

Die Hochbrücke und ihre Entlastungsfunktion

Je näher die Hochbrücke ihrer Realisierung entgegen geht, umso lauter werden die Unkenrufe der ehemaligen Skeptiker und Gegner, die Brücke würde die Unterstadt nur zu 50 % entlasten, also nicht ausreichend, um die Unterstadt fußgängerfreundlich gestalten zu können.

Man hat den Eindruck, als müsse der Hochbrücke nach der mühsam gewonnenen politischen Einigung nun irgend ein Schönheitsfehler angeheftet werden, damit vor allem von CDU-Seite wieder die alte Diskussion aufgemacht werden kann: Hochbrücke versus Innere Entlastungsstraße (IE).

Nur wer absolut phantasielos ist, glaubt daran, dass von den heute ca. 22.000 Fahrzeugen noch 11.000 weiterhin durch die Unterstadt fahren müssten. So etwas wäre in der Tat ein Armutszeugnis für alle Verkehrs- und Städteplaner.

Für Grüne und Offene Grüne Liste (OGL) ist diese Diskussion unverständlich. Von Anfang an haben wir die Hochbrücke mit einer Entlastung für die Unterstadt von 70 – 80 % begründet. Die verkehrslenkenden Möglichkeiten, mit denen das erreicht werden kann, bestehen heute genauso, die Voraussetzungen sind sogar günstiger geworden.

Hier der Maßnahmenkatalog:

- Verminderung der Fahrgeschwindigkeit in der Unterstadt auf Tempo 30 wurde schon durchgeführt, muss allerdings noch kontrolliert werden.
- Rückstufung der B 14 zur Landes- oder Kreisstraße.
- LKW-Verbot in der Unterstadt, ausgenommen für Anlieferer.
- Rückbau des Straßenraums zwecks breiterer Gehwege und Bepflanzung.
- Verkehrsberuhigte Bereiche in der Schillerstraße, Raibegässle, Saarstraße und Mühlgäse.
- Tempo 30 auf der gesamten Alten Bildechinger Steige.
- Verkehrslenkende Ampelschaltungen zur Begünstigung der Brückenbenutzung am Knoten 5 beim Rauschbart und am Knoten 6 Hornaustraße.
- Verkehrslenkende Beschilderung für den von Bildechingen oder der Querspange kommenden Verkehr am nördlichen Knotenpunkt, Knoten 5 (Rauschbart).

Die Zielorte: Bahnhof, Post, Kreissparkasse, Einkaufszentren, Gymnasium, Kreisberufsschule, Rexroth sind über die Hochbrücke zu führen.

Vom gleichen Knotenpunkt sind die Zielorte Historische Altstadt, Krankenhaus und Rathaus über die jetzige B 14 zu führen.

- Verkehrslenkende Beschilderung von Horb West (Dammstraße) kommend am Knotenpunkt zur B 32. Die Zielorte Gewerbegebiet Hohenberg, Schulzentrum, Industriegebiet sind über die Hochbrücke zu führen.

Auf diese Weise bleibt für den Autoverkehr nur noch die Verkehrsbeziehung Mühlen – Sulz durch die Unterstadt übrig. Und als Zielorte Krankenhaus, Rathaus und Historische Altstadt. **Alle anderen Verkehrsbezüge können über die Hochbrücke abgewickelt werden.**

Es ist deshalb völlig unnötig, weitere Verkehrsflächen in der Unterstadt zu schaffen. Vielmehr ist es endlich an der Zeit, eine menschengerechte und einkaufsfreundliche Kernstadt zu entwickeln, ohne Warteschikanen an Ampeln, ohne Lärm, ohne Abgase und Gefahren. Fußgänger und Radfahrer sollen endlich Räume in der Unterstadt bekommen. Dazu muss das Wohnen in der Unterstadt eine neue Qualität gewinnen.