

Tübinger Themen

Impulsreferat

Einleitung

Hier sind ja einige Interessierte – interessiert daran, wie man die Verkehrsprobleme Tübingens lösen kann.

Es ist immer hilfreich ein Bestpractice vorzustellen!

Eine andere Stadt hat ihre Verkehrsprobleme auch schon mal gelöst:

Es herrschte drangvolle Enge; Staus ohne Ende; Dreck auf den Straßen; unerträglicher Lärm, Vorfahrt gab es für denjenigen, der höher im Status war.

Das Problem wurde ziemlich pragmatisch gelöst – durch ein Fahrverbot:

„striktes Verbot zur Beförderung von Personen in Wagen innerhalb der Stadt“!

Die Stadt neu zu bauen, um mehr Platz für breitere Straßen zu schaffen, kam nicht in Frage, obwohl... .

Nur noch Waren und hochgestellte Frauen durften im Wagen durch die Stadt fahren und ein Triumphator bei der Rückkehr aus der Schlacht.

Einige hundert Jahre später hat Caesar das Verbot sogar verschärft und den privaten Warentransports am Tage verboten. Und es gibt auch den Verdacht, dass Nero Rom angesteckt hat, um breitere Straßen bauen zu können.

Wie wir alle wissen hat Rom seitdem keine Verkehrsprobleme mehr!

Pointe:

Es gibt nicht die eine Lösung für den Verkehr und erst recht nicht die für die Ewigkeit. Jede Bevölkerung muss immer wieder und immer neu entscheiden, wie wollen wir leben, denn um Leben geht es maßgeblich bei Mobilität. Welche Nachteile für das restliche Leben, neben dem Unterwegssein, sind wir bereit in Kauf zu nehmen, damit die täglichen Wege z.B. schnell oder leicht gehen. Oder anders formuliert: Wie schön und angenehm darf der Weg sein, dafür aber etwas langsamer?

Probleme

Wir sind hier um ein wenig am Willensfindungsprozess „wie soll sich der Verkehr in Zukunft in Tübingen entwickeln“ teilzunehmen.

Dafür bin ich dankenswerter Weise von der Tübinger Liste auserkoren worden, die Verkehrsprobleme Tübingens zu schildern.

Es gibt viele Lösungen dafür, die ganz unterschiedliche Eigenschaften und Nebenwirkungen haben. Es gibt schöne. Bei manchen gewinnt das soziale Leben. Manche funktionieren einfach nicht, manche gehen aus rechtlichen Gründen nicht, noch mehr sind einfach finanziell zu teuer und bei anderen zahlt man einen anderen hohen Preis.

Prinzipien

Welche Probleme gibt es im Verkehr?

Ich will einige nennen:

Geschwindigkeit, Bewältigbarkeit (Transport von Gewichten, körperliche Behinderungen), Bequemlichkeit, Wetter, Behinderungen durch andere, Lärm, Gestank, Ästhetik, Umweltzerstörung z.B. durch den Bau der Verkehrswege und den Betrieb der Fahrzeuge. Soziale Isolation versus soziale Integration (Isolation in Blechkisten oder Gespräche mit Nachbarn etc. auf dem Weg), Platzbedarf.

Die einzelnen Verkehrsträger sollten eigentlich die Lösung bei der Bewältigung der Mobilitätsaufgaben sein. Oft sind sie aber wiederum das Problem.

Konkrete Tübinger Probleme

Der Durchgangs(auto)verkehr ist nur ein kleines Problem, denn er beträgt nur ca. 10%.

Ein Großteil des Verkehrs ist lokal. Entweder ganz innerhalb von Tübingen oder sogenannter Quelle-Ziel-Verkehr, Start oder Zielpunkt ist in Tübingen. Das heißt, dass man bei der Lösung der Probleme es nicht mit komplett fremden Personen zu tun hat, sondern mit Leuten die in Tübingen wohnen oder arbeiten oder andere Erledigungen haben, wie Einkauf oder Arztbesuch. Die meisten haben einen engeren Bezug zur Stadt und das kann hilfreich bei der Bewältigung der Probleme sein.

Autoverkehr:

Hauptverursacher der Probleme ist der Autoverkehr. Ich nenne einige konkrete Punkte:

Die Überlastung der Hauptverkehrsachsen zu Hauptverkehrszeiten (B28/B27, Mühlstraße, Herrenberger Straße, Hechinger Straße. Die Staus bremsen aus und werden extrem negativ wahrgenommen. Allerdings bremst der ausufernde Autoverkehr alle Verkehrsteilnehmer stark aus.

