

An die Ortsbeiräte
Lustnau und Weststadt
und an die Bürgerinitiative Weststadt

Sehr geehrte Damen und Herren Ortsbeiräte in Lustnau, in der Weststadt und in der BI Weststadt, vielen Dank für Ihre Stellungnahmen und Vorschläge zum geplanten Verkehrsversuch auf der Neckarbrücke. Es freut mich, dass Sie das grundsätzliche Anliegen unterstützen, den Stadtverkehr umwelt- und klimafreundlicher zu gestalten. Was den konkreten Anlass angeht, liegt Ihrem Schreiben allerdings ein Missverständnis zugrunde, das ich an folgendem Satz des Briefes aus Lustnau festmache:

„Vermutlich gehen Sie davon aus, dass einige Menschen auf das Fahrrad oder den ÖPNV umsteigen. Um herauszufinden, wie viele dies sind im Vergleich zu jenen, die die langen Umwege in Kauf nehmen, ist eine Erhebung von vergleichbaren Daten Voraussetzung.“

Nein, ich nehme nicht an, dass innerhalb von nur acht Wochen eine nennenswerte Anzahl von PKW-Fahrten auf andere Verkehrsmittel verlagert wird. Die Verkehrswissenschaft ist sich ziemlich einig, dass solche Effekte frühestens nach zwei Jahren voll wirksam werden. Ein zweimonatiger Versuch kann darüber leider keinerlei Auskunft geben. Wir haben dies zuletzt bei der Einführung des kostenfreien TüBus am Samstag erlebt. Nach zwei Monaten waren die Effekte unterhalb der statistischen Relevanz, mittlerweile, nach 17 Monaten, haben wir 40% Fahrgastzuwachs.

Die von Ihnen angeregte Erhebung von Verkehrsdaten und die Verschiebung des Versuches ist aus meiner Sicht aus diesem einfachen Grund nicht sinnvoll. Im Gegenteil: Der Versuch sollte noch zu einer Zeit stattfinden, in der das Wetter nicht zu einem Rückgang des Radverkehrs führt. September, nach Beginn der Schulferien, ist dafür genau der richtige Moment. Eine Verschiebung bis in den Dezember würde das Risiko einer Kälteperiode mit zurückgehendem Radverkehr und von Beeinträchtigungen für das Weihnachtsgeschäft bedeuten. Das möchte ich vermeiden. Der nächste sinnvolle Zeitpunkt wäre dann erst wieder im April und so lange möchte ich nicht warten, weil dann für die Debatte über die Ergebnisse im Rahmen der anstehenden Arbeit am Klimaschutzkonzept vor der Sommerpause 2020 keine Zeit mehr bliebe.

Im Übrigen wäre es auch unverhältnismäßig, nur zur Erhebung der Verkehrszahlen die Neckarbrücke zu sperren. Die Stadt verfügt über ein Computermodell des Verkehrs in der Stadt, anhand dessen sich die Effekte eines solchen Eingriffes ausreichend präzise vorhersagen lassen. Wenn es nur darum ginge, die Zahl der verlagerten Fahrten auf die Zufahrten im Osten und im Westen zu ermitteln, könnten wir das im Modell tun.

Sie werden nun sicher fragen, welchen Zweck der Versuch dann hat, wenn nicht den, Verkehrszahlen zu messen. Das will ich gerne erläutern, zumal mein Eindruck ist, dass Sie etwas wiedergegeben haben, was in großen Teilen der Öffentlichkeit ähnlich verstanden wurde.

Hauptziel des Versuches ist, die Praktikabilität und die Verkehrssicherheit einer Sperrung der Geradeausfahrt von der Neckarbrücke in die Mühlstraße und eines mittigen Zweirichtungsradweges zu überprüfen. Hier geht es zum Beispiel um die Frage, wie das Verbot der Geradeausfahrt akzeptiert wird und wie es durchgesetzt werden kann. Reichen Beschilderung und Kontrollen aus oder müssten bauliche Maßnahmen hinzukommen? Reicht die Akzeptanz der verkehrsrechtlichen Anordnung aus, um Staus durch illegale Geradeausfahrten für den Busverkehr zu verhindern? Wie gestaltet sich die Querung der Trassen des Radverkehrs und des Busverkehrs an der Einfahrt zur Mühlstraße? Wählen Radler dann vermehrt die Straße oder wird der Radweg in der Mühlstraße attraktiver, weil die ständigen Störungen durch illegale Gelegenheitsparker entfallen?

