

[ADFC Kreisverband Reutlingen, Reutlingen@adfc-bw.de](mailto:Reutlingen@adfc-bw.de)

[mailto: Reutlingen@adfc-bw.de](mailto:Reutlingen@adfc-bw.de)
<http://www.adfc-bw.de/Reutlingen/>

Stammtisch:
jeden ersten Dienstag im Monat
ab 20.00 Uhr
in der Gaststätte Nepomuk

21. September 2017

Die Idee ist gut - Forderungen der Umweltverbände zum Luftreinhalteplan

Gemeinsame Stellungnahme des NABU, BUND, VCD und ADFC

Was erwarten die Umweltverbände vom neuen Luftreinhalteplan?

Damit die Grenzwerte eingehalten werden brauchen wir gleichzeitig Angebote beim Umweltverbund und Restriktionen beim Autoverkehr.

Umweltverbund

Die Vorschläge beim Umweltverbund sind nur scheinbar auf dem Tisch. In Wirklichkeit ist kaum klar wer welche Maßnahmen tatsächlich umsetzen wird.

Fuß- und Radverkehr bieten im Allgemeinen die größten Chancen mit wenig Geld viel zu erreichen. Die Investitionen sind im Vergleich zu Bus und Bahn gering. Aber schon beim ersten und umweltfreundlichsten Element ist Fehlanzeige: es gibt keine konkreten Ideen und Vorschläge für den Fußverkehr! Und dies obwohl die Stadt Reutlingen beim Fußverkehrs-Check des Landes mitgemacht hatte.

Beim Radverkehr warten wir sehnsüchtig auf den Masterplan Radverkehr, der aber frühestens nach Öffnung des Achalmtunnels vorgestellt wird. Und dann wartet noch die Aufgabe der Priorisierung innerhalb eines umfangreichen Plans.

Sowohl im Fuß- als auch im Radverkehr gilt unserer Erfahrung nach: wir brauchen ein flächendeckendes Netz komfortabler Wege damit der jeweilige Verkehr signifikant zunimmt. Und: je mehr Bäume und andere Begrünung in den Straßen sind, desto lieber laufen und radeln die Leute. Und die Schadstoffe senkt es auch.

Im Radverkehr hat der ADFC bereits 2015 ein Konzept vorgestellt, das in weiten Teilen sehr schnell umgesetzt werden könnte. Die Grünen und Unabhängigen haben 2016

ein mit uns kompatibles Konzept vorgelegt, das bis zum 30.6.2018 umgesetzt sein könnte.

Die Idee ist gut, den Umweltverbund zu fördern. Wir fordern aber dringend Entscheidungen, welche konkreten Maßnahmen von wem und wann umgesetzt werden!

Bei **Bus und Bahn** gibt es immerhin konkrete Vorschläge bei der RSV (Stadtbuskonzept aus dem Jahr 2015) und zur Regionalstadtbahn. Es fehlen aber Maßnahmen für die wichtigen Busverbindungen von und zur Alb (Reutlingen – Engstingen, auch über Gönningen) und nach Gomaringen – Mössingen. Ebenso fehlen die Busverbindungen auf die Filder (die zurzeit zwar Flugreisenden, aber nicht Pendlern helfen) und nach Dettenhausen (Anschluss nach Böblingen/Sindelfingen). Für die überörtlichen Busse ist der Landkreis Reutlingen zuständig; bei kreisüberschreitenden Verkehren in Abstimmung mit den Nachbarkreisen bzw. der Region Stuttgart.

Wir fordern, dass der Kreis Reutlingen in die Umsetzung des Luftreinhalteplans eng eingebunden wird und der Fahrplan der Busse nach Engstingen, Mössingen und in die Region Stuttgart deutlich verbessert wird.

Restriktionen beim Autoverkehr in der Stadt

Die sind leicht zu haben, weil am 27. Oktober 2017 der Achalmtunnel eröffnet wird. Dieser soll den Durchgangsverkehr durch Reutlingen aufnehmen und damit die Innenstadt entlasten. Damit dies auch funktioniert, brauchen wir Beschränkungen beim Autoverkehr in der Stadt. Ohne Kapazitätsverringering wird der Tunnel zu mehr Autoverkehr führen, da das Straßenangebot mehr und besser wird.

