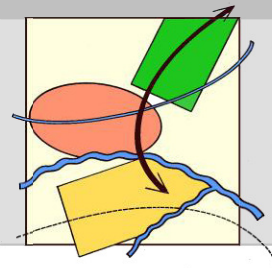


Verkehrskonzept Altstadt Analyse



Bausteine zur Stadtentwicklung



Verkehrskonzept Altstadt

Inhalt

Einleitung	5
Anlass und Problemstellung	5
Abgrenzung des Plangebietes	5
Zustandsbeschreibung und Analyse	6
Städtebaulich-gestalterische Probleme	6
Studie des Geografischen Instituts	7
Fußverkehr	8
Radverkehr	11
Öffentlicher Personennahverkehr und motorisierter Individualverkehr	14
Verkehrsführung	14
Öffentlicher Personennahverkehr	16
Taxiverkehr	17
Parken	18
Bewohnerparken	20
Motorradparkplätze	22
Anhang	
Literatur	

Einleitung

Anlass und Problemstellung

Die Innenstadt und insbesondere die Altstadt der Universitätsstadt Tübingen ist auf Grund der qualitätvollen historischen Struktur und den intensiven gemischten Nutzungen ein sehr lebendiges Stadtzentrum mit einer großen Bedeutung und hohen Qualität für Bewohner, Einzelhandel, Gastronomie und Kultur. Durch die Enge der öffentlichen Räume sowie die bewegte Topografie ergeben sich aber durchaus auch Probleme im Hinblick auf die verkehrlichen Abläufe.

Aus diesem Grund erarbeitet die Verwaltung ein Verkehrskonzept, das aufbauend auf einer Bestandsaufnahme und Analyse bestehende Regelungen überprüfen und Alternativen aufzeigen soll. Bestehende Konflikte zwischen den Verkehrsarten sollen entschärft, Barrieren reduziert und Nutzungsüberlagerungen verträglicher gestaltet werden. Der Erhalt der historischen Altstadt und deren Attraktivitätssteigerung sind oberste Zielstellung.

Der städtebauliche Teil, das Konzept zur Stärkung der Altstadt, wurde in der Sitzung des Planungsausschusses am 09. Februar 2004 vorgestellt. Daraufhin wurde unter anderem eine Studie des Geographischen Instituts durchgeführt mit dem Titel: „Leben und Arbeiten in der Tübinger Altstadt“, deren Ergebnisse ebenso wie die städtebaulichen Aspekte aus dem „Konzept zur Stärkung der Altstadt“ im Verkehrskonzept für die Altstadt Berücksichtigung finden sollen.

Die hier vorliegende Bestandsaufnahme analysiert den heutigen Verkehrsablauf sowie auftretende Konflikte zwischen den Verkehrsarten. Sie zeigt aus der Analyse entwickelte verkehrsplanerische Bewertungen unter der Berücksichtigung von städtebaulichen und gestalterischen Zielsetzungen auf.

Abgrenzung des Plangebietes

Das untersuchte Plangebiet umfasst neben dem durch die Stadtmauer geprägten Bereich der historischen Altstadt auch den direkt nördlich angrenzenden Bereich bis zur Keltternstraße bzw. bis zum Stadtgraben. Im Süden grenzt das südliche Neckarufer das Plangebiet ab und schließt die Platanenallee in den Untersuchungsraum ein. Im Westen wird das Gebiet der historischen Altstadt um den Haagtorplatz und den durch den Fußgänger- und Fahrradunnel unter dem Schlossberg definierten Bereich erweitert. Im Osten bleibt das Untersuchungsgebiet in den Grenzen der historischen Altstadt und wird durch die Eberhardsbrücke und die Mühlstraße begrenzt.

Bei der Untersuchung einiger Verkehrsarten war es jedoch notwendig das Plangebiet zu erweitern und so Bereiche über die abgebildeten Grenzen hinaus in die Analysen und Planungen mit einzubeziehen.

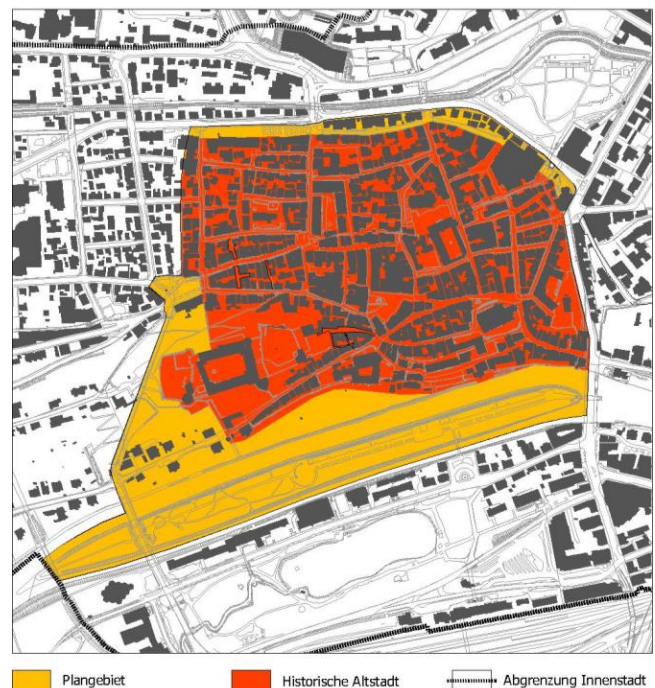


Abb. 1: Abgrenzung des Plangebietes Altstadt

Zustandsbeschreibung und Analyse

Städtebaulich-gestalterische Probleme

Die Altstadt Tübingens hat den zweiten Weltkrieg nahezu unbeschadet überstanden. Auch die sehr autoorientierten 60er- und 70er Jahre, in denen mancherorts ganze Häuserzeilen für die Herstellung breiterer Straßen für eine „autogerechte“ Stadt abgerissen wurden, gingen an der Tübinger Altstadt mit nur wenigen schwerwiegenden Eingriffen und Verlusten der Bausubstanz vorbei. Hierdurch ist die Altstadt in der sehr dichten mittelalterlichen Struktur mit ihren teilweise sehr schmalen Gassen erhalten geblieben. Straßenräume mit einer durchschnittlichen Breite von ca. 6 m sind hierbei keine Seltenheit. Eine rückwärtige Andienungsstruktur wie in manchen anderen Innenstädten bei Fußgängerzonen gibt es in der Tübinger Altstadt nicht.

Diese erhaltene Stadtstruktur bietet für die historische Altstadt ein ganz besonderes unverwechselbares Flair, welches einen Ausgleich der Chancen im Wettbewerb mit anderen Städten oder Einkaufsmärkten auf der grünen Wiese bietet. Der Erhalt einer attraktiven, lebendigen und auch historischen Altstadt liegt damit auch im wirtschaftlichen Interesse der Stadt. Dies wurde bereits in den „Leitlinien für eine nachhaltige Stadtentwicklung“ (Grundlagen für den Leitlinienprozess, Bausteine zur Stadtentwicklung 12, Universitätsstadt Tübingen, 2001) erkannt und dargestellt.

Auch das „Konzept zur Stärkung der Altstadt“ (2004) geht auf diese Attraktivitätssteigerung bzw. den Erhalt und die Pflege sowie eine Weiterentwicklung des Stadtbildes und auf dessen Wichtigkeit für den Bestand Tübingens im Wettbewerb der Städte ein. Ein positives Erscheinungsbild wird im „Konzept zur Stärkung der Altstadt“ als Magnet für Kundinnen und Kunden des Einzelhandels gesehen. Attraktiver öffentlicher Raum ist die substanzielle Grundlage, um die Altstadt als Wohnstandort zu erhalten und weiter zu entwickeln. Er bietet Ersatz für fehlende Balkone und Terrassen sowie private Grünflächen.

Das Erscheinungsbild einer Stadt setzt sich aus vielen naturräumlichen und städtebaulichen Gegebenheiten zusammen, die im „Konzept zur Stärkung der Altstadt“ aufgeführt wurden. Die verschiedenen Ansätze zur Verbesserung des Erscheinungsbildes sollen aufgrund ihrer Komplexität nacheinander in verschiedenen Katalogen und Hinweisen zur Gestaltung abgearbeitet werden.



Abb. 2: Platz vor der Burse – eine aufzuwertende Fläche

Studie des Geographischen Instituts

Im November 2004 erschien der Ergebnisbericht einer Studie des Geographischen Instituts der Universität Tübingen im Auftrag des Stadtplanungsamts Tübingen. Unter der Leitung von Dr. Helmut Eck, Dr. Martina Neuburger, Martin Vogel und Anke Werner wurde das: „Leben und Arbeiten in der Tübinger Altstadt“ untersucht. Zur Erstellung der Studie wurden Gewerbetreibende, Beschäftigte, Bewohnerinnen und Bewohner, Passantinnen und Passanten und Besucherinnen und Besucher der Tübinger Altstadt zu verschiedenen Themengebieten befragt. Zusätzlich wurde an mehreren Werktagen (auch an Samstagen) die Anzahl der Passantinnen und Passanten in der Fußgängerzone an mehreren Stellen gezählt.