All das sind Fragen, die sich nur in der Praxis klären lassen. Diese Verkehrsführung wurde auch noch nie getestet. Vergangene Sperrungen der Mühlstraße oder der Neckarbrücke wegen Bauarbeiten hatten immer zur Folge, dass der Busverkehr umgeleitet werden musste. Für Radfahrer hieß es meistens sogar: absteigen.

Des Weiteren geht es darum, das Erfahrungswissen der Bürgerinnen und Bürger der Stadt zu erweitern. Ich werde dem Gemeinderat vorschlagen, nach Abschluss des Versuches eine Befragung mit der Bürger-App durchzuführen. Wir wissen heute schon ziemlich sicher, dass die etwa 5000 PKW-Fahrer, die durch die Mühlstraße fahren, die Sperrung der Einfahrt aus der Neckarbrücke negativ bewerten werden. Ebenso klar ist, dass die davon rund 1000 PKW-Fahrer, die auf diesem Weg häufig mit dem Auto zum Österberg fahren, den Umweg überwiegend negativ beurteilen.

Was wir nicht wissen und nur durch einen Versuch herausfinden können, ist hingegen:

- Wie verbessert sich die Situation für die Radfahrer auf dem gesamten Streckenzug von der Steinlachunterführung bis in die Wilhelmstraße?
- Wie wird der Sicherheitsgewinn durch täglich über 6.000 Radlerinnen und Radler wahrgenommen, wenn sie auf der Brücke einen breiten Radweg für sich haben?
- Wie nehmen die Anwohnerinnen und Anwohner der Alternativrouten die Veränderungen wahr?
- Wie stark wirkt sich der Mehrverkehr auf den beiden verbleibenden Zufahrten im Osten und Westen auf alle Verkehrsteilnehmer aus, die dort unterwegs sind?
- Wie entwickelt sich der Umsatz im Zinser-Dreieck und der Altstadt (solche Effekte würden wie bei der Schließung des Parkhaus Altstadt-Mitte sehr schnell eintreten)?

- Wie bewerten die 20.000 Buspassagiere die neuen Verhältnisse bei der Fahrt vom Bahnhof zum Lustnauer Tor?
- Wie nehmen die Fußgänger auf der Neckarbrücke und in der Mühlstraße die neuen Verhältnisse wahr?
- Ist der Mehrverkehr in der Gartenstraße relevant – hier sind die Modelle nicht genau genug – und wie nehmen die Anwohner das wahr?

Die meisten dieser Fragen haben keine einfache Antwort in Form einer Knotenpunktzählung einer bestimmten Verkehrsart. Es geht um sehr viel komplexere Fragen, bei denen sowohl die Beobachtungen der Fachleute als auch die aller Verkehrsteilnehmer am Ende ein Ergebnis formen. Dieses ist primär ein Gesamteindruck: Funktioniert die neue Regelung und überwiegen die Vorteile die Nachteile?

Alle von Ihnen geforderten Daten können auch nach dem Verkehrsversuch erhoben werden, sollte der Gemeinderat dies verlangen. Ich würde aus den genannten Gründen davon eher absehen, der Erkenntnisgewinn ist aus meiner Sicht gering. In keinem Fall erfordert das aber die Verschiebung des Versuchs. Denn die gewünschten Daten können auch nach dem Versuch jederzeit erhoben werden. Der Zustand vor dem Versuch wird sich nach einer Woche wieder eingestellt haben. Wir versäumen also nichts, wenn wir im September den Versuch starten, und können alles nachholen, was dann immer noch notwendig erscheint.

Eine grundsätzliche Überlegung zum Schluss:

Die Diskussion, ob eine zusätzliche Belastung der Weststadt und Lustnau mit Autoverkehr zur Entlastung der Innenstadt vertretbar ist, hat uns jetzt 25 Jahre lang daran gehindert, Fortschritte für alle zu erzielen. Tatsächlich ist nämlich der Autoverkehr deutlich gewachsen, auch in meiner Amtszeit. Davon werden alle belastet, nicht nur die Anwohner von drei Hauptstraßen. Diesen Trend werden wir nur brechen, wenn wir die Alternativen zum Autoverkehr viel massiver bevorzugen als heute. Es darf nicht mehr um die Frage gehen, wer den Autoverkehr ertragen muss. Es muss darum gehen, den Autoverkehr insgesamt zu reduzieren. Und dafür sind Maßnahmen wie die Reservierung der Achse Neckarbrücke-Uni für die Alternativen zum Auto eine zwingende Voraussetzung.

Ich hoffe, ich konnte Sinn und Zweck des Verkehrsversuchs etwas deutlicher machen und würde mich freuen, wenn Sie diesen Weg mitgehen könnten.

Mit freundlichen Grüßen



Boris Palmer
Oberbürgermeister