

Ausführliche Informationen

EINSTIEG

Im Herbst letzten Jahres wurde auf der Neckarbrücke eine neue Verkehrsführung erprobt: Auf der Autospur in der Mitte der Brücke wurde ein Zweirichtungsradweg markiert. Die Geradeausfahrt von der Brücke zur Mühlstraße war für Kraftfahrzeugverkehr gesperrt.

Der Gemeinderat wird im Rahmen der Diskussion über ein neues Klimaschutzprogramm für Tübingen auch entscheiden, ob der Radverkehr auf der zentralen Verkehrsachse Neckarbrücke-Mühlstraße bevorzugt und der Autoverkehr weitgehend ausgesperrt werden soll. Diese vom Gemeinderat beschlossene Befragung dient dazu, Ihre Meinung in den Entscheidungsprozess einfließen zu lassen.

Mit Ihrer Antwort auf Frage 1 können Sie Einfluss darauf nehmen, ob privater Kraftfahrzeugverkehr weiterhin über die Neckarbrücke und Mühlstraße fahren darf oder diese Achse für Rad- und Busverkehr reserviert werden soll.

Mit Ihrer Antwort auf Frage 2 können Sie Ihre Unterstützung für ergänzende Maßnahmen zu einer neuen Verkehrsführung auf der Neckarbrücke ausdrücken.

Zu beiden Themen finden Sie ausführliche Erläuterungen hinter dem Feld „weitere Informationen“ bei der jeweiligen Frage.

(1.121/10.000)

FRAGE 1

Worum geht es?

Der Gemeinderat hat einstimmig das Ziel formuliert, Tübingen bis zum Jahr 2030 zu einer klimaneutralen Stadt zu machen. Das bedeutet, dass die energiebedingten CO₂-Emissionen nahezu auf Null sinken müssen. Wie dieses ehrgeizige Ziel zu erreichen ist, wird der Gemeinderat in diesem Jahr diskutieren und daraus einen Maßnahmenplan ableiten. Die Verringerung der CO₂-Emissionen im Verkehr wird dabei eine wesentliche Rolle spielen.

Die Stadtverwaltung hat in ihrem Entwurf für den neuen Klimaschutzplan eine Vorrangzone für klimafreundliche Mobilität im Stadtzentrum vorgeschlagen. Die Benutzung der eigenen Füße, des Fahrrades und des öffentlichen Nahverkehrs sollen im Stadtzentrum begünstigt werden. Die Fahrt mit dem eigenen Auto ist hingegen die energieintensivste Form der Fortbewegung in einer Stadt soll auf das notwendige Maß beschränkt werden. Im Vorschlag der Stadtverwaltung spielt die Einrichtung einer durchgängigen Radverkehrsachse vom Zinser-Dreieck durch die Mühlstraße zur Universität eine wesentliche Rolle. Der Autoverkehr wird auf die alternativen Neckarquerungen am Schlossbergtunnel und in Lustnau verwiesen.

Der Gemeinderat hat mit großer Mehrheit beschlossen, eine Befragung mit der BürgerApp durchzuführen, bevor er über die Einrichtung eines Radwegs auf der Achse durch die Mühlstraße und einer

damit verbundenen Sperrung für den Autoverkehr entscheidet. Das Ergebnis ist für den Gemeinderat rechtlich nicht bindend. Allerdings fließen die Ergebnisse in die Urteilsbildung der Gemeinderätinnen und Gemeinderäte ein.

Die Diskussion über die Mühlstraße seit 1993

Die Mühlstraße war zuletzt im Jahr 1993 Gegenstand eines Bürgerentscheids. Schon damals wurde die komplette Sperrung der Durchfahrt für den Autoverkehr beantragt. 55% der Abstimmenden sprachen sich dagegen aus, 45% dafür. Oberbürgermeister Schmid setzte letztlich die bis heute geltende Regelung in Kraft, wonach der Autoverkehr bergab untersagt ist, in der Gegenrichtung aber erlaubt. Diese so genannte einseitige Sperrung der Mühlstraße hat seither Bestand.

Durch den Umbau der Mühlstraße im Jahr 2009 wurde der Parkstreifen auf der Seite der Häuser beseitigt und ein beinahe doppelt so breiter Bereich für einen Gehweg geschaffen, der für den Radverkehr mit Schrittgeschwindigkeit frei gegeben ist. Zudem wurde der bis dahin normale Stau in der Mühlstraße durch kürzere Grünzeiten an der Neckarbrücke weitgehend beseitigt und das Zinser-Dreieck fußgängerfreundlich umgebaut.