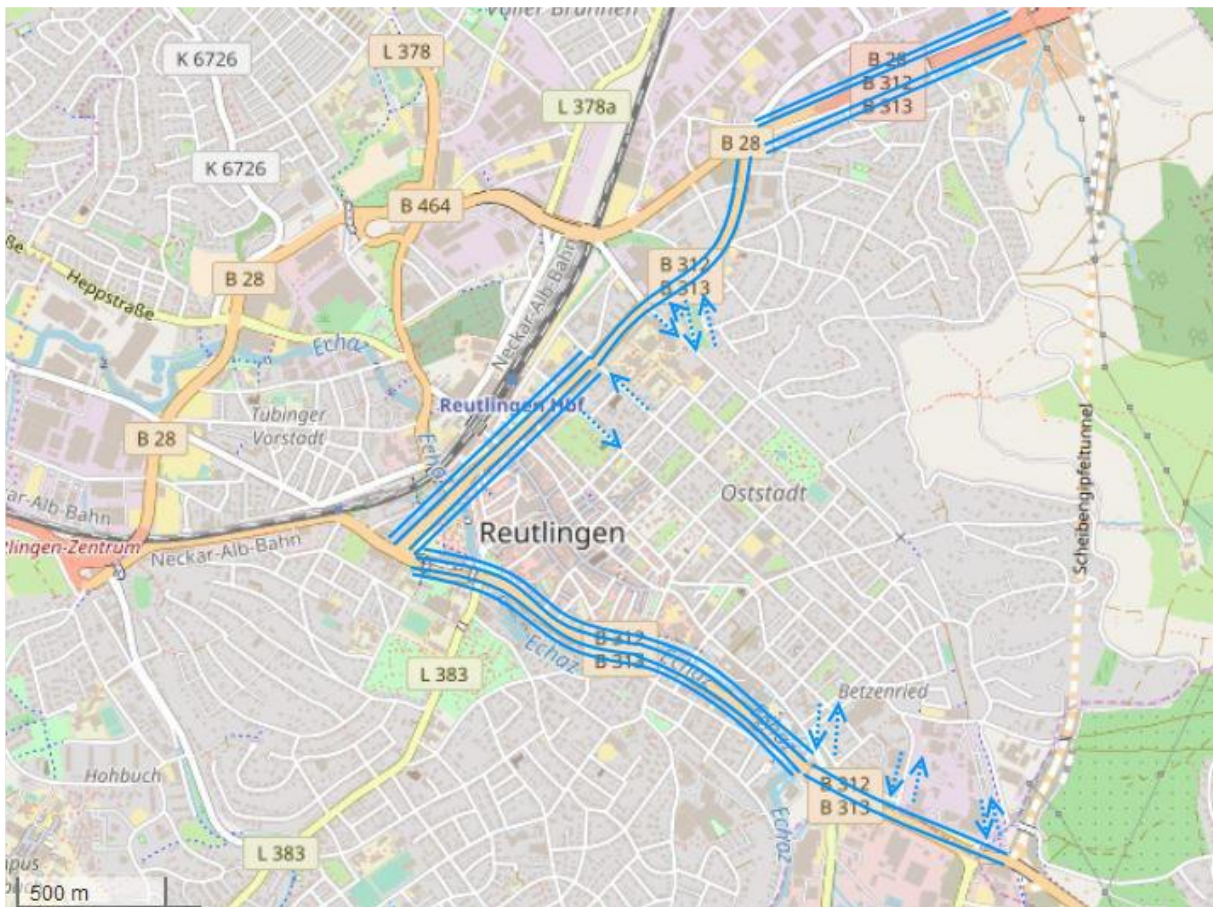
Wir fordern, dass der Autoverkehr in Reutlingen und Eningen um so viel Autos verringert werden muss, wie künftig durch den Tunnel fahren!

In der Summe ist das gar keine Restriktion. Aber immerhin auch nicht mehr Autoverkehr, was ohne Luftreinhalteplan zu erwarten gewesen wäre. Und in der Stadt und in Eningen ist dann weniger Verkehr zu erwarten.

Die Zufahrtstrecken in die Stadt sollten in der Kapazität verringert werden; die Stadtverwaltung Reutlingen schlug vor, die Marktstraße zwischen Südbahnhof und der Kreuzung mit der Alb-/Römerstraße ("Dreispitz") auf zwei Spuren (eine Fahrbahn pro Richtung) zu reduzieren. Dann erhöht sich der Reiz für Autofahrer durch den Tunnel zu fahren.