Gerade bei den Fragekatalogen und den darauf gegebenen Antworten zur Verkehrssituation in der Altstadt werden die unterschiedlichen Interessensbereiche der o. g. befragten Gruppen erkennbar.

Verarbeitete Inhalte und Erkenntnisse aus dieser Studie sind in den folgenden Kapiteln durch kursive Schrift gekennzeichnet.

Bei der Gruppe der Passantinnen und Passanten war das gewählte Verkehrsmittel für den Weg in die Altstadt von besonderem Interesse. Es wurden 1.360 Personen befragt. Hierbei waren ca. 78% aus Tübingen und rund 22% kamen von Auswärts. Von Denjenigen aus Tübingen kamen 68,6% aus der Kernstadt und 31,4% aus den Tübinger Teilorten. In Abbildung 3 ist das Ergebnis der Befragung nach Verkehrsmitteln und unter Berücksichtigung der Herkunft des Befragten dargestellt. Hierbei ist erkennbar, dass der PKW nutzende Anteil unter den Auswärtigen im Verhältnis zu den anderen Verkehrsarten überproportional groß ist. Etwa die Hälfte aller Personen, die PKW nutzen, kommt aus anderen Orten, wohingegen noch nicht einmal ein Viertel derjenigen, die den ÖPNV für den Weg in die Altstadt genutzt haben, von außerhalb Tübingens kommt.

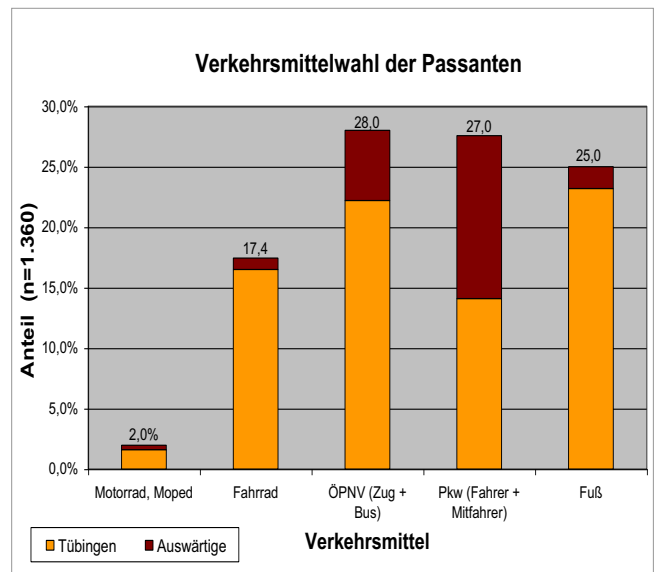


Abb. 3: Verkehrsmittelwahlverhalten von Passantinnen und Passanten (nach den Ergebnissen des Geographischen Instituts)

Fußverkehr

Nach den Ergebnissen der Befragung durch das Geographische Institut kommen rund 25% aller Passantinnen und Passanten zu Fuß in die Altstadt. An einem Montag (21. Juni 2004) und an einem Samstag (26. Juni 2004) wurde stundenweise deren Zahl an mehreren Stellen in der Altstadt erhoben. Die Spitzenwerte pro Stunde aus den gezählten Fußgängerströmen sind in Anhang 3 sowie in Abbildung 4 verortet und dargestellt (blaue Balken und Zahlen).

Damit man als Fußgängerin oder Fußgänger von Norden, Westen und Süden (und damit auch von den Parkhäusern) in die Altstadt gelangen kann, müssen zunächst Barrieren in Form von Straßen bzw. dem Neckar überwunden werden. Diese Barrieren sind in Abbildung 4 und in Anhang 3 als rote doppelseitige Pfeile dargestellt.

Teilweise sind es Barrieren, die aufgrund fehlender baulicher Anlagen nicht überwunden werden können. Eine solche geographische bzw. natürliche Barriere stellt zum Beispiel der Neckar dar. Entlang der gesamten Altstadtfront von der Eberhardsbrücke bis zur Alleenbrücke ist keine Verbindung von der Platanenallee zur Altstadt vorhanden. Eine solche direkte Verbindung zur Freifläche vor der Burse würde eine fast geradlinige Anbindung des Bahnhofs an die Altstadt ermöglichen. Aufgrund der unterschiedlichen Höhenlagen könnte die Altstadt nur über Treppen oder steile Rampen erreicht werden. Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen können dabei nur begrenzt berücksichtigt werden. Darüber hinaus ist die Sinnhaftigkeit einer solchen Wegführung im Kosten-Nutzen-Verhältnis abzuwägen. Die Verwirklichung würde die denkmalgeschützte Neckarfront als die herausragende Ansicht und ein Identifikationsmerkmal Tübingens nicht unerheblich beeinträchtigen.

Teilweise sind es auch Barrieren, die zwar überwunden werden können, aber keinen attraktiven Zugang ermöglichen. Durch die sehr hohe Verkehrsdichte ist zum Beispiel auf der Eberhardsbrücke und Am Stadtgraben für den Fußverkehr nicht aus allen Richtungen eine direkte Querung der Fahrbahn möglich. Wer auf der östlichen Seite der Eberhardsbrücke in Richtung Altstadt will, muss zunächst die Gartenstraße überqueren, bevor man dann durch die Benutzung des signalisierten Übergangs am südlichen Ende der Mühlstraße zum Eingang der Fußgängerzone und somit in die Altstadt gelangt.

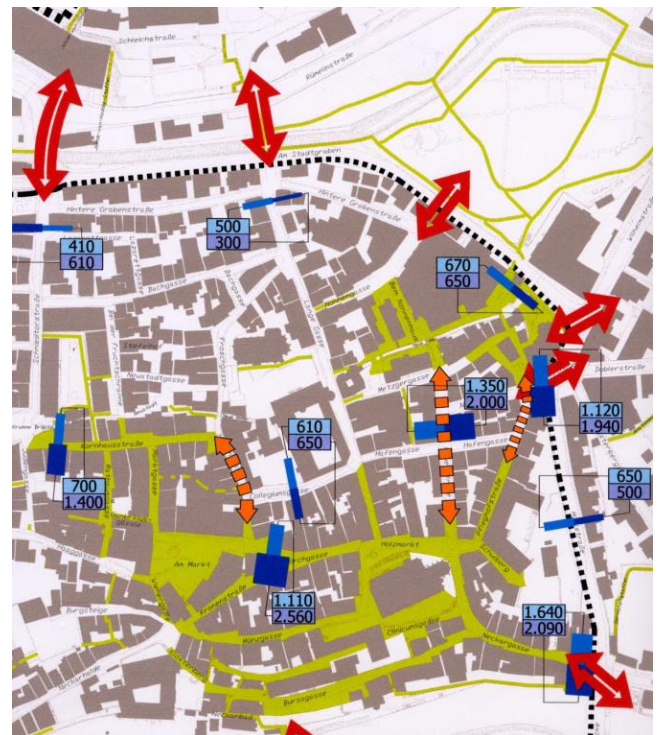


Abb. 4: Barrieren, fehlende Verbindungen und aufzuwertende Flächen (aus Analyse Fußverkehr, Anhang 3)

Insbesondere auch für die Besucherinnen und Besucher der Altstadt, die in einem der umliegenden Parkhäuser ihr Fahrzeug abgestellt haben, ist eine attraktive Fußwegeverbindung in die Altstadt von großer Bedeutung. Hierzu muss z.B. der Übergang vom Parkhaus König in Richtung Schmiedtorstraße ebenso einfacher und attraktiver gestaltet werden wie der Fußweg vom Parkhaus Neckar durch die Wöhrdstraße.

Diese Barrieren behindern auch die schnelle Erreichbarkeit der umliegenden Grünbereiche mit ihrer Naherholungsfunktion für die Altstadt. (vergl. auch „Konzept zur Stärkung der Altstadt“).



Abb. 5: Zugang zu Erholungsräumen aus „Konzept zur Stärkung der Altstadt“, 2004

Bauliche Einengungen und zu geringe für den Fußgängerverkehr vorgesehene Flächen in Bereichen mit einer hohen Fußgängerfrequenz führen zur Beeinträchtigung des Fußverkehrs in der Altstadt. Wenn man sich zu Fuß durch die Altstadt bewegt, kommt es in Folge von teilweise sehr geringen Durchgangsbreiten auf den Geh- und Fußwegen zu Behinderungen.

Neben diesen dauerhaften Einschränkungen stehen immer auch anderweitige Straßennutzungen in Konkurrenz zum Fußverkehr. Dies betrifft zum Einen andere Verkehrsteilnehmer wie Auto- und Lieferverkehre und Radverkehr einschließlich der jeweiligen Parkierungen sowie Passantenstopper und sonstige Sondernutzungen.