Dennoch wurden bei der letzten Zählung im Herbst 2018 an einem Tag rund 6000 Autos in der Mühlstraße ermittelt. Für die mehr als 8000 Radfahrenden, die nach der jüngsten Zählung an einem Werktag die Mühlstraße nutzen, war die Situation nach wie vor beengt und kritisch. Auf der Neckarbrücke konnte lediglich ein schmaler Schutzstreifen von einem Meter in Mittellage für Radfahrende angeboten werden. Der Radbereich auf dem Gehweg in der Mühlstraße war häufig durch parkende Autos oder Lieferverkehr blockiert.

Wie sah die Verkehrsführung während der Versuchszeit aus?

Im Herbst 2019 wurde die nun zur Entscheidung stehende Verkehrsführung auf der Neckarbrücke für zwei Monate erprobt. Die mittlere Spur auf der Brücke wurde zu einem vier Meter breiten Zweirichtungsweg umgestaltet. Die Durchfahrt zur Mühlstraße war für PKW untersagt. Die Einfahrt aus der Gartenstraße blieb jedoch gestattet, um die Zufahrt für die Geschäfte und Gebäude aufrecht zu erhalten. Die Ampel wurde so programmiert, dass der Radverkehr eine eigene Grünphase erhielt. Eine gleichzeitige Einfahrt von Bussen und Radfahrenden in die Mühlstraße wurde so verhindert.

Welche Auswirkungen auf den Radverkehr gab es?

Durch die eigene Spur auf der Neckarbrücke hat sich das Sicherheitsgefühl der meisten Radfahrerinnen und Radfahrer verbessert. Die separate Grünphase für den Radverkehr vermied die oft brenzlichen Situationen, in denen der Bus nach links zieht, während die Radler nach rechts auf den Gehwegbereich wechseln. In der Mühlstraße wählten mehr Fahrradfahrende die Fahrbahn. Der Gehweg wurde seltener von parkenden Autos blockiert, so dass er für langsame Radfahrende besser nutzbar war. Die Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden reduzierten sich dadurch.

Die Verkehrszählung am Lustnauer Tor ergab gegenüber dem Jahr 2018 eine Zunahme der Radfahrenden von 5900 auf 8400 am Tag. Es ist nicht möglich, die Zunahme auf den Verkehrsversuch zurückzuführen. Die Achse von der Steinlachunterführung durch die Mühlstraße ist vor dem Fahrradtunnel die meist genutzte Radverbindung in Tübingen. Die Umwelt- und Radverkehrsverbände haben sich klar für die Regelung ausgesprochen, die während des Versuchszeitraum im Herbst 2019 erprobt wurde.

Sollte der Radweg auf der Neckarbrücke eingerichtet werden, hält die Stadtverwaltung eine Fortsetzung bis zur neuen Aula erforderlich. Dazu könnte auch in der Wilhelmstraße eine Autospur für den Radverkehr umgewidmet werden.

Welche Auswirkungen auf den Busverkehr gab es?

Der Busverkehr hatte vor allem in der ersten Hälfte der Versuchszeit mit erhöhten Verspätungen zu kämpfen. Grund für den Anstieg der Verspätungsquote waren Wartezeiten in der Zufahrt auf die Haltestelle Neckarbrücke. Diese wurde häufig von PKW belegt. Ursache hierfür waren einerseits verbotswidrig geradeausfahrende Fahrzeuge, andererseits Abbieger in die Gartenstraße, die an der Ampel warten mussten. Bis zum Ende des Versuchszeitraumes konnte der Anteil verspäteter Busankünfte in der Wilhelmstraße fast auf den Normalwert verringert werden. Im Rahmen des Verkehrsversuchs wurde die Zahl der Busfahrten der Linie 10 zum Österberg verdoppelt. Die Zahl der Fahrgäste der Linie 10 stieg durch das bessere Fahrtenangebot um 10% an.

