

Berichtsvorlage

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

zur Kenntnis im: **Ortsbeirat Stadtmitte**

Betreff: Antrag zur Verkehrsführung am Zinserdreieck

Bezug: Vorlage 510/2012 Antrag der CDU-Gemeinderatsfraktion zur Verkehrsführung am Zinserdreieck

Anlagen: Bezeichnung:
keine

Zusammenfassung:

Das Ziel des Antrags, eine Fußgängerzone in der Friedrichstraße zu schaffen, deckt sich mit den Bestrebungen der Verwaltung und des Runden Tisches zur deutlichen Verkehrsreduzierung in der zentralen Achse und damit auch im Zinserdreieck. Die vorgeschlagenen Änderungen der Verkehrsführung gegenüber der Beschlusslage führen jedoch zum Verlust der GVFG-Förderung. Geringfügigen Vorteilen stehen erhebliche Nachteile gegenüber. Die Verwaltung wird deshalb grundsätzlich die bisherige Planung weiter verfolgen. Der Aspekt einer optionalen Führung einzelner Buslinien durch die Friedrichstraße soll vertieft geprüft werden.

Ziel:

Kurzfristige Bearbeitung des Antrags zur unverzüglichen Fortführung der laufenden Planungen.

Bericht:

1. Anlass / Problemstellung

Die Gemeinderatsfraktion der CDU hat am 23.03.2012 einen „Antrag zur Verkehrsführung am Zinserdreieck“ gestellt.

2. Sachstand

Der Antrag liegt dem Gemeinderat mit Vorlage 510/2012 im Wortlaut vor.

Die Verwaltung nimmt zu den einzelnen Punkten des Antrags wie folgt Stellung:

1.) Keine Sperrung von Eberhardsbrücke oder Mühlstrasse

Ad 1: Mühlstraße und Eberhardsbrücke sind die „Gurgel“ zwischen Altstadt und Nordstadt einerseits und Südstadt andererseits. Wer sie zusammendrückt, nimmt der Stadt das Atmen. Durch die Realisierung dieses Antrags entfallen Kosten und Aufwand für eine Bürgerbefragung.

zu 1.) Die Überlegungen der Verwaltung und die vereinbarte Beteiligung der Bürger bei der Suche nach zielführenden und verträglichen Lösungsmöglichkeiten zur Reduzierung der Verkehrsmenge in der zentralen Achse sind noch nicht abgeschlossen. Eine unmittelbare Abhängigkeit dieser Frage von der Verkehrsführung im Zinserdreieck besteht ohnehin nicht, weil die Gestaltung der Friedrichstraße so erfolgen soll, dass sie sowohl die derzeitigen Verkehrsmengen aufnehmen kann als auch eine hohe Aufenthaltsqualität bei deutlich reduzierten Verkehrsmengen bietet.

3.) Die ampelgesteuerte Busverkehrsregelung am Trautweineck wird einem Stresstest mit den geplanten Verkehrsbedingungen unterzogen.

Ad 3: Es bestehen erhebliche Zweifel, ob der theoretisch mögliche ampelgesteuerte Betrieb den Stresstest in der Praxis besteht, und welche Folgen daraus für die Radfahrer und die Fußgänger resultieren. Nur ein Test unter Echt-Verkehrsbedingungen kann Klarheit schaffen.

zu 3.) Die Verwaltung hält einen weiteren Praxistest über einen längeren Zeitraum nicht für erforderlich, weil die durchgeführten planerischen Untersuchungen, das Sicherheitsaudit, das Expertenhearing, die Fahrversuche und die Genehmigung der Planung im GVFG-Antrag hinreichend die Praxistauglichkeit der Planung belegen. Nichtsdestotrotz kann natürlich ein bauliches Provisorium geschaffen werden und der Verkehrsablauf noch einmal getestet werden. Das sollte dann aber über einen längeren Zeitraum von ca. 4 bis 8 Wochen erfolgen, um eine ausreichende Eingewöhnung zu garantieren. Der provisorische Umbau dafür wäre deutlich aufwändiger als die unter Polizeisperrung durchgeführten Fahrversuche, weil auch die übrigen Verkehre (IV, Rad, Fußgänger) sicher geführt werden müssen und dafür die Verkehrsanlage baulich und signaltechnisch umgebaut werden müsste. Die Kosten liegen sehr grob geschätzt mindestens im höheren fünfstelligen Bereich. Sie sind nicht zuschussfähig.