Abb. 6: Engstellen und Konflikte zwischen unterschiedlichen Nutzungen (aus Anhang 3)

Eine weitere mit dem Fußverkehr konkurrierende Nutzung stellt die Außenbewirtschaftung auf Gehwegen und in Fußgängerzonen dar. Sicherlich ist es für die Gastronomie im Wettbewerb überlebensnotwendig, in den Sommermonaten Außenbewirtung anbieten zu können, jedoch sind die Standorte genau zu prüfen und die einzelnen Belange gegeneinander abzuwägen. Ein sehr prägnantes Beispiel ist die Einrichtung einer Fläche für die Außenbewirtung in der Metzgergasse bzw. dem Durchgang zur Brücke über den Ammerkanal zum Markt am Nonnenhaus. Hier hat sich die Durchgangsbreite nahezu halbiert. Durch die gegenüber der Außenbewirtschaftung liegenden Schaufenster wird der für den Fußverkehr zur Verfügung stehende Querschnitt nochmals reduziert. Es kommt aufgrund der großen Fußgängerfrequenz in diesem Bereich sehr häufig zur Behinderung. Gerade in der „Neuen Straße“ wurden bei der Erhebung des geographischen Instituts an einem Samstag bis zu 2.000 Fußgängerinnen und Fußgänger in der Stunde gezählt.



Abb.7: Durchgang Metzgergasse zum Markt am Nonnenhaus vor und nach der Einrichtung einer Außengastronomie.

Konflikte mit anderen Verkehrsarten treten oft dort auf, wo für alle Verkehre Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben ist. Auch auf Gehwegen, die für den Radverkehr freigegeben wurden, müssen diese Schrittgeschwindigkeit fahren. Durch zu schnelles und zu dichtes Vorbeifahren entstehen in diesen Bereichen Konfliktsituationen. Gerade in der Mittagszeit, in der viele Personen in der Altstadt unterwegs sind, kann man dies immer wieder beobachten.

Am Dienstag, den 22. Juli 2003 wurde mit Hilfe von Videoaufnahmen das Verkehrsaufkommen in der Neckargasse von 7:00 bis 22:00 Uhr gezählt und beobachtet. Hierbei wurden insgesamt rund 19.000 Personen und ca. 400 Kraftfahrzeuge gezählt. Dabei fährt in der Zeit von 7:00 bis 10:00 Uhr im Schnitt alle 75 Sekunden ein Fahrzeug durch die Neckargasse, während in der Zeit von 10:00 bis 19:00 Uhr dann im Schnitt alle 3 Minuten ein Fahrzeug die Neckargasse passiert. Dies hört sich im ersten Moment nicht nach einem übermäßigen Verkehrsaufkommen an, jedoch ist hierbei zu berücksichtigen, dass diese Fahrzeuge sich den durchschnittlich nur 7,5 m breiten Straßenraum mit rund 1635 Fußgängerinnen und Fußgängern/h (28 pro Minute) in der Zeit von 10:00 bis 19:00 Uhr teilen. Gerade zu deren Mittagsspitze zwischen 12:00 und 13:00 treffen 1842 Personen zu Fuß/h mit 31 Kfz/h (1 Fahrzeug je 2 Min.) zusammen. Auf Grund dieser Ergebnisse hat die Verwaltung nach 2003 die Anzahl der Ausnahmegenehmigungen zum Befahren der Fußgängerzonen erheblich reduziert. Das Befahren der Neckargasse wird nur bei nachgewiesener unabdingbarer Notwendigkeit befristet genehmigt. Das hat bereits zu einer Entlastung der Fußgängerzone vom Fahrverkehr geführt.



Abb. 8: Nutzungskonflikte in der Neckargasse

Ein anderes Problemfeld stellt die Orientierung innerhalb der Altstadt dar. Fehlende Verbindungen zwischen den einzelnen zum Teil unterbrochenen Abschnitten der Fußgängerzone erschweren gerade für Auswärtige die Orientierung. Viele biegen durch die Gestaltung des Bereichs, in dem die „Neckargasse“ auf die „Neue Straße“, den „Holzmarkt“ und die „Pfleghofstraße“ trifft, intuitiv auf den Holzmarkt und in Richtung Kirchgasse und Marktplatz ein, ohne zu bemerken, dass im Verlauf der „Neuen Straße“ und im Bereich um den Markt am Nonnenhaus weitere Einkaufsmöglichkeiten, Gaststätten und Sehenswürdigkeiten vorhanden sind.

Der Fußverkehr darf nicht immer weiter in den ihm zur Verfügung stehenden Flächen und auch dem damit zusammenhängenden Gehkomfort beschnitten werden. Wird er in seinem Bewegungsablauf immer wieder an der gleichen Stelle gestört, sei es durch notwendige Wartestopps zum passieren lassen von anderen Personen oder von Lieferfahrzeugen oder durch Anrumpeln durch entgegenkommende Fußgängerinnen und Fußgänger aufgrund eines zu geringen Querschnittes, wird er über kurz oder lang bewusst oder unbewusst diese Strecken meiden. Mit diesem Attraktivitätsverlust geht somit ein Verlust an Laufkundschaft für Gastronomie und Einzelhandel einher, den es zu vermeiden gilt.

Radverkehr

Aus den Ergebnisse des Geographischen Instituts und durch die im Rahmen eines Geländepraktikums im Mai 2005 erhobenen Daten zum Modal Split lässt sich ein Anteil des Radverkehrs bis zu 22% ablesen. In der Befragung gaben rund 18% der befragten Passanten an, das Fahrrad als Verkehrsmittel auf ihrem Weg in die Altstadt zu nutzen. Dies ist für eine Stadt mit solchen topographisch ungünstigen Gegebenheiten ein sehr guter Wert und ist sicherlich auf den hohen Anteil an Studenten in der Tübinger Bevölkerung sowie auf die zahlreichen Radverkehr fördernden Maßnahmen der Stadtverwaltung der letzten Jahre zurückzuführen. Der durchschnittliche Wert für topographisch vergleichbare Städte in Deutschland liegt bei etwa 9% Radverkehrsanteil am Modal Split [3].

Zum Radwegenetz als Ganzes ist grundsätzlich zu sagen, dass in Tübingen entsprechend den gesetzlichen Vorschriften keine Radwege oder Radfahrstreifen in Tempo 30 – Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen ausgewiesen werden. Eine Trennung der Radverkehre ist nicht notwendig und wäre sogar kontraproduktiv, da gerade in einem verkehrsberuhigten Bereich die Geschwindigkeit durch die Mischung der verschiedenen Verkehrsarten reduziert wird.

Betrachtet man nun alle Möglichkeiten, durch die der Radfahrer von dem einen zum anderen Ort in der Altstadt gelangen kann, so fehlt im Wesentlichen auf Grund der Fußgängerzonen und des damit einhergehenden Fahrverbots eine durchgängige Verbindung von Westen nach Osten. Diese Verbindung ist für den touristischen Radverkehr wichtig, da die Neckarhalde als überregionaler Radweg ausgewiesen ist (Anhang 4) und viele ortsunkundige Radfahrer am „Faulen Eck“ vor dem Beginn der Fußgängerzone stehen und nicht weiterfahren dürfen.

Ein weiteres Hindernis auf der Wegeverbindung in West-Ost-Richtung stellt für die Radfahrer der Kelterplatz mit dem Obst- und Gemüsestand dar (Abb. 15). Die Wegeverbindung ist durch den Gemüsestand als solche nicht erkennbar und im weiteren Verlauf parken auf dem Platz zusätzlich oft Fahrzeuge.

Obwohl die Stadtverwaltung zur Förderung des Radverkehrs in den letzten Jahren viele Maßnahmen umgesetzt hat und obwohl für die Besucherinnen und Besucher der Altstadt bereits rund 560 öffentliche Abstellplätze sowie rund 70 Fahrradabstellplätze der Universität zur Verfügung stehen, wird in der Analyse für den Radverkehr anhand der kartierten Flächen sehr schnell deutlich, dass das vorhandene Angebot nicht ausreicht.

An zahlreichen Stellen werden in der Altstadt an Geländern, Laternenmasten oder Verkehrsschildern Fahrräder angebunden. Bereiche, in denen zahlreiche Fahrräder „wild“ abgestellt wurden, sind im Plan „Analyse Radnetz und Abstellanlagen in der Altstadt“ in der Anlage mit orangefarbenen Ringsymbolen gekennzeichnet. Dieses Verhalten zeigt den Bedarf an weiteren Fahrradabstellmöglichkeiten in der gesamten Altstadt an und in unmittelbarer Umgebung der betroffenen Bereiche. Hervorzuheben sind u. a. die Bereiche um den Markt am Nonnenhaus, die Ammergasse, die Münzgasse vor der alten Aula und Ecke Froschgasse / Lange Gasse.

