

## Beschlussvorlage

zur Vorberatung im	<b>Alle Ortschaftsräte</b>
zur Vorberatung im	<b>Alle Ortsbeiräte</b>
zur Vorberatung im	<b>Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung</b>
zur Behandlung im	<b>Gemeinderat</b>

---

<b>Betreff:</b>	<b>Grundsatzbeschluss Radverkehrskonzept Tübingen 2030</b>
Bezug:	Vorlage 351/2021
Anlagen:	Anlage 1 Routennetz Anlage 2 Qualitätsstandards

---

## Beschlussantrag:

1. Das in Anlage 1 dargestellte hierarchische Routennetz aus Radvorrangrouten und Ergänzungsrouten wird bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen zugrunde gelegt.
2. Die in Anlage 2 dargestellten Qualitätsstandards sollen bei Neu- und Umplanungen der Radverkehrsinfrastruktur zugrunde gelegt werden. Eine Abwägung z.B. mit Belangen des KFZ- und des Fußverkehrs erfolgt im jeweiligen Planungsprozess.
3. Für die Verbindung Derendinger Allee, Belthlestraße bis Westbahnhofstraße soll die Umsetzung einer Radvorrangroute mit einer Machbarkeitsstudie geprüft werden. Weitere Umsetzungen der Radvorrangrouten ergeben sich aus den Kriterien Relevanz, Lückenschluss und Maßnahmen Dritter.

## Finanzielle Auswirkungen

Für die Erstellung von Machbarkeitsstudien sind unter dem Projekt „P1032 - Radverkehrskonzept 2030 Umsetzung – Vorplanung“ 50.000 € für das Haushaltsjahr 2024 hinterlegt. Die Finanzierung der baulichen Umsetzung erfolgt aus dem Radwegebauprogramm.

## **Begründung:**

### 1. Anlass / Problemstellung

Mit dem bisherigen Radverkehrskonzept der Universitätsstadt Tübingen von 2010 wurden viele Maßnahmen umgesetzt und streckenweise eine Verbesserung der Radinfrastruktur erreicht. Dies bestätigen auch die Ergebnisse des Fahrradklima-Tests von 2022 bei dem Tübingen erstmals auf dem Siegertreppchen steht. In der Gruppe von Städten zwischen 50.000 und 100.000 Einwohner\_innen belegt die Universitätsstadt bundesweit Rang drei von 113 Städten.

In jüngster Vergangenheit hat die Stadt zentrale Projekte vorangetrieben wie die Radstation am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB), das Blaue Band und die vier Radbrücken. Zudem kommen weitere Maßnahmen wie Umweltpuren, Querungshilfen und Schutzstreifen hinzu. Dennoch sind weiterhin Lücken in der Radverkehrsinfrastruktur vorhanden. Die bestehenden Wege kommen an ihre Grenze und entsprechen nicht den heutigen Anforderungen bezüglich Leistungsfähigkeit und Sicherheit. Ziel des Radverkehrskonzeptes ist die Festlegung eines Netzes aus Radvorrang- und Ergänzungsrouten, die zusammen mit der bestehenden Infrastruktur ein lückenloses Gesamtnetz ergeben (Berichtvorlage 351/2021).

### 2. Sachstand

#### 2.1. Netzplanung und Qualitätsstandards

Zusammen mit dem Planungsbüro INOVAPLAN GmbH aus Karlsruhe erfolgte zunächst die Erfassung der zentralen Quellen und Ziele. Für das Wunschliniennetz wurden große Verkehrserzeuger wie Arbeitsplätze, Bildungseinrichtungen, Wohngebiete und der Schienenpersonennahverkehr mit dem bestehenden Radverkehrsnetz überlagert. In Abhängigkeit der Verkehrsrelevanz entstand der Entwurf für ein hierarchisches Netz. Dabei wurden folgende drei Netzkategorien unterschieden: Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten und Ergänzungsrouten (siehe Anlage Karte Zielnetz).

Mit der vorliegenden Konzeption erfolgt erstmals die Festschreibung von Qualitätsstandards für die einzelnen Netzkategorien. Statt der Festlegung einzelner Maßnahmen im Rahmen des Konzeptes, soll das Netz anhand der Qualitätsstandards ausgebaut werden. Die Qualitätsstandards basieren auf den neuesten Kenntnissen der Wissenschaft und Forschung und sind aus den einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen abgeleitet. Beispielsweise soll für alle Netzkategorien eine weitestgehende Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr erfolgen. Dies geschieht vor allem zum Schutze der zu Fuß Gehenden. Der ADFC hat in einer Untersuchung zu den Überholabständen zwischen Rad und Kfz aufgezeigt, dass aktuell der erforderliche Mindestabstand von 1,5 m an einigen Stellen unterschritten wird. Die Verwaltung wird auch diese Untersuchungsergebnisse in die weitere Planung einfließen lassen. Grundsätzlich sind in den Qualitätsstandards Sicherheitsräume der Radverkehrsanlagen hinterlegt, so ist bei der Trennung vom Kfz-Verkehr ausreichend Raum zum Überholen von Kfz vorhanden (siehe Anlage Qualitätsstandards).