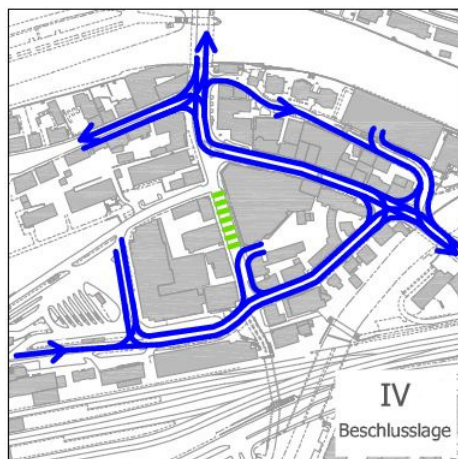
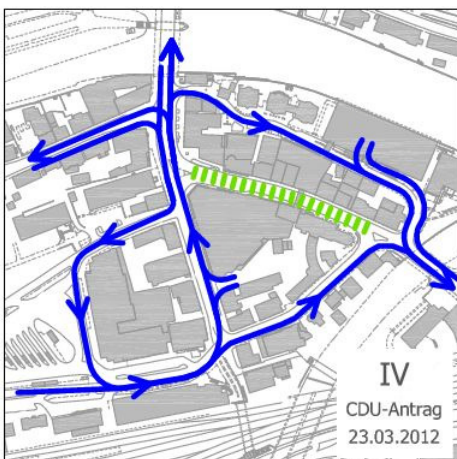
2.) Die Friedrichstraße wird zwischen Einmündung Poststraße und Einmündung in die Karlstraße für den Individualverkehr gesperrt.

Ad 2: Die Friedrichstraße ist die Straße mit dem höchsten Einzelhandelsumsatz in Tübingen. Es ist absurd, diese Straße als Auto-Stauzone zu missbrauchen. Das schädigt den dortigen Handel.

5.) Die Karlstraße wird Einbahnstraße in Süd-Nord-Richtung.

Ad 5: Diese Regelung ist zwingende Folge des Vorschlages 2.

zu 2.) und 5.) Der Vorschlag zur Führung des Individualverkehrs wurde in Abstimmung mit dem Antragsteller komplettiert und zur besseren Verständlichkeit und Vergleichbarkeit so wie die ÖV-Führung auch in die Form der bereits mehrfach verwendeten Systemskizze gebracht:

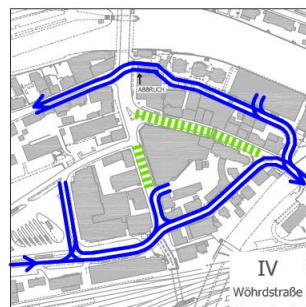


Das Ziel, weniger Verkehr in der Friedrichstraße bis hin zu einer Fußgängerzone zu haben, deckt sich mit den Zielstellungen der Verwaltung und des Runden Tisches. Als Weg zur Erreichung dieses Zieles erscheint der Verwaltung allerdings die Reduzierung der Verkehrsmenge an anderer Stelle (Eberhardsbrücke/Mühlstraße) genauso wirksam und nicht mit so gravierenden Nachteilen für die Erschließung im Zinserdreieck behaftet.