Die vielen Fahrzeuge erzeugen eine starke **Luftverschmutzung**. Daraus entsteht die Notwendigkeit eines Luftreinhalteplans (Umweltzone; Es gibt Überschreitung der Grenzwerte in der gemessenen Mühlstraße, aber auch durch Gutachten bestätigte Überschreitung in anderen Straßen, wie Rümelin und Keltern.).

Der **Lärm**: damit beschäftigt sich die Stadt demnächst und das wird mit hoher Sicherheit zu mehr Tempo 30 führen, da auch Lärm hohe gesundheitliche Schäden erzeugt. Die Wahrscheinlichkeit an Verkehrslärm zu sterben ist deutlich höher, als vom Auto überfahren zu werden. Ähnliches gilt übrigens auch für NOx und Feinstaub. Nur werden solche indirekte Gefahren meist nicht wahr- und ernstgenommen.

Die **Gestaltung des städtischen Raums** – Der (Auto-)Verkehrsraum braucht sehr viel Platz, genauso der Parkraum; ihn schön zu machen, noch mehr Geld. An der Stelle von einem Auto kann man 10 Fahrräder oder 100 Paar Schuhe abstellen. Schönheit des öffentlichen Raums ist nicht ein Luxusthema. Das Erscheinungsbild hat einen maßgeblichen Einfluss auf das Verhalten der Personen und damit z.B. auf Sicherheit: Gewalt oder gegenseitige Rücksichtnahme.

Die Orte sollten bekannt sein Mühlstraße, Rümelin, Hölderlin, Keltern, Westbahnhofstr., die B27 und B28, die Stadt zertrennen oder der Nordring. Es sind eigentlich alle Straßen, die für den Autoverkehr optimiert wurden, aber bei denen trotzdem Kompromisse gemacht werden mussten, da Häuser, also Stadt um sie herum ist.

Umweltverbund

Der sogenannte Umweltverbund sind die Verkehrsmittel, die deutlich weniger Schäden in der Umwelt hinterlassen, als der motorisierte Individualverkehr (MIV). Also Schuh, Fahrrad, Busse und Bahnen. Radfahrer sind nicht besser als Autofahrer, aber sie richten weniger Schäden an, genauso Fußgänger und Busnutzer. Daher ist eine Verlagerung auf den Umweltverbund notwendig.

Was muss gemacht werden, das er attraktiver wird?

Radverkehr:

Sichere Wege: es ist ein weites Feld für Diskussionen, was sicher ist oder so gefühlt wird – man erinnere sich an die Diskussion über die Entfernung des gefährlichen Radwegs in der Kelternstraße. Wir vom VCD möchten, dass die Fahrräder meist auf der Fahrbahn geführt werden, da sie im Blickfeld der Autofahrer sicherer als hinter Büschen sind. Allerdings ist es dafür notwendig, dass der Autoverkehr angemessen langsam ist.

Abstellanlagen z.B. am Bahnhof oder in der Altstadt, vor vielen Geschäften.

Schulwege so gestalten, dass sie für Eltern als sicher wahrgenommen werden und es völlig normal ist, dass das Kind bei jedem Wetter radelt.

Wege auf die Berge

Wege durch die Altstadt, radeln in der Fußgängerzone zur Erledigung von Einkäufen. Die Aufhebung des Einbahnstraßenrings eröffnet die Möglichkeit einfach die Altstadt zu umradeln.

Widerstandsarme Wege: z.B. die **Rote Welle** auf der Wilhelmstraße. Bei Ampeschaltungen muss „die Leichtigkeit des Verkehrs“ beachtet werden. Dies wird leider meist nur auf den Autoverkehr bezogen, aber nicht auf Radfahrer und Fußgänger. Für Busse wurde die Busbeschleunigung installiert. Fast alle Ampeln sind aber nur wegen des ausufernden Autoverkehrs notwendig und

bremsen alle Verkehrsteilnehmer aus, auch die Autonutzer.

Beschilderung für Ortsfremde, die es viele in Tübingen gibt, ist in letzter Zeit installiert worden. Genauso erfolgt dankenswerterweise inzwischen auch meist für Fahrräder eine **Baustellenbeschilderung**.