Gerade vor städtischen und studentischen Einrichtungen ist ein Angebot an ausreichenden Abstellplätzen wichtig. Als Beispiel sei hier die Mensa „Prinz Karl“ (Abb. 9) genannt, ein Ableger der Universitätsmensa in der Hafengasse. Gerade vor dieser studentischen Einrichtung ist in der Mittagszeit ein sehr großer Bedarf an Fahrradparkplätzen, der zurzeit aufgrund des vorhandenen Querschnitts und der Kfz-Erschließungsfunktion nicht befriedigt werden kann.



Abb. 9: „Wildes“ Fahrradparken vor dem „Prinz Karl“

In der Analyse wurden des Weiteren die bestehenden Abstellanlagen nach verschiedenen städtebaulichen und verkehrsplanerischen Kriterien bewertet. Hierbei sind die in Anhang 6 mit einem grünen Punkt bezeichneten Abstellplätze aufgrund ihres Standorts, des verwendeten Typs und der städtebaulichen Situation unbedingt zu erhalten. Sie werden zumeist sehr gut vom Radverkehr angenommen und sollten, sofern es der Standort zulässt, eventuell noch erweitert werden. Fahrradständer wie z.B. die Orion-Beta-Bügel auf dem Platz vor der „Neckarmüllerei“, Fahrradbügel als Bügelpoller (Abb.10) oder der in Tübingen schon zahlreich aufgestellte Fahrradbügel in Abbildung 11 werden von den Radfahrenden gegenüber den Felgenklemmern klar bevorzugt. Sie entsprechen dem Sicherheitsbedürfnis, weil die Fahrradrahmen angeschlossen werden können.



Abb. 10: Bügelpoller



Abb.11: Fahrradbügel

Die Standorte an denen immer noch „Felgenklemmer“ stehen, sind mit einem gelben Punkt gekennzeichnet, der gleichzeitig die Aussage trifft, dass dieser Standort zwar gut gewählt ist, aber die Felgenklemmer durch Fahrradbügel ersetzt werden sollten, um eine effektivere Nutzung zu ermöglichen. Dass „Felgenklemmer“ nicht gerne angenommen werden, zeigt auch Abbildung 12. Obwohl in der Neuen Straße Fahrradständer vorhanden sind, wird der Mast des Verkehrszeichens bevorzugt oder das Fahrrad längs an den Fahrradständer abgestellt, damit es mit dem Rahmen angeschlossen werden kann.



Abb. 12: Felgenklemmer in der Neuen Straße

Der überwiegende Teil der bestehenden Standorte erscheint unkritisch. Lediglich am Lustnauer Tor und an der Neckarmüllerei beeinträchtigen sie erheblich die an diesen Orten möglichen Platzqualitäten. Da sie jedoch für die Erschließung der Altstadt von zentraler Bedeutung sind, dürfte ein Ersatzstandort nur sehr schwer zu finden sein.

Eine Fahrradabstellanlage in der Altstadt wurde wegen der geringen Nutzungsfrequenz und der trotz Fahrradständer am Geländer angeschlossenen Räder (Abb. 14) als unzweckmäßig bewertet. Es betrifft den Fahrradständer unterhalb der Bushaltestellen am Durchgang zum Nonnenhaus am Lustnauer Tor (Abb. 13). Hier sollte ein Ersatzstandort gesucht werden.



Abb. 13: Fahrradständer am Lustnauer Tor



Abb. 16: Bedarf für Fahrradständer in der Hirschgasse



Abb. 14: Fahrräder am Geländer am Lustnauer Tor



Abb. 17: Bedarf in der Neckarhalde



Abb.15: Der Obst- und Gemüsestand auf dem Kelterplatz – Hindernis auf der Radwegeverbindung West - Ost



Abb. 18: Mangel an Fahrradständern am Markt am Nonnenhaus

Öffentlicher Personennahverkehr und motorisierter Individualverkehr

In diesem Abschnitt wird zuerst auf die Verkehrsführung für den motorisierten Verkehr eingegangen, weil viele Verkehrsarten sich den Straßenraum teilen und dementsprechend auch gleich geführt werden. Anschließend werden Besonderheiten (z. B. Parken), die bei den einzelnen motorisierten Verkehrsarten unterschiedlich sind, genauer untersucht und analysiert.

Verkehrsführung

Das Untersuchungsgebiet liegt in einer Tempo-30-Zone. Der Bereich der historischen Altstadt wird durch die Schmiedtorstraße und die Lange Gasse von Norden, durch die Neue Straße von Osten (Lustnauer Tor), durch die Neckarhalde von Süden und durch die Haagasse von Westen erschlossen.

Durch die wenigen in der Altstadt auf der Straße vorhandenen Parkplätze, die nicht nur den Bewohnerinnen und Bewohnern zur Verfügung stehen, sondern tagsüber auch zum Kurzzeitparken genutzt werden

können, entsteht im Bereich Neue Straße und Hafengasse sowie im Bereich der Schmiedtorstraße und Jakobsgasse ein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch Parksuchverkehr. Auch in der Ammergasse, in der nur Bewohnerparken zugelassen ist, kommt es durch den Parksuchverkehr zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen, da viele Parkplatzsuchende diesen Weg nehmen, um ihre Suche am Haagtorplatz und in den westlich an die Altstadt angrenzenden Straßen fortzusetzen. Dieses erhöhte Verkehrsaufkommen führt gerade in Straßen wie der Ammergasse, die abseits der Fußgängerzone liegen und als Mischfläche (verkehrsberuhigter Bereich) gestaltet und ausgewiesen sind, zu einem hohen Attraktivitätsverlust.

Der Bereich um den Markt am Nonnenhaus sowie ein Teil der Metzgergasse und des Lustnauer Tors ist dem Fußverkehr vorbehalten, ebenso ist der in Abbildung 19 in Grün dargestellte Bereich zwischen Kornhausstraße und Neckargasse Fußgängerzone. Durch diese getrennte Lage der Fußgängerzonen und durch die fehlende attraktive fußläufige Verbindung zwischen ihnen ist der Parksuchverkehr gerade im Bereich Hafengasse und Neue Straße besonders störend.



Abb. 19: Analyse der Verkehrsführung in der Altstadt

Das Geographische Institut hat hier insbesondere an Samstagen eine Fußverkehrsstärke von ca. 2000 Fußgängern pro Stunde ermittelt. Eine nahezu identische Fußverkehrsstärke konnte auch in der Neckargasse gezählt werden.

Der starke Fußverkehrsstrom in der Neuen Straße wird immer wieder vom Parksuchverkehr in diesem Bereich beeinträchtigt. Diese subjektive Wahrnehmung wurde durch eine Kennzeichenverfolgung im Frühjahr 2006 verifiziert. Im Anhang 8a und 8b sind die Ergebnisse der Kennzeichenverfolgungen am Mittwoch, den 17. 05. 2006 und am Samstag, den 20.05.2006 in einem vereinfachten Netzplan dargestellt. Hierbei wurden nur die Fahrtrouten dargestellt, auf denen Fahrzeuge innerhalb von 10 Minuten das betrachtete Gebiet zwischen Lustnauer Tor, Lange Gasse und Holzmarkt wieder verlassen haben. Diese Fahrzeuge haben also keinen Parkplatz gefunden. Hierbei kann man die in den Zählzeiträumen stärkste Fahrbeziehung zwischen dem Lustnauer Tor und der Langen Gasse / Collegiumsgasse ablesen, bei der die Fahrzeuge zwangsläufig den starken Fußgängerstrom in der Neuen Straße queren müssen.

Zu Konfliktsituationen mit dem Fußverkehr kommt es auch in den Fußgängerzonen durch den Lieferverkehr in Addition mit der teilweise räumlichen Enge des Straßenraums. Gerade in der stark frequentierten Mittagszeit sind hier des Öfteren für beide Seiten unangenehme Begegnungen zu beobachten. Ebenso sind für den Fußverkehr die Handwerkerfahrzeuge störend, die mit einer Ausnahmegenehmigung teilweise auch den gesamten Tag in der Fußgängerzone parken (Abb. 20).



Abb. 20: Handwerker mit Ausnahmegenehmigung in der Kronenstraße

Öffentlicher Personennahverkehr

Die Altstadt wird nur am Rand mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bedient. Bei der geringen Größe der Altstadt ist sie mit den üblichen Haltestelleneinzugsbereichen von 300 m trotzdem vollständig und überlappend erschlossen. Alle Linien in Richtung Omnibusbahnhof fahren die nördlich und östlich gelegenen Haltestellen Stadtgraben, Lustnauer Tor und Neckarbrücke an. Die in nördliche Richtung fahrenden Stadtbuslinien erschließen die Altstadt an ihrem östlichen Rand und fahren die Haltestellen Neckarbrücke und Lustnauer Tor (Wilhelmstraße) an. Lediglich im westlichen Teil wird die Altstadt tangential durch die Linien 9, 11 und 12 mit ihren Haltestellen Bürgeramt, Krümme Brücke und Haagtor bedient.