Im Vergleich mit der Beschlusslage ist erkennbar, dass die IV-Ströme deutlich längere Wege im Gebiet zurücklegen müssen und sogar noch umwegiger als heute geführt werden. Die Eberhardsbrücke/Mühlstraße kann aus Richtung Blaue Brücke nicht mehr angefahren werden. Sie ist nur von Westen aus der Europastraße über den Bahnhof und die Karlstraße erreichbar. Verkehr von Norden wird um das Postareal herum und über Europaplatz und Poststraße zur Blauen Brücke geleitet. Die Verkehrsbelastungen in allen Straßen außer der Friedrichstraße steigen. Die Behinderungen und die Verlangsamung des Busverkehrs führen zum Wegfall der GVFG-Zuschüsse. Wegen der Überlagerungen des IV mit dem Busverkehr wird diese IV-Führung vom Stadtverkehr abgelehnt.

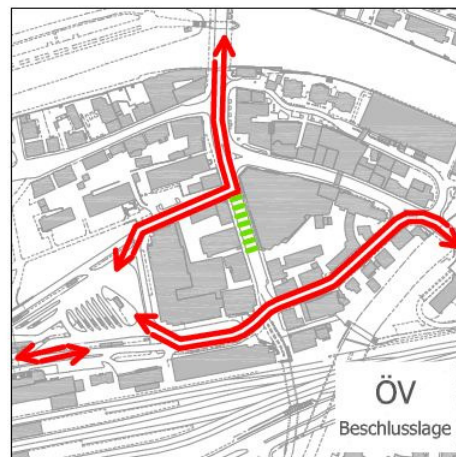
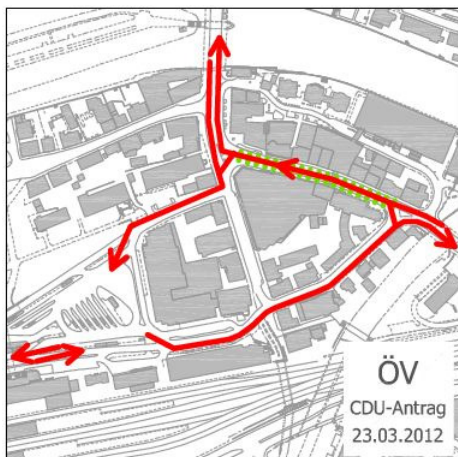
Anmerkung:

Um ohne Verlust der Förderfähigkeit eine Fußgängerzone in der Friedrichstraße zu erreichen, müsste der Erschließungsverkehr im Gegenverkehr durch Wöhrdstraße und Uhlandstraße geführt werden. Dazu ist zwingend das Eckgebäude gegenüber dem BVV abzurechen. Diese Lösung kann auch nach Realisierung des GVFG-Vorhabens zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden und wäre auch rückwirkend nicht förderschädlich.



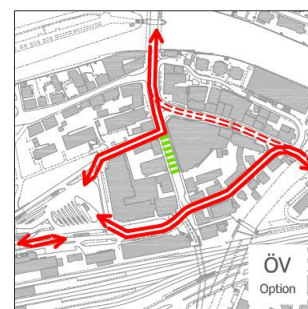
4.) Der ÖPNV wird so geführt, dass die Bushaltestelle an der Friedrichstrasse erhalten bleibt. Ad 4: Diese Haltestelle ist für den Handel in der Friedrichstrasse unverzichtbar. Sie hat gleichzeitig die Funktion eines Umsteige-Knotenpunktes.

zu 4.) Der Busverkehr soll nach Rücksprache mit dem Antragsteller unverändert wie heute im Zinserdreieck verkehren:



Das bedeutet, dass genau so viele Busse wie heute durch die – dann – Fußgängerzone Friedrichstraße fahren würden. Die Verträglichkeit dieser Nutzungen in diesem Umfang ist zu bezweifeln. Die wegfallende GVFG-Förderung wurde bereits erwähnt.