Verkehrsklima oder der Ewige Konflikt: Bezug der verschiedenen Teilnehmer: Radfahrer, Fußgänger, Autos muss verbessert werden.

ÖPNV: Busse

Es gibt eine **Überlastung während der Hauptzeiten**, zu geringe **Angebote in den Randlagen**. Die Anbindung aufs Land ist zu gering (Anschlüsse, Taktfrequenzen), es gibt aber auch gute Verbindungen. Z.B. ist die Behauptung schlicht falsch, dass man von Hirschau nicht zum Schichtbeginn in die Kliniken kommt. **Pünktlichkeit** ist vor allem wegen des Erreichens der Anschlüsse wichtig; **Sauberkeit** wegen des Einflusses auf das Verhalten, aber auch weil es schlicht abstoßend ist, wenn es stinkt. **Bequeme Sitze, angenehme Fahrweise**, attraktive verständliche **Tarife** (da ist die Diskussion um TüBus umsonst).

Wetterschutz an Haltestellen (auch am neuen ZOB!).

Schadstoffausstoß, Lärm sind auch beim ÖPNV ein Thema!

Verbesserungen sind z.B. durch eine Straßenbahn, am besten durch eine **RegionalStadtBahn**, O-Busse oder gar durch eine Seilbahn möglich.

Fußgänger

Die meisten Probleme beim Fußgängerverkehr sind ähnlich denen, beim Radverkehr: die Benachteiligung durch den dominanten Autoverkehr.

Warten an Ampeln, Lärm, Gestank. Gestank ist eigentlich zu positiv, es handelt sich ja mehr um ein Vergiften, der Geruch ist da zweitrangig. Gefährdung gerade von Kinder und Senioren durch Autos.

Es gibt ein nahezu lückenloses Gehwegnetz. Was gemacht werden muss, sind die Treppenverbindungen besser in Stand zu halten, einige neu zu schaffen. Ebenso muss das Gehwegnetz behinderten und altengerecht umgestaltet werden (z.B. Gehwegabsenkungen).

Allgemeine Aspekte

Zum Abschluss möchte ich noch einige allgemeinere Ansprüche ansprechen, denen der Verkehr gerecht werden muss.

Ästhetik – Funktion – Sicherheit hängen stark voneinander ab.

Er soll **für alle angenehm** sein!!!

Passend für Behinderten, Senioren, Kinder, Berufstätige, Urlauber, Kranke, Gesunde, Eilige (Feuerwehr) und Langsame. Das macht das Finden der idealen Lösung unmöglich.

Die Ästhetik, Gestaltung ist sehr wichtig für die Lebensqualität und auch lenkend für das Verhalten der Verkehrsteilnehmer untereinander.

Es geht nicht nur um Personentransport: Die Versorgung mit Waren muss sicher gestellt sein.

Lieferwagen in der Fußgängerzone. Die Lastwagen zu den Industriegebieten sind vergleichsweise unproblematisch, aber z.B. Steine für Rongen.

Wie kann man den Verkehr verändern:

Bauliche Maßnahmen, Reglementierungen, Steuerungen:

Citymaut, TüBus-Umsonst, Parkplatzgebühren oder Subventionierung, Bevorrechtigung für bestimmte Verkehrsarten. Dabei muss man Einzelschicksale gegen Vorteile für die Allgemeinheit abwägen.

Mittels einer schlechten Verkehrsplanung, kann man gewaltige gesellschaftlich Probleme schaffen. Mit Verkehrsplanung ist hier der gesamte Städtebau gemeint, denn z.B. Arbeitsplätze oder auch Schulen weit weg von den Wohnräumen erzeugen große Verkehrsströme, umgekehrt kann eine gute Stadt- und Verkehrsplanung ein gutes Lebensumfeld schaffen z.B. franz. Viertel.

Die **Bewegungslose Mobilität** in isolierenden Blechdosen schafft sehr viele Probleme, daher ist ein Ausbau von Straßen, um z.B. Staus zu reduzieren, kontraproduktiv.

Abschluss

Verkehr ist ein sehr weites Feld. Vordergründig geht es um technische Lösungen für die Fortbewegung, tatsächlich sind die Probleme aber meist viel mehr „menschlich“ und auch so zu lösen. Man kann sich auch in vielen konkreten und abstrakten Details verlieren, daher mache ich hier an dieser Stelle mal den Abschluss der Einleitung.