Aufgrund der dichten baulichen Struktur besteht keine Möglichkeit, wegen der geringen Flächenausdehnung der Altstadt aber wohl auch keine Notwendigkeit für eine zentralere Erschließung mit dem ÖPNV.

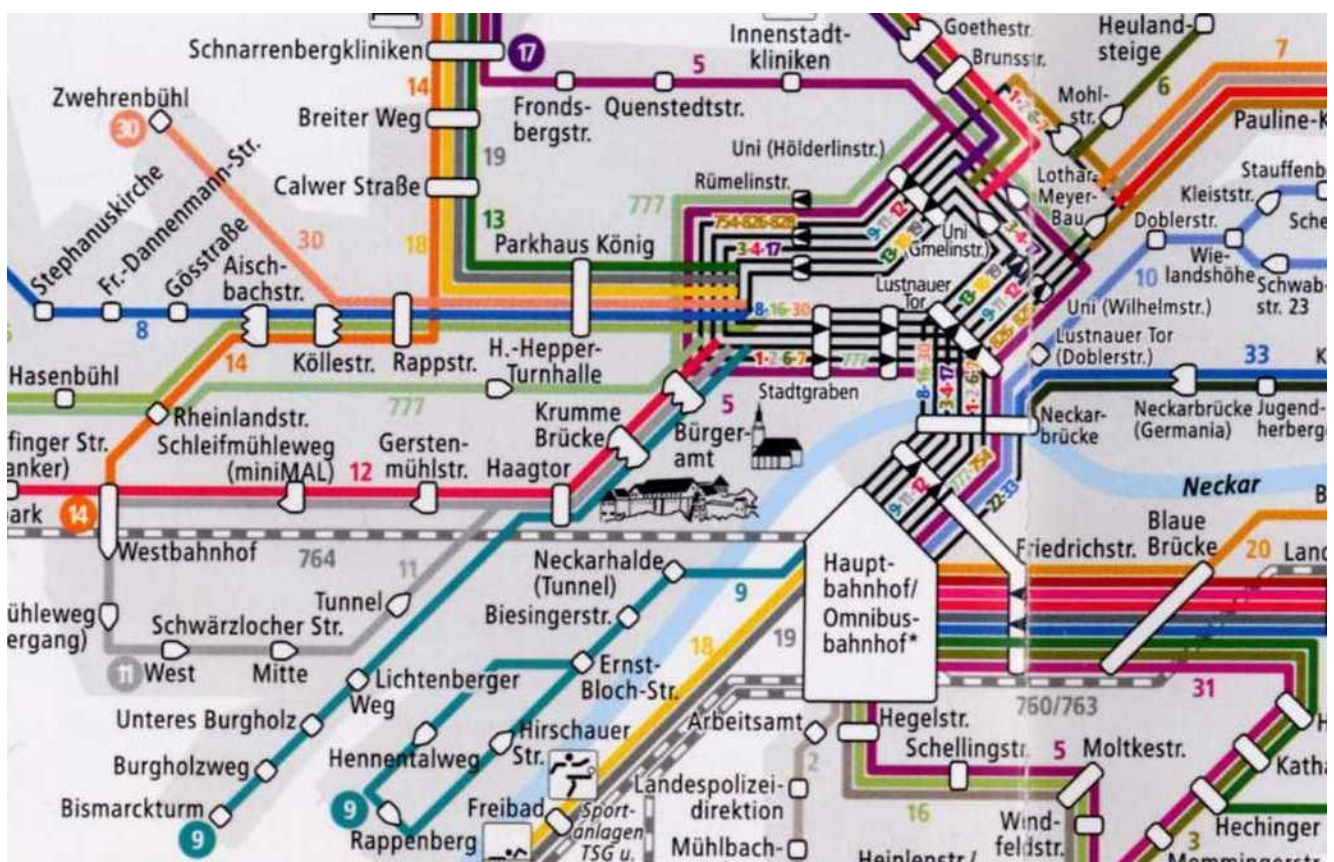


Abb. 21: Ausschnitt aus dem Liniennetzplan der Stadtverkehr Tübingen GmbH

Taxiverkehr

Der Taxiverkehr als „Halböffentlicher Verkehr“ erschließt die Altstadt zurzeit durch zwei Taxistände beim Bürgeramt in der Schmiedtorstraße (3) und durch die Taxenstände an der Taxizentrale in der Wilhelmstraße (1) sowie durch Ausweichplätze „Am Stadtgraben“ (2) neben dem Museum. Für die südliche Altstadt sind die nächsten erreichbaren Taxen in der Wöhrdstraße (4) stationiert.

Im Anhang 9 wurden die vorhandenen und die in die Analyse mit einbezogenen weiteren Standorte in ihrer Lage dargestellt. Die vorgenommenen Bewertungen sind in der unten stehenden Tabelle 1 detailliert erläutert. Hierbei ist nicht jeder Standort geeignet für das Taxiunternehmen. Manche Standorte liegen von potentiellen Kundinnen und Kunden zu weit entfernt oder sind durch die verkehrsrechtlich vorgeschriebenen Fahrtrichtungen nicht attraktiv für das Taxiunternehmen.

Andere der betrachteten Standorte sind aus Sicht der Taxiunternehmen sehr geeignet, da sie auch während der zahlreichen Festivitäten in der Altstadt anfahrbar und gerade dann auch sehr lukrativ sind. Das trifft z. B. auf den Standort auf dem Kelternplatz vorn zu. Aus städtebaulicher Sicht sollte jedoch nur ein Standplatz im hinteren Teil des Kelternplatzes toleriert werden.

Bei eventuell geplanten Neuausweisungen ist auf jeden Fall die Nähe zu den Fußgängerzonen und damit die Nähe zu Kundinnen und Kunden mit zu berücksichtigen. Abgelegene Plätze, die nicht direkt sichtbar sind, erschließen sich nur für ortskundige Fahrgäste.



Abb. 22: Taxistände in der Schmiedtorstraße

Die Nähe einer öffentlichen Telefonzelle ist für die Standorte vorteilhaft. Falls der Taxistand nicht durch ein Fahrzeug besetzt sein sollte, kann die Kundschaft über die Taxizentrale ein Fahrzeug ordern.

Standort	Bewertung	Erläuterung
1	Standort ist vorhanden und gut geeignet	Standort liegt organisatorisch günstig an der Taxizentrale.
2	Standort städtebaulich nicht erwünscht bzw. unwirtschaftlich für Taxiunternehmen	Standort ist aus unternehmerischer Sicht gegen einen attraktiveren Standort einzutauschen und dient lediglich als Ausweichplatz.
3	Standort ist vorhanden und gut geeignet	Standort kundennah am Bürgeramt und Bürgerheim.
4	Standort ist vorhanden und gut geeignet	Standort kundennah neben der Touristeninfo.
A	Standort ist denkbar	Standort Markt am Nonnenhaus. Kundennah zur Fußgängerzone.
B	Standort ist denkbar	Standort St.-Johannes-Kirche. Nähe Marktplatz, Fußgängerzone.
C	Standort ist denkbar	Standort Schmiedtorstr./Lazarettgasse. Könnte als zusätzlicher Platz zum Standort Bürgeramt dienen, falls dieser belegt ist.
D	Standort städtebaulich nicht erwünscht bzw. unwirtschaftlich für Taxiunternehmen	Standort auf dem Kelternplatz vorn ist städtebaulich nicht erwünscht, hinten ja.
E	Standort städtebaulich nicht erwünscht bzw. unwirtschaftlich für Taxiunternehmen	Standort an der ehemaligen Silcherschule liegt zu weit von der Altstadt entfernt. Unwirtschaftlich für das Taxiunternehmen.
F	Standort städtebaulich nicht erwünscht bzw. unwirtschaftlich für Taxiunternehmen	Standort an der Jakobuskirche ist städtebauliche nicht erwünscht und bei vielen Festen nicht anfahrbar.
G	Standort ist denkbar	Standort am Haagtorplatz. Nähe zum Marktplatz.
H	Standort ist denkbar	Standort Faules Eck. Direkte Nähe zum Marktplatz.
I	Standort ist denkbar	Standort Uhlandstraße. Nur als Ersatz für Wöhrdstraße sinnvoll.

Tab. 1: Erläuterungen zur Bewertung der Standorte für Taxen (Anhang 9)

Parken

Die Passantinnen und Passanten in der Tübinger Altstadt kommen nicht nur zu Fuß, mit dem Rad oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in die Altstadt. Sie benutzen auch das private Kraftfahrzeug für ihren Weg zum Einkaufen, Bummeln, Besuch der Gastronomie usw.