Um die noch bestehenden Zeitnachteile für den Busverkehr ganz zu beseitigen, schlägt die Verwaltung im Fall einer dauerhaften Einrichtung des Mittelradwegs auf der Neckarbrücke zwei ergänzende Maßnahmen vor:

1. Die Mühlstraße würde komplett für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt und auch aus der Gartenstraße nicht mehr anfahrbar sein. Das würde vermeiden, dass Navigationssysteme auswärtige Fahrerinnen und Fahrer in die Mühlstraße lenken, und die Regelung verständlicher machen. Für Anwohnerinnen und Anwohner der Mühlstraße und Lieferanten gäbe es wie in der Fußgängerzone Sondergenehmigungen.
2. Die Ampel an der Neckarbrücke würde so programmiert, dass für Autofahrer eine eigene Grünphase zum Rechtsabbiegen in die Gartenstraße entsteht. Sie müssten dann nicht mehr auf querende Fußgänger warten und würden so die Weiterfahrt der Busse in die Mühlstraße nicht mehr behindern.

Welche Auswirkungen auf den Autoverkehr gab es?

In der Stadtmitte ging der Autoverkehr zurück. Die Verkehrszählung am Lustnauer Tor ergab statt 5500 aus der Mühlstraße in Richtung Norden ausfahrenden PKW nur noch 1300 PKW pro Tag. Hier von kamen etwas mehr als 400 aus der Gartenstraße. Der Verkehr in der Gartenstraße hat zugenommen, nämlich um 700 auf 2900 Fahrzeuge am Tag. Der Verkehr zum Österberg wurde nun aus dem Stadtgraben abgewickelt. Hier kam es zu einer Zunahme um rund 1300 Fahrzeuge. In der Wilhelmstraße ging der Verkehr um 2500 auf 11800 Fahrzeuge am Tag (inklusive der Busse) zurück.

Die Zählungen an den beiden Alternativrouten im Osten und im Westen zeigen einen leichten Anstieg. Auf der Stuttgarter Straße vor der Adlerkreuzung nahm die Zahl der Fahrzeuge um 1300 auf rund 21000 am Tag zu. Auf der Wilhelmstraße wurde östlich des Nordrings ein Anstieg um 1000 Fahrzeuge auf rund 33000 ermittelt. In der Westbahnhofstraße wurde ein Anstieg um etwa 1500 Autos auf rund 20500 Fahrzeuge gezählt, auf der B 28/Hegelstraße um 2000 auf 51500 am Tag. Damit verteilte sich der aus der Mühlstraße verdrängte Verkehr etwas mehr auf die westliche Route als auf die östliche durch Lustnau.

Die Zahl der Einfahrten an der Blauen Brücke nahm um 1900 auf 8200 ab. Dies ermöglichte allen Fahrzeugen mit dem Ziel Parkhaus Neckar eine deutlich zügigere Zufahrt.

Zusammengefasst lässt sich feststellen, dass der Autoverkehr durch die veränderte Verkehrsführung in seiner Qualität nicht wesentlich beeinträchtigt wurde. Die beiden Ausweichrouten führen in vielen

Fällen in derselben Zeit ans Ziel. Die Verkehrszunahmen bewegen sich im Bereich zwischen 4% und 10% auf den Alternativrouten. Dies führte nur zu den Hauptzeiten des Berufsverkehrs zu längeren Fahrzeiten. Die Zufahrt zum Österberg über den Stadtgraben würde für den Fall einer dauerhaften Sperrung der Mühlstraße durch längere Grünzeiten erleichtert.

Welche Auswirkungen auf die Luftqualität gab es?

Die Luftmessstation in der Mühlstraße ermittelt kontinuierlich Werte für Stickstoffdioxid und Feinstaub. Aus den Messdaten lässt sich keine signifikante Veränderung der Belastung der Luft ablesen. Das ist einerseits in der hohen Abhängigkeit von der Wetterlage begründet, so dass Vergleiche über kurze Zeiträume nur wenig aussagekräftig sind. Andererseits kann aber doch abgelesen werden, dass der PKW-Verkehr in der Mühlstraße kein dominanter Einflussfaktor für die Luftqualität darstellt. Ob die neue Verkehrsführung dem Klimaschutz dient, ist umstritten. Einerseits müssen Autofahrer Umwege in Kauf nehmen, andererseits ist es attraktiver, das Auto nicht zu benutzen und stattdessen Bus oder Rad zu fahren.

Welche Auswirkungen auf den Handel gab es?