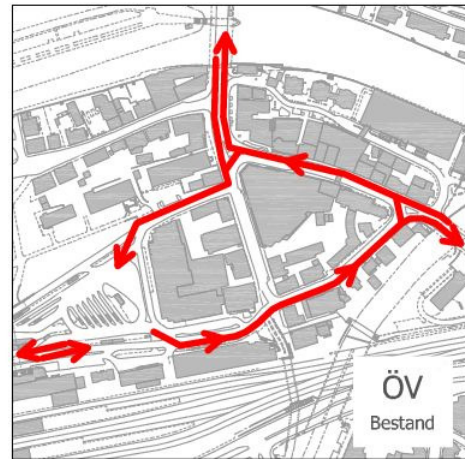
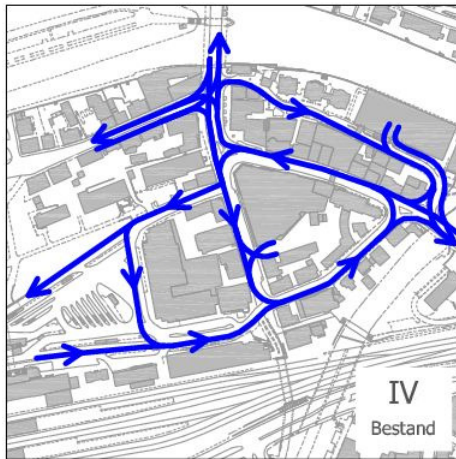
Die Möglichkeit zur Führung einzelner Buslinien durch die Friedrichstraße inklusive Haltestelle kann eventuell durch eine entsprechende Gestaltung des umzubauenden Straßenraumes gewahrt werden. Neben den unzweifelhaften Nachteilen für die Aufenthaltsqualität in der Friedrichstraße und die zentrale Verknüpfung möglichst aller Buslinien am ZOB vor dem Bahnhof bietet diese Option auch einige Vorteile, um auf die nur in Korridoren vorhersehbare künftige Verkehrsentwicklung und Verkehrsmittelwahl reagieren zu können. Die begrenzte Flächenverfügbarkeit vor dem Bahnhof und die notwendig kompakte Form des neuen ZOB erlaubt auch nur eine begrenzte Anzahl von Bussteigen. Bei außerordentlich starken Steigerungsraten im Busverkehr könnte eine auch nur geringe Entlastung, gegebenenfalls nur in den Spitzenstunden durch alternative Führung einzelner Linien sehr hilfreich sein. Insofern hat das Vorhalten eines solchen Bypasses nicht nur lokale Bedeutung für das Zinserdreieck und die Friedrichstraße, sondern darüber hinaus für den Europaplatz und weitergehende gesamtstädtisch relevante strategische Überlegungen.



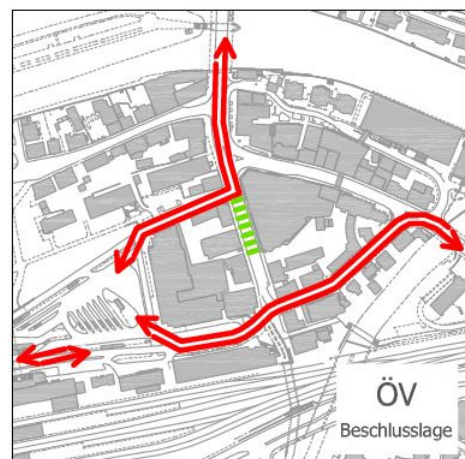
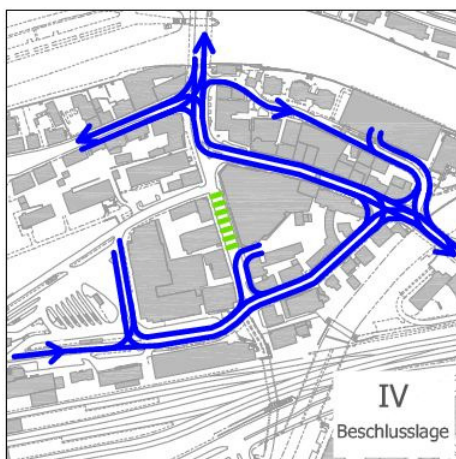
Die Verwaltung sagt zu, die konkrete Ausgestaltung und die Akzeptanz einer Durchfahrt weniger Busse durch die Friedrichstraße sowohl nur in einer als auch in beiden Fahrtrichtungen in einem gesonderten Verfahren (Expertenhearing mit Beteiligung Runder Tisch Zinserdreieck) zu prüfen und über die Ergebnisse zu berichten.