Aus den Ergebnissen der Befragung des geographischen Instituts kann man herauslesen, welche Parkorte von den Passantinnen und Passanten bevorzugt werden. Knapp über die Hälfte (53%) aller sucht einen Parkplatz auf der Straße und nur 30% stellen ihr Fahrzeug in einem der in Abbildung 23 aufgeführten Parkhäuser ab. Hierbei werden die Parkhäuser „König“ und „Stadtgraben“ mit einem Anteil von jeweils 40% der Personen, die in einem Parkhaus ihr Fahrzeug abstellen, genutzt. Dies spiegelt sich auch in etwa in der durchschnittlichen Auslastung der Parkhäuser wieder (siehe Anhang 11). Außerhalb weniger Spitzenzeiten sind noch Kapazitäten in den Parkhäusern vorhanden.

Bei der Betrachtung aller befragten Passantinnen und Passanten stellt sich das Auto mit 27% als Hauptverkehrsmittel dar, wohingegen unter den Tübingern (77,6% aller befragten Passantinnen und Passanten) nur 17,5% der Befragten mit dem Pkw in die Altstadt gekommen sind. Bei den Tübingern überwiegen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes: Zu Fuß 30%, mit dem Rad 21,2% und mit dem Bus sind 27% der befragten Tübinger Passantinnen und Passanten in die Altstadt gekommen.

Hieraus erkennt man, dass gerade für diejenigen, die nicht aus dem Stadtgebiet von Tübingen oder aus den Teilorten kommen, das Parken ihres Pkw ein erster Schritt für den Besuch der Tübinger Altstadt ist. Umso bedeutender wird eine gute Beschilderung der Parkmöglichkeiten außerhalb der Altstadt. Erste Optimierungen der Beschilderung der altstadtrelevanten Parkmöglichkeiten sind umgesetzt. Diese neue Beschilderung gibt den ortsunkundigen Besucherinnen und Besuchern der Altstadt klare Hinweise, in welchem Parkhaus oder auf welchem Parkplatz sie am besten ihr Auto in fußläufiger Entfernung zu ihrem Ziel abstellen können. Das gesamte Altstadtgebiet ist in maximal 10 Gehminuten von den verschiedenen Parkmöglichkeiten zu erreichen (Anhang 10b). Welche Bereiche bereits innerhalb von 5 Gehminuten zu errei-

chen sind, ist in Abbildung 24 und im Anhang 10 a dargestellt.

Generell ist zu sagen, dass weder öffentliche noch private Betreiber Parkierungsbauwerke für den Spitzenverkehr vorhalten können. Das ist wirtschaftlich nicht darstellbar. Deshalb kann man durchaus sagen, dass rund um die Altstadt Parkhäuser und Parkplätze in angemessener Anzahl vorhanden sind. Die in den Parkhäusern vorhandene Parkplatzanzahl sowie die zurzeit gültigen Parkgebühren sind in Anhang 11a dargestellt.

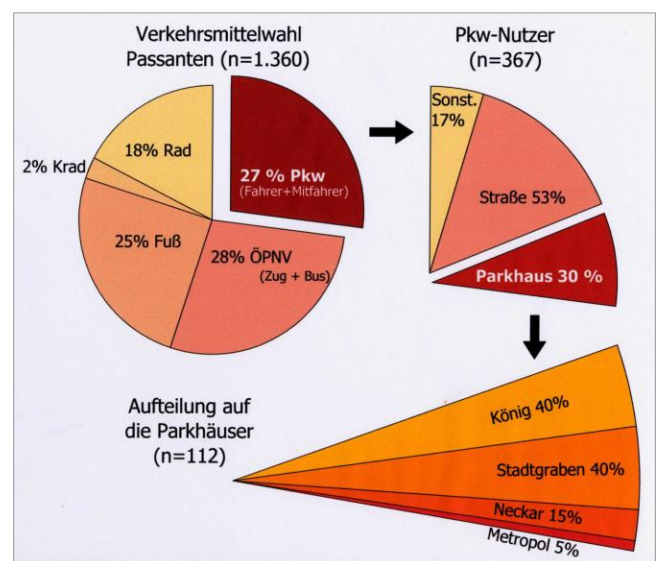


Abb. 23: Pkw-Nutzung und Parkverhalten (nach den Ergebnissen des Geographischen Instituts)



Abb. 24: Übersicht über Parkmöglichkeiten rund um die Altstadt mit Radien der Erreichbarkeit in 5 Gehminuten

Trotzdem gibt es immer wieder Verstöße in Form von illegalem Parken, wie es beispielhaft auf den abgebildeten Fotos dokumentiert wird. Die in den Fotografien und in Anhang 12 dokumentierten Parkverstöße werden hauptsächlich von ortskundigen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern begangen.

Betrachtet man die Auslastung der um die Altstadt liegenden Parkhäuser, wäre dies meist gar nicht notwendig und auch die landläufige Meinung, dass man in Tübingen keinen Parkplatz findet, kommt wohl eher daher, dass viele Besucherinnen und Besucher der Tübinger Altstadt zuerst versuchen, auf der Straße einen Parkplatz zu finden. Dies bestätigt auch das Umfrageergebnis des Geographischen Instituts. Eine Rolle spielt sicher auch die Argumentation von Handels- und Gewerbetreibenden, dass bei einem größeren Angebot von Parkmöglichkeiten auch mehr Kundinnen und Kunden kämen.

Von den Parkhäusern sind aktuelle Auslastungstagesganglinien nicht verfügbar. Aus subjektiven Beobachtungen bestehen in den Parkhäusern Stadtgraben und König bis auf Freitag- und Samstagmittag freie Kapazitäten.

Dies zeigte sich bereits 1995. Im Rahmen eines Forschungsvorhabens: „Veränderungen im Verkehrsverhalten durch intensive Parkraumbewirtschaftung unter Berücksichtigung der Zusammenhänge von Stadt und Verkehr“ an der Universität Kaiserslautern, dessen Schlussbericht im Februar 1996 veröffentlicht wurde, wurden die Auslastungen der Parkhäuser König und Stadtgraben mit aufwändigen Begehungen in einer Vorher-Nachher-Untersuchung erhoben. Im Rahmen des Verkehrskonzepts Altstadt interessiert vor allem die Nachheruntersuchung, da diese die Auslastungssituation der Parkhäuser nach Einführung der Parkraumbewirtschaftung zeigt. Die Ergebnisse dieser Untersuchung an einem Dienstag und einem Samstag im Jahr 1995 sind im Anhang dargestellt.

Die Belegungsdiagramme zeigen beim Parkhaus König (Anhang 11b), dass es an einem Dienstag nachmittags für etwa eineinhalb Stunden und an einem Samstag ebenfalls für eineinhalb Stunden um die Mittagszeit ausgelastet war. Das Parkhaus Stadtgraben (Anhang 11c) war an einem Dienstag zu keiner Zeit voll, wohingegen an einem Samstag ebenfalls um die

Mittagszeit für etwa zwei Stunden jeder Parkplatz im Parkhaus Stadtgraben belegt war.

In Anhang 11d ist die Belegungstagesganglinie des Parkhauses Brunnenstraße dargestellt. Hier zeigt sich, dass werktags durch einen hohen Anteil dauerparkende Fahrzeuge das Parkhaus zur Mittagszeit voll belegt ist. Zu dieser Zeit liegt deren Anteil über 75%. Samstags hingegen bietet das Parkhaus noch ausreichend Kapazitäten. An diesem Wochentag liegt die gesamte Auslastung noch unter 20%.



Abb. 25: „Wildes“ Parken in der Neuen Straße, ...



Abb.26: ...auf dem Marktplatz und...



Abb. 27: ... auf dem Kelterplatz.

Bewohnerparken

Aus der Gruppe der Bewohnerinnen und Bewohner wurden etwa 10% aller Haushalte in der Altstadt befragt. Bei den befragten Haushalten in der Altstadt handelte es sich zu 23% um Ein-Personen-Haushalte. 14% der Befragten lebten mit ihrem Partner zusammen. Bei 24% der Haushalte drehte es sich um Familien und bei 39% wurde eine Wohngemeinschaft befragt. Zusätzlich wurden 12 Haushalte in der Mühlstraße befragt, die hier jedoch außer Acht gelassen werden sollen.

Bei der Befragung der Bewohnerinnen und Bewohner zu verkehrlichen Themen war die Kfz-Verfügbarkeit und die Stellplatzverfügbarkeit von vorrangigem Interesse. Hier zeigte sich, dass 51% von ihnen einen eigenen Pkw besitzen. 10,7% nehmen am Carsharing teil oder leihen sich den Pkw von Bekannten. 4,2% besitzen ein Krad und für rund 34% der Bewohnerinnen und Bewohner der Altstadt ist kein motorisiertes Fahrzeug verfügbar. Den Besitzerinnen und Besitzern der motorisierten Fahrzeuge stehen nur zu ca. 18% private Stellplätze zur Verfügung. 15% mieten sich einen Parkplatz in einem Parkhaus an. Rund 61% nutzen einen Bewohnerparkausweis zum Abstellen ihrer Fahrzeuge und rund 7% suchen sich anderweitig einen Parkplatz. Eine Aufteilung auf die einzelnen Bereiche der Altstadt sieht man in Abbildung 28 und Anhang 1. Auffallend ist hierbei, dass in den Bereichen, in denen Parkplätze auf der Straße zur Verfügung stehen, auch ein höherer Anteil an eigenen Fahrzeugen in den Haushalten vorhanden ist. Im Be-

reich der Fußgängerzonen besitzen über die Hälfte der Haushalte kein eigenes Fahrzeug und im Bereich des Holzmarkts und der Neckargasse steht keinem der Befragten gleichzeitig auch ein privater Stellplatz zur Verfügung.