Dasselbe gilt für die andere Richtung: Auch die Karlstraße sollte zwischen dem Knoten In Laisen und der Bismarckstraße auf zwei Spuren (eine Fahrbahn pro Richtung) reduziert werden. Wie auf der südlichen Seite der Stadt erhöht sich so der Reiz für Autofahrer durch den Tunnel zu fahren. Gewinnerin ist in beiden Fällen die Oststadt, deren Zu- und Ausfahrten so an der richtigen Stelle und damit wirkungsvoll reduziert werden. Wer in die Oststadt will fährt weiterhin auf der alten Strecke, wer in weiter entfernte Stadtviertel will (oder gar durch die Stadt durch) wird durch den Tunnel schneller sein.

Durch zwei kurze Strecken Zweispurigkeit von jeweils rund einem km kann eine große Wirkung erreicht werden (siehe Bild):



Die Idee ist gut, zweispurige Stadteinfahrten im Norden wie im Süden zu haben. Die Idee soll umgesetzt werden!

Was wäre die Alternative?

Wird die Kapazität auf der Lederstraße/Am Echazufer auf der ganzen Strecke, also bis zum Tübinger Tor, reduziert, dann erhöht sich die Gefahr, dass mit dem Auto durch die Oststadt, statt über das Tübinger Tor gefahren wird. Denn es ist dann nicht mehr sicher, dass der Weg zwischen Dreispitz und Bismarckstraße (oder andersherum) wirklich über das Tübinger Tor schneller ist, als durch die Oststadt.

Wegen der vielen Anwohner, aber auch aus stadtplanerischen Gründen, wollen wir mehr Autoverkehr durch die Oststadt aber vermeiden. Genauso, wegen der vielen Anwohner, aber auch aus stadtplanerischen Gründen, wollen wir den Autoverkehr in der oberen Karlstraße reduzieren.

Es ist deshalb für uns keine Alternative die Karlstraße zu lassen wie sie ist. Sie ist als Zufahrt zur Oststadt genauso wichtig wie die Marktstraße.

Für die ganze Innenstadt

Wir wollen die Luft in der ganzen Innenstadt verbessern, nicht nur an der Messstation in der Lederstraße. Wir müssen also vermeiden, dass der Autoverkehr, der künftig durch den Tunnel fährt, nur einfach Platz für zusätzlichen Autoverkehr schafft. Für die Umwelt macht der Tunnel nur dann Sinn, wenn wirklich die Innenstadt entlastet wird. Dafür muss die Kapazität der innerstädtischen Durchfahrt reduziert werden, am einfachsten durch weniger Spuren auf der Zufahrt und Pfortner-Schaltungen an den Ampeln.

Wir wollen den Umweltverbund fördern. Wenn der Fußverkehr "besser laufen" soll, dann braucht er auch mehr grün an den Ampeln - genauso wie der Radverkehr. Wenn die Durchfahrt untere Karlstraße - AOK - Lederstraße - Am Echazufer vierspurig bleibt, dann ist Luft für mehr grün für den Fuß- und Radverkehr, dann sollte Verbesserungen hier nichts mehr im Wege stehen.

Dann ist es auch möglich das Ringelbach über den Lindachknoten attraktiv für FußgängerInnen und RadlerInnen an die Stadt anzubinden, wie es der ADFC fordert. Der Autoverkehr kann dann über die Kreuzung Seestraße mit mehr grün als bisher geführt werden.

Wir fordern im Bereich der vierspurigen Karl- und Lederstraße mehr Grünzeit für den querenden Fuß- und Radverkehr!

Zusammenfassung:

Damit die Grenzwerte eingehalten werden brauchen wir gleichzeitig Angebote beim Umweltverbund und Restriktionen beim Autoverkehr.

Die Idee ist gut, den Umweltverbund zu fördern. Wir fordern aber dringend Entscheidungen, welche konkreten Maßnahmen von wem und wann umgesetzt werden!

Wir fordern, dass der Kreis Reutlingen in die Umsetzung des Luftreinhalteplans eng eingebunden wird und der Fahrplan der Busse nach Engstingen, Mössingen und in die Region Stuttgart deutlich verbessert wird.

Wir fordern, dass der Autoverkehr in Reutlingen und Eningen um so viel Autos verringert werden muss, wie künftig durch den Tunnel fahren!

Die Idee ist gut, zweispurige Stadteinfahrten im Norden wie im Süden zu haben. Die Idee soll umgesetzt werden!

Wir fordern im Bereich der vierspurigen Karl- und Lederstraße mehr Grünzeit für den querenden Fuß- und Radverkehr!

NABU Thomas Höfer
BUND Ira Walet
VCD Peter Stary und Florian Müller
ADFC Holger Bergmann