

Antrag der Fraktionen der FDP, der Tübinger Liste, der CDU ...

zu den Vorlagen 533/2019 und 533a/2019 – Verkehrsversuch Neckarbrücke

Unabhängig von unterschiedlichen rechtlichen Einschätzungen, wie weit die Zuständigkeit des Oberbürgermeisters reicht, grundsätzliche verkehrspolitische Fragen auch nur probeweise ohne Mitwirkung des Gemeinderats und seiner Ausschüsse im Wege von verkehrsrechtlichen Anordnungen zu entscheiden,

empfiehlt der Ausschuss für die Fortschreibung des Klimaschutzprogramms zum geplanten Verkehrsversuch auf der Neckarbrücke:

1. der Verkehrsversuch wird für den geplanten Zeitraum ab dem 20. September dieses Jahres abgesagt;
2. zur umfassenden Untersuchung möglicher, auch kurzfristiger Veränderungen der innerstädtischen Verkehrssituation werden nach den Regeln der Technik möglichst schon im Zeitraum Oktober/November Verkehrszählungen und weitere Erhebungen durchgeführt, um die Auswirkungen künftiger Maßnahmen zuverlässig beurteilen zu können;

Basierend darauf können auch die folgenden Themen zuverlässiger bearbeitet werden, die wesentliche Bausteine eines Konzepts klimaverträglicher innerstädtischer Mobilität darstellen können:

3. Der Abschluss der Untersuchungen zur Aufhebung des Einbahnringes um den Botanischen Garten ist – schon wegen der erheblichen Einspareffekte sowohl monetärer Art (laut SWT 400.000 € pro Jahr) wie auch – damit unmittelbar verbunden – im Bereich von CO₂-Emissionen ebenso dringlich wie die Einrichtung eines Kreisverkehrs am Berliner Ring südlich der heutigen Endhaltestelle der Buslinien, die laut SWT Einsparungen von 150.000 € mit sich bringt. Insbesondere die Aufhebung des Einbahnringes erfordert eine fundierte Datengrundlage, die heute nicht besteht und für die Abwägung der Vor- und Nachteile vor einer Entscheidung unerlässlich ist.
4. Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Altstadt, untrennbar verbunden mit dem Erhalt der geschäftlichen Vielfalt, wird ein Konzept erarbeitet, das die verwirrende Vielfalt von Verkehrsregelungen (Fußgängerzone mit und ohne Fahrradzulassung, Tempo-10, verkehrsberuhigte Bereiche, restliche Tempo-30-Zonen) weitgehend vereinheitlicht, die Belieferung der Altstadt besser als heute sichert, ausreichende Parkierungsmöglichkeiten am Rande der Altstadt sichert, den Parksuchverkehr minimiert und so für Bewohner, Gewerbetreibende und Gäste eine sichere, ruhige, angenehme und dabei gut frequentierte Lebens-, Geschäfts- und Aufenthaltszone Altstadt schafft, die weitestgehend für Fußgänger und in definierten Bereichen für Radfahrer reserviert ist.
5. Mit der Universität wird geklärt, welches Interesse sie an einem weitgehend verkehrsberuhigten Campus hat, der sich in einem ersten Schritt im Bereich zwischen der Neuen Aula, der Hölderlinstraße, der Keplerstraße und der Brunnenstraße vorstellen ließe.

Dabei wird gemeinsam geprüft, welche Zu- und Durchfahrtsmöglichkeiten für den motorisierten Verkehr offenzuhalten sind und welche Veränderungen gegenüber den heutigen Verkehrsregelungen auch kurzfristig getroffen werden können. Die detaillierte Abstimmung mit den vorgenannten Projekten ist selbstverständlich.

6. Die geplante Rad- und Fußwegekonzeption soll in einem ersten, grundlegenden Schritt die Vernetzungen zwischen den drei geplanten Nord-Süd-Radbrücken und den projektierten Radschnellverbindungen in Richtung Reutlingen, Mössingen und Rottenburg innerhalb des Stadtgebiets herausarbeiten und damit Prioritäten für die größeren innerstädtischen Radwegeverbindungen und Konkurrenzen in Bezug auf die dafür benötigten Flächen klar aufzeigen. Durchgängige Radwegeachsen von Lustnau, aus der Weststadt, aus Derendingen und der Südstadt müssen zügig in Angriff genommen werden, wenn die Radbrücken und -schnellwege nicht Stückwerk bleiben sollen.