Obwohl nur insgesamt 33% der Fahrzeughalterinnen und -halter in der Altstadt einen privaten Stellplatz oder einen angemieteten Parkplatz in einem der Parkhäuser benutzen, sagen nur 8,8% von denen, die sich zu diesem Thema äußerten, dass sie eine Quartiersgarage auf jeden Fall benützen würden, wenn dieses Angebot bestünde. Rund 44% der Bewohnerinnen und Bewohner würden eine Quartiersgarage unter bestimmten finanziellen bzw. lokalen Bedingungen nutzen. Rund 33% der Befragten lehnen eine Nutzung von Quartiersgaragen generell ab. Durchschnittlich sollte der Stellplatz in der Quartiersgarage höchstens 430 m (ca. 5 Gehminuten) von der Wohnung entfernt sein und maximal 30,-- € im Monat kosten. Familien sind nach ihren Antworten bereit mit etwa 40,-- €/Monat mehr zu zahlen und mit durchschnittlich 460 m auch weiter zu ihrem abgestellten Fahrzeug zu laufen, als z.B. Wohngemeinschaften, die nur knappe 20,-- €/Monat für einen Stellplatz in einer Quartiersgarage aufbringen wollen und Alleinstehende, die nur 380 m Wegstrecke zur Quartiersgarage in Kauf nehmen möchten. Die derzeitigen Gebühren in den zentralen Tübinger Parkhäusern betragen 36 bis 82 € pro Monat. Hierbei ist das Parkhaus in der Brunnenstraße das Preiswerteste, mit 36 € pro Monat liegt es jedoch noch über dem Preis, den die Befragten bereit sind zu zahlen.

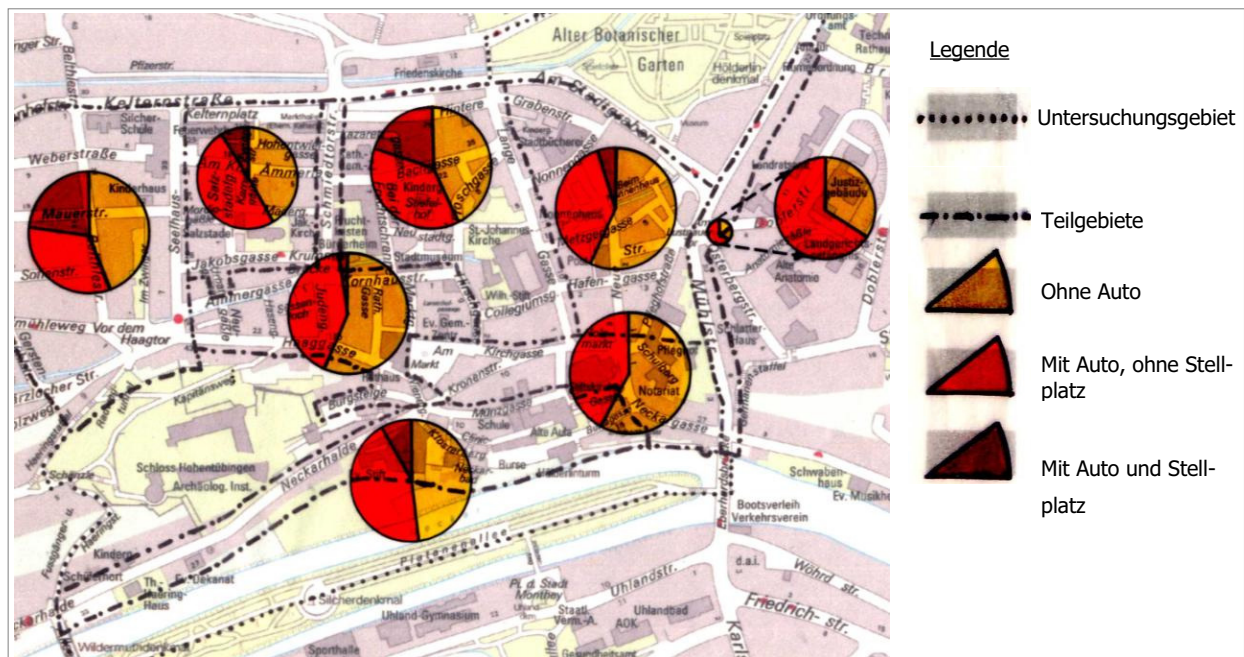


Abb. 28: Befragungsergebnis Kfz- und Stellplatzverfügbarkeit bei den Bewohnerinnen und Bewohnern der Altstadt

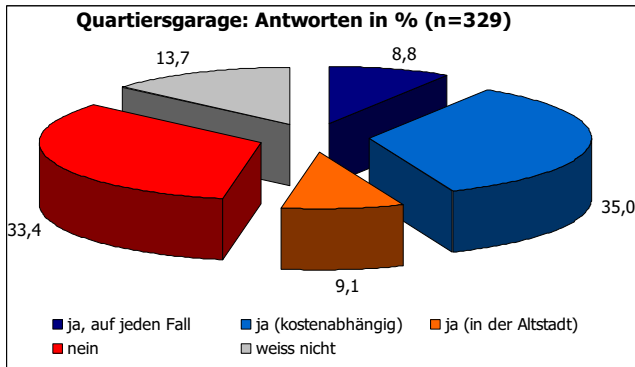


Abb. 29: Antworten der befragten Bewohnerinnen und Bewohner der Altstadt (423) auf die Frage der Bereitschaft zur Nutzung von Quartiersgaragen (nach den Ergebnissen des Geographischen Instituts)

Das Verhältnis der in den Parkraumbewirtschaftungsgebieten vorhandenen Parkplätze zu den ausgegebenen Bewohnerparkausweisen spielt für die Funktionsfähigkeit des Parkierungskonzepts eine wichtige Rolle. Leider ist eine „altstadtgenaue“ Abgrenzung der herausgegebenen Parkausweise nicht möglich, jedoch sagt auch die Gesamtzahl der im jeweiligen Gebiet ausgegebenen Parkausweise einiges über das Missverhältnis der zur Verfügung stehenden Parkplätze im untersuchten Altstadtgebiet zu den ausgegebenen Ausweisen aus. Hierbei muss man bei der Betrachtung des in Abbildung 30 dargestellten Diagramms die Größe der jeweiligen Parkraumbewirtschaftungsgebiete berücksichtigen. Die Mangelsituation in der Altstadt wird dadurch entspannt, dass die Bewohnerinnen und Bewohner aus den Gebieten 1 und 2 Parkplätze in den Gebieten 3 und 12 mitbenutzen dürfen. Auch diejeni-

gen aus Gebiet 3 können auf Parkplätze im Gebiet 12 zurückgreifen. Hierdurch entstehen weite Fußwege für die Betroffenen.

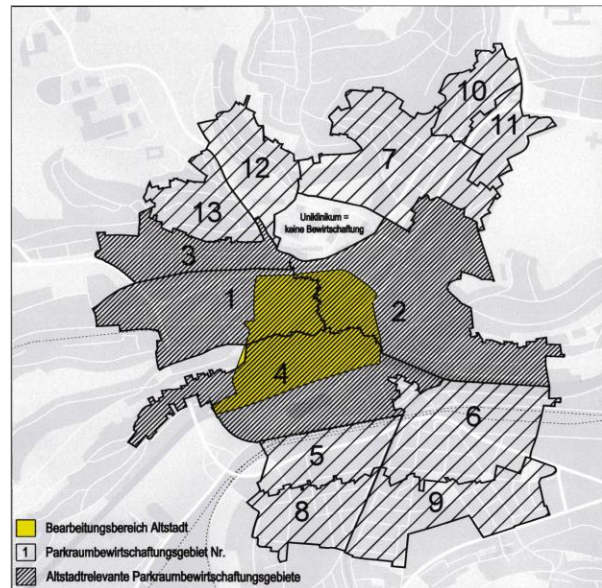


Abb. 31: Lage der Parkraumbewirtschaftungsgebiete

Betrachtet man die Parkraumbewirtschaftungsgebiete im Ganzen, so ist das Verhältnis der vorhandene Parkplätze im Gebiet zu den ausgegebenen Parkausweisen bis zu 1:2 als vollkommen unproblematisch zu bezeichnen. In verschiedenen Veröffentlichungen wird sogar ein Verhältnis von 1:3 als unproblematisch angesehen

