### **Zusammenfassung:**

In Kenntnis der sehr engen Fahrbahnbreiten wurde in zwei Vorbereitungsfahrten für die Wiedereröffnung der Mühlstraße überprüft, inwieweit und für welche Bedarfsfälle im Ausfahrtbereich am Lustnauer Tor eine Mitnutzung der für den Fahrradverkehr vorgesehenen Fläche von den Bussen erforderlich ist, oder ob der Busverkehr auf die reine Fahrbahnfläche beschränkt werden kann. Hierbei wurden die relevanten Begegnungsfälle vor Ort geprobt. Ergebnis ist, dass eine Beschränkung des Busverkehrs auf die eigentliche Fahrbahnfläche ohne Mitbenutzung der Gehwegflächen deutliche Einschränkungen für den Ablauf des Busbetriebs hervorruft, so dass eine Mitbenutzung in bestimmten Begegnungsfällen eingeräumt werden soll. Um eine klare Flächenzuordnung zu gewährleisten, die auch vom Regierungspräsidium gefordert wird, soll der Fahrbahnrand auf einer Länge von 5.00 -10.00 m baulich verändert werden. Die Maßnahme wird derzeit bautechnisch konkretisiert und soll in den Sommerferien 2010 umgesetzt werden.

#### **Ziel:**

Unterrichtung des Gemeinderates über das Ergebnis der Vorbereitungsfahrten des SVT in der Mühlstraße.

## **Bericht:**

### **1. Anlass / Problemstellung**

Mit Antrag vom Nr. 563/2009 vom 27.11.2009 hat die SPD Fraktion beantragt, über das Ergebnis der Vorbereitungsfahrt des SVT am 23.11.2009 zu berichten.

### **2. Sachstand**

#### **Fahrbahnbreiten**

Erklärtes Ziel des Mühlstraßenumbaus war es, die Situation insbesondere für die angrenzenden Nutzungen (Läden/Wohnen) sowie die Fußgänger und den Radverkehr zu verbessern. Aus diesem Grund wurde die für den Fahrverkehr reservierte Fahrbahn mit einer so geringen Breite wie noch vertretbar vorgesehen.

Nach den Bestimmungen der RASt – 06 (Richtlinie zur Anlage von Straßen 2006) sollen Straßen mit Linienverkehr in der Regel eine Fahrbahnbreite von 6,50 m aufweisen. Diese Mindestbreite kann bei geringer Fahrzeugfolge, untergeordneter Rolle des ÖPNV, geringer Begegnungshäufigkeit und Ausweichmöglichkeiten auf 6,00 m reduziert werden.

Wegen des geringen Querschnitts der Mühlstraße können die Empfehlungen der RASt jedoch nicht ohne Nutzungseinschränkungen umgesetzt werden. Das gilt nicht nur für den Busverkehr, sondern auch für die Bedarfe für Fahrradfahrer, Fußgänger, Andienungsvorgänge und Vorflächen von Läden, für die in der Richtlinie in gleicher Weise Regelbreiten dargestellt werden. Wenn alle Empfehlungen der RASt erfüllt werden sollten, hätte die Mühlstraße statt der vorhandenen 11 m Breite etwa 18 m benötigt.

Die Verwaltung sieht aber in Abwägung der verschiedenen Belange die Voraussetzungen für eine 6,00 m breite Fahrbahn gegeben. Durch die Anordnung von Tempo 30 in der Mühlstraße wird das Erfordernis von Sicherheitsräumen zwischen den Fahrzeugen reduziert. Das Kriterium seltener Begegnungen von Fahrzeugen kritischer Breite wird teilweise durch die Sperrung der Mühlstraße für PKW- und LKW-Verkehr in Nord-Süd-Richtung erreicht. Einseitige Sperrungen dieser Art sind in der RASt nicht berücksichtigt. Zusätzlich vermindert sich die Anzahl kritischer Begegnungsfälle durch die vom SVT eingesetzten Busse, die nicht die, der Bemessung nach RASt zu Grunde liegende Breite erreichen. An den beiden Ein- und Ausfahrbereichen wurde die Befahrbarkeit zusätzlich über ein digitales dynamisches Schleppkurvenprogramm überprüft. Orientierung bot hierfür auch die schon in den letzten Jahren eingeführte Fahrbahnbreite und -begrenzung zum Radfahrstreifen, die sich aus Sicht der Verwaltung bewährt hatte. Der Stadtverkehr Tübingen wurde an der Festlegung der Fahrbahnänderung beteiligt.