Fazit:

Sowohl ÖV als auch IV werden bei der beschlossenen und in Umsetzung befindlichen Änderung der Verkehrsführung im Zinserdreieck im Gegensatz zur heutigen umwegigen Führung:



weitest möglich separat im Gegenverkehr auf den kürzest möglichen Wegen geführt:



Die Verkehrsmengen, die die drei Knotenpunkte im Gebiet befahren, sind damit so gering wie möglich. Das ermöglicht kurze Umlaufzeiten der LSA und kurze Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer. Die Fahrzeit der Busse verringert sich durchschnittlich um mehr als eine Minute. Deshalb wird das Vorhaben mit GVFG-Mitteln gefördert.

Zu dem vom GVFG-Antrag abweichenden Vorschlag der CDU-Fraktion ist zu sagen, dass er zum jetzigen Zeitpunkt bei Weiterverfolgung einen Planungs-Stop und eine Verschiebung des Teilprojektes „Zinserdreieck“ nach sich ziehen würde, um verlorene Kosten wenigstens zu minimieren. Der Vorschlag ist zum Teil eine Kombination oder enthält Elemente von früheren Varianten (E2, Dr. Brenner, Zinser/Billinger etc.). Diese wurden mehrfach geprüft und aus verschiedensten Gründen, insbesondere wegen mangelnder Funktionalität und Verlust der Förderfähigkeit, verworfen. Eine Änderung des bewilligten GVFG-Antrags wäre mit Zeit- und Planungsaufwand (Kosten) verbunden, die Aussichten auf eine weiterhin gegebene Förderfähigkeit werden entsprechend den oben ausgeführten Bewertungen, aus den Erfahrungen diverser Untersuchungen in den vergangenen Jahren und des Expertenhearings 2008 negativ eingeschätzt.

3. Vorgehen der Verwaltung

Die Verwaltung wird die bisherige Planung weiter verfolgen. Die Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Friedrichstraße ist jedoch ein sinnvolles Ziel, das dauerhaft durch kleinere Maßnahmen wie Ampelsteuerungen oder größere Lösungen wie Veränderungen der Durchfahrbarkeit von Mühlstraße und Eberhardsbrücke im Auge behalten werden sollte. Auch die Überlegung einer teilweisen ÖPNV-Führung durch die Friedrichstraße mit entsprechenden Haltestellen bietet gewisse Vorteile; die Verwaltung wird dies wie beschrieben prüfen und bis zum Herbst entsprechende Vorschläge erarbeiten.

4. Lösungsvarianten

Bei mehrheitlicher Zustimmung des Gemeinderates zu einem oder mehreren Punkten des Antrags erfolgt eine weitergehende Bearbeitung dieser Punkte durch die Verwaltung. Bei einer Abkehr von der bislang allen Planungen zu Grunde gelegten Verkehrsführung könnte jedoch das gesamte Projekt Zinserdreieck nicht in der heutigen Form weitergeführt werden.

5. Finanzielle Auswirkungen

Der Aufwand für eine größere Änderung der bisherigen Festlegungen ist nicht bezifferbar. Ohne die GVFG-Förderung wäre jedoch das Projekt Zinserdreieck nicht in der bisher dargestellten Form finanzierbar.

6. Anlagen

keine