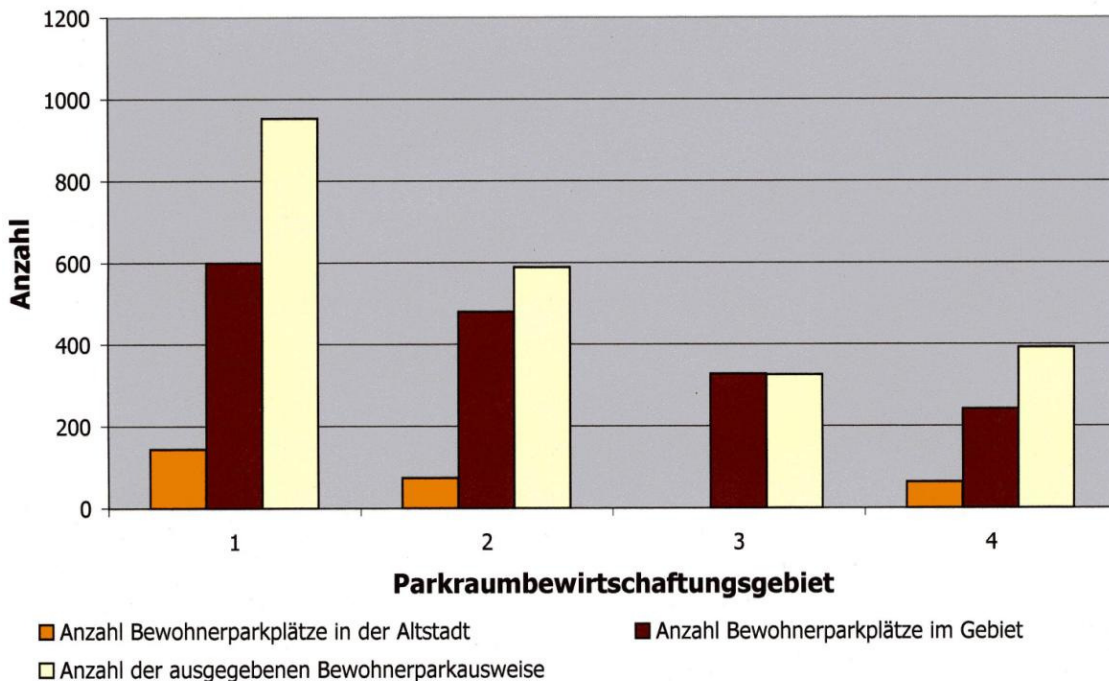


Abb. 30: Verhältnis der zur Verfügung stehenden Bewohnerparkplätze zu den ausgegebenen Bewohnerparkausweisen in den Parkraumbewirtschaftungsgebieten

Ein Aspekt sind sicher auch die Kosten für die jeweiligen Parkmöglichkeiten. Bewohnerinnen und Bewohner ziehen trotz stark begrenzter Parkplatzzahl und weiten Wegen das Parken auf der Straße häufig einem Dauerparkplatz in einem der Parkhäuser vor. Der Bewohnerparkausweis schlägt mit 30 € pro Jahr und einigen Unbequemlichkeiten zu Buche, wohingegen ein bequemer Parkplatz in einem der Parkhäuser durchschnittlich 60 € pro Monat (720 € pro Jahr), also etwa das Vierundzwanzigfache kostet.

Motorradparkplätze

Neben dem Parkplatzbedarf von Pkw und Problemen mit illegal geparkten vierrädrigen motorisierten Fahrzeugen gibt es in und direkt angrenzend zur Altstadt einen Bedarf an Parkplätzen für zweirädrige motorisierte Fahrzeuge. Gerade in den wärmeren Jahreszeiten sind das Motorrad, der Motorroller und das Mofa beliebte Fahrzeuge nicht nur unter jungen Menschen. Zurzeit bestehen in unmittelbarer Altstadtnähe zwei ausgewiesene Parkplätze für motorisierte Zweiräder. Am Stadtgraben vor dem Markt am Nonnenhaus stehen ca. 13 und in der Doblerstraße stehen etwa 12 Parkplätze zur Verfügung. Die offiziell ausgewiesenen Parkplätze sind im Anhang 13 dargestellt, durch ein grünes Symbol in ihrer Lage und durch ein Foto dokumentiert.

Weiterhin sind im Anhang 13 andere Standorte dokumentiert, die durch Motorradfahrer als Abstellplätze genutzt werden.

Die in Anhang 13 mit einem roten Symbol versehenen Standorte, an denen abgestellte Motorräder kartiert wurden, stellen aus verkehrsplanerischer Sicht ungeeignete Standorte für ausgewiesene Motorradparkplätze dar. Die an den so dargestellten Orten abgestellten Motorräder stören zum Teil den Verkehrsablauf, da sie Wege für zum Beispiel den Fußverkehr blockieren, oder sie sind aus gestalterischer Sicht äußerst störend.

An den mit einem zusätzlichen gelben „Blitzpfeil“ gekennzeichneten Stellen stehen die dort abgestellten Motorräder im Konflikt mit Fahrrädern. Hier wurden die Motorräder in Fahrradabstellanlagen geparkt. Meist nimmt hierbei ein Motorrad den Platz für die Abstellmöglichkeit von zwei Fahrrädern ein, ohne dies zur Sicherung zu benötigen. Sicherlich ist ein hier abgestelltes Motorrad gestalterisch weniger störend als an anderen Standorten, jedoch blockiert es sichere Fahrradstellplätze, die von der Stadtverwaltung mit finanziellem Aufwand aufgestellt wurden.



Abb. 32: Nicht ausgewiesener Motorradparkplatz in der Collegiumsgasse



Abb. 33: In den Fahrradabstellanlage geparkte Motorräder in der Ammergasse

Anhang

Stand 2006

- Anhang 1 Ergebnisse zur Kfz- und Stellplatzverfügbarkeit aus der Haushaltsbefragung des geographischen Instituts in der Tübinger Altstadt
- Anhang 2 Übersicht Fußgängerbeziehungen der Altstadt
- Anhang 3 Analyse Fußverkehr in der Altstadt
- Anhang 4 Übersicht Bestand Radnetz Altstadt
- Anhang 5a Bestand Abstellanlagen in der Altstadt – Fotodokumentation
- Anhang 5b Bestandszahlen Fahrradabstellanlagen in der Altstadt
- Anhang 5c Auszüge der in anderen Städten und Kommunen gültigen Stellplatzsatzungen
- Anhang 6 Analyse Radnetz und Abstellanlagen in der Altstadt
- Anhang 7 Verkehrsrechtliche Situation in der Altstadt
- Anhang 8 Analyse Verkehrsführung des motorisierten Verkehrs in der Altstadt
- Anhang 8a Kennzeichenverfolgung im Bereich Lustnauer Tor – Hafengasse am Mittwoch, den 17. Mai 2006
- Anhang 8b Kennzeichenverfolgung im Bereich Lustnauer Tor – Hafengasse am Samstag, den 20. Mai 2006
- Anhang 9 Analyse ÖPNV und Taxiangebot
- Anhang 10a Übersicht Parken Altstadt
Erreichbarkeit in 5 Minuten
- Anhang 10b Übersicht Parken Altstadt
Erreichbarkeit in 10 Minuten
- Anhang 11a Übersicht der innenstadtrelevanten Parkhäuser
- Anhang 11b Auslastung Parkhaus König im Tagesverlauf an einem Dienstag und einem Samstag im Jahr 1995
- Anhang 11c Auslastung Parkhaus Stadtgraben im Tagesverlauf an einem Dienstag und einem Samstag im Jahr 1995
- Anhang 11d Auslastung Parkhaus Brunnenstraße im Tagesverlauf wochentags und samstags
- Anhang 12 Analyse Parken in der Altstadt
- Anhang 13 Analyse Motorradparkplätze in der Altstadt

Literatur

- [1] Veränderungen im Verkehrsverhalten durch intensive Parkraumbewirtschaftung unter Berücksichtigung der Zusammenhänge von Stadt und Verkehr
Schlussbericht zum Forschungsvorhaben FE 70416/93
Fachgebiet Verkehrswesen
Universität Kaiserslautern
Februar 1996

- [2] Leben und Arbeiten in der Tübinger Altstadt
Studie erstellt im Auftrag des Stadtplanungsamtes Tübingen zur Stärkung der Altstadt
Geographisches Institut
Eberhard Karls Universität Tübingen
November 2004

- [3] Mobilität in Deutschland 2002 - Fahrradverkehr
Herausgeber: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BMVBW, Bonn
April 2004

Verkehrskonzept Altstadt
Analyse

Herausgeber:
Universitätsstadt Tübingen
Stadtplanungsamt / Abteilung Verkehrsplanung

April 2008