Der SVT hielt es für erforderlich, ergänzend zu diesen Berechnungen Vorbereitungsfahrten vor der offiziellen Inbetriebnahme durchzuführen. Diese erfolgten am Montag, dem 23.11.09. Hierbei sollte insbesondere festgestellt werden, ob ein Begegnungsverkehr wie in der Schleppkurvensimulation allein unter Benutzung der Fahrbahn möglich ist, oder ob in bestimmten Bedarfsfällen eine Mitnutzung der für den Fahrradverkehr vorgesehenen Fläche durch die Busse erforderlich wird. Die relevanten Begegnungsfälle wurden vor Ort erprobt.

Ergebnis war, dass eine Beschränkung des Busverkehrs auf die eigentliche Fahrbahnfläche ohne Mitbenutzung der Gehwegflächen zwar fahrtechnisch grundsätzlich möglich ist, jedoch deutliche Einschränkungen für den Ablauf des Busbetriebs hervorrufen würde. Für den Normalbetrieb sollte daher den Bussen im Bedarfsfall eine Überfahung von Teilen der Gehwegfläche im oberen Ausfahrbereich

ermöglicht werden. Dies erfolgte durch die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zur Befahrung der Gehwegfläche.

Um darüber hinaus aber auch für die Fahrradfahrer diese besondere Situation kenntlich zu machen wurde entlang des Rampensteins ein 40 – 50 cm breiter Streifen durch Metallmarkierungen definiert und dadurch ein Sicherheitsabstand zur Fahrbahn erreicht. Die Maßnahme wurde vor Umsetzung mit der Polizei abgestimmt.

Die Überprüfung der Situation im laufenden Betrieb hat gezeigt, dass unter dieser Voraussetzung der Begegnungsverkehr auch der Linienbusse unfall- und weitestgehend verzögerungsfrei abgewickelt werden kann. Allerdings ist festzustellen, dass ein Überfahren des oberen Gehwegendes deutlich öfter stattfindet als im Vorfeld vorgesehen. Da die Randsteine bautechnisch nicht für eine solche regelmäßige Belastung ausgelegt sind, beabsichtigt die Verwaltung diesen Problempunkt durch einen Rückbau des Fahrbahnrandes auf einer Länge von etwa 5 m – 10 m zu entschärfen. Damit kann auch die geforderte Klarheit der Verkehrsflächenzuordnung hergestellt werden. Der konkrete technische Ausbau wird derzeit von der Verwaltung geprüft. Der Umbau soll unter Verkehr in den Sommerferien 2010 erfolgen.

Inzwischen wurde die Situation aufgrund einer externen Dienstaufsichtsbeschwerde durch das Regierungspräsidium überprüft. Wesentlicher Kritikpunkt ist hierbei, dass sich durch die Markierungsnägel eine für Fahrradfahrer möglicherweise irritierende Situation ergeben kann, da sowohl der Rampenstein als auch die Markierungsnägel rechtlich eine Begrenzung der Fahrbahn darstellen. Aufgrund der geringen Geschwindigkeiten und der Sorgfalt der Busfahrer auf dieser Fläche wird diese Gefahr von der Verwaltung jedoch für sehr gering gehalten. Im Hinblick auf die angekündigte Überprüfung des betroffenen Bereiches ist das Regierungspräsidium bereit, seine Bedenken bis zum geplanten Rückbau des Fahrbahnrandes zurück zu stellen und die derzeitige Situation mit zu tragen.

### **3. Lösungsvarianten**

Keine

### **4. Finanzielle Auswirkungen**

Für den Rückbau des Fahrbahnrandes können die Kosten derzeit noch nicht bestimmt werden, da der konkrete technische Ausbau noch nicht geprüft ist. Nach Vorliegen der technischen Details und der Ergebnisse aus den Schlussrechnungen wird die Verwaltung über die finanziellen Auswirkungen der Umbaumaßnahme informieren.