Der Handel und Gewerbeverein hat eine Umfrage unter seinen Mitgliedern durchgeführt. Die Antworten repräsentieren etwa 20% der Tübinger Einzelhändler. Die Mehrheit sieht keine Auswirkungen der veränderten Verkehrsführung auf den Umsatz. Wenige Betriebe gaben an, ihr Umsatz sei gestiegen, etwa ein Drittel aller Betriebe klagte über Umsatzverluste. Eine Mehrheit von drei Vierteln sprach sich gegen den Radweg auf der mittleren Spur der Neckarbrücke aus, ein Viertel befürwortete diese neue Verkehrsführung.

Wie geht es weiter?

In Abhängigkeit von den Ergebnissen der Befragung wird der Gemeinderat im Jahr 2020 über die künftige Verkehrsführung im Stadtzentrum entscheiden.

(9.968/10.000)

FRAGE 2

Wenn die Durchfahrt für private Kraftfahrzeugverkehr auf der Achse Neckarbrücke-Mühlstraße gesperrt wird, um Platz für den Radverkehr zu gewinnen, so hat dies auf drei andere Gebiete in der Stadt besondere Auswirkungen: auf die Weststadt, auf Lustnau und auf den Österberg.

Von der Sperrung betroffen wären etwa 4000 PKW-Fahrten täglich. Von diesen werden nach den Zählungen während des Verkehrsversuchs jeweils etwa 1500 Fahrten täglich auf die alternativen Routen in der Weststadt und in Lustnau verlagert. Etwa 1000 Fahrzeuge konnten bei Zählungen nicht angetroffen werden. Sie verlagern sich auf untergeordnete Straßen oder andere Verkehrsmittel. Von der Mühlstraße zum Österberg fahren täglich etwas weniger als 1000 Fahrzeuge, davon etwa ein Drittel zu Zielen im Bereich des Landgerichts und der öffentlichen Parkplätze an der Doblerstraße.

Für die Weststadt und für Lustnau wäre die Konsequenz der neuen Verkehrsführung –zumindest für eine Übergangszeit –mehr Autoverkehr auf den Hauptstraßen. Langfristig könnten die Vorteile für Bus und Radverkehr zu einer Verringerung des Autoverkehrs insgesamt führen. Für den Österberg wäre die Folge eine schlechtere Erreichbarkeit mit dem Auto: Die Anfahrt könnte nur noch über den Stadtgraben und das Lustnauer Tor erfolgen.

Aus allen drei Stadtgebieten gibt es nicht nur Ablehnung und Zustimmung zur Veränderung der Verkehrsführung, sondern auch Vorschläge, was zu tun wäre, wenn der Gemeinderat den Radweg auf Neckarbrücke beschließt.

In der Weststadt gibt es viele Klagen über die Störwirkungen des Autoverkehrs, der sich seit dem Bau des Schlossbergtunnels dort konzentriert. Als Voraussetzung für eine Zustimmung zu einer Verlagerung des Verkehrs von der Neckarbrücke fordert unter anderem die BI Weststadt Maßnahmen zur Verringerung und Verlangsamung des Autoverkehrs. Dies könnte zum Beispiel eine Unterbrechung der Verbindung durch Weststadt zum Klinikum Berg sein (Abbiegeverbote Richtung Auffahrt Schnarrenbergstraße) und Tempo 30 auf den bisherigen Tempo 50-Strecken.

In Lustnau beziehen sich die Klagen über zu viel Autoverkehr ebenfalls auf die Hauptverkehrsachsen mit den Verbindungen zur B 27 und in den Schönbuch. Auch hier gibt es Forderungen nach verkehrsverringern und verlangsamenden Maßnahmen insbesondere in der alten Weberei und am Nordring.

Vom Österberg wird die verschlechterte Erreichbarkeit und die nur durch Umwege mögliche Erschließung beklagt. Forderungen nach einer zweiten Auffahrt zum Österberg sind aus Sicht der Stadtverwaltung finanziell und ökologisch nicht erfüllbar. Den Wunsch nach einer Anwohnerzufahrt durch die Mühlstraße hält die Stadtverwaltung rechtlich und praktisch nicht für umsetzbar. Im Verkehrsversuch wurde eine Verdoppelung der Zahl der Busfahrten erprobt. Hierfür müssten jährlich etwa 300.000 Euro aufgewendet werden.

Mit Ihren Antworten können Sie angeben, welche ergänzenden Maßnahmen Sie für eine Sperrung der Durchfahrt auf der Achse über Neckarbrücke und Mühlstraßen für privaten PKW- und LKW-Verkehr unterstützen.

(3.026/10.000)