#### 2.2. Öffentlichkeitsbeteiligung:

Ein wichtiger Baustein für die Festlegung des Radverkehrsnetzes ist die Einbeziehung der Öffentlichkeit. Im Rahmen der Auftaktveranstaltung am 22.11.2022 informierte die Verwaltung über den aktuellen Stand und beantwortete Fragen aus der Bürgerschaft und der Verbände. Im Anschluss erfolgte die Freischaltung der digitalen Beteiligungskarte zusammen mit dem ersten Netzentwurf bis zum 24. Dezember 2022. Begleitet wurde der

Aktionszeitraum durch fünf Vor-Ort-Termine des Planungsteams. An wichtigen Radachsen und vor Schulen wurde auf die laufende Beteiligungsmöglichkeit hingewiesen und Anregungen direkt aufgenommen. Parallel wurde die Beteiligung über die Presse, Soziale Medien und Plakate begleitet und beworben. Die Internetseite [www.tuebingen.de/radfahren](http://www.tuebingen.de/radfahren) hatte im vierwöchigen Teilnahmzeitraum mehr als 5.000 Aufrufe.

### 2.3. Auswertung und Sofortprogramm

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung gingen insgesamt 1.800 Hinweise und 1.500 Kommentare ein. Ein großer Erfolg! Jeder Hinweis wurde durch das Planungsteam geprüft und für die weitere Bearbeitung gruppiert sowie Schlagworten und Kategorien zugeordnet. Eine riesige Wissens- und Datenbasis aus Ortskenntnissen, Erfahrungen und Hinweisen steht somit der Stadtverwaltung und dem Planungsteam zur Verfügung.

Um die Vielzahl der Themen zu gruppieren und besser sichtbar zu machen, wurden Karten mit Mehrfachnennungen erstellt. Besonders häufig wurden folgende Themen bzw. Konflikte genannt: Fehlende, mangelhafte Infrastruktur, queren/kreuzen/abbiegen, Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr und zwischen Rad- und Fußverkehr. Vielen Hinweisen kann nur über einen größeren Planungsprozess nachgegangen werden. Sie werden erst im Zuge der konkreten Maßnahmenplanung einzelner Routen oder im Zusammenhang mit anderen Projekten bearbeitet. Auch stehen oftmals diverse Zielkonflikte im Raum, die nicht immer auf den ersten Blick erkennbar sind.

Des Weiteren gingen auch viele Hinweise ein, die kurzfristig und mit überschaubarem Planungsaufwand umsetzbar sind. Solche Maßnahmen hat das Planungsteam identifiziert und daraus ein Maßnahmenpaket von 60 „kurzfristig“ umsetzbaren Kleinmaßnahmen geschnürt. Ziel ist es, erste Ergebnisse der bisherigen Beteiligung im Laufe eines Jahres im Stadtbild sichtbar zu machen und vorhandene Mängel zügig zu beheben. Nach Abschluss des Sofortprogramms werden weitere Bürgermeldungen planerisch geprüft und für die Umsetzung vorbereitet.

### 2.4. Ergebnisse

Die Rückmeldungen aus der Bürgerbeteiligung flossen in die Überarbeitung des Netzentwurfs ein. Als Ergebnis erfolgte eine Verdichtung des Ergänzungsnetzes. Für das Radvorrangroutennetz war nur eine geringfügige Anpassung notwendig. Damit wurde der Netzentwurf im Grundsatz durch die Öffentlichkeit bestätigt.

Im Rahmen einer öffentlichen Ausstellung vom 25.07.23 – 15.08.23 im Foyer des Rathauses konnte sich die Bürgerschaft über die Ergebnisse informieren und bei drei Präsenzterminen direkt mit dem Planungsteam in Kontakt kommen. Neben umfassenden Informationen auf 16 Plakaten wurde die Online-Beteiligungskarte mit den 1.800 Hinweisen und 1.500 Kommentaren auf dem Tübinger Multimedia-Tisch „TÜSCH“ präsentiert. Des Weiteren erfolgte die Präsentation der Ergebnisse im Rahmen von Informationsveranstaltungen mit den Interessensverbänden sowie den Ortschafts- und Ortsbeiräten.

### 2.5. Umsetzungsstrategie

Ziel ist es, das bestehende Blaue Band nahtlos fortzuführen und die geplanten Radvorrangrouten dort anzuschließen. Für die Priorisierung von Maßnahmen erfolgt ein Abgleich mit weiteren Eingriffen in den Straßenraum wie Fernwärme, Straßen- und Brückensanierungen oder Vorhaben zur Busbeschleunigung. Des Weiteren werden auch Abschnitte mit vielen Meldungen aus der Bürgerbeteiligung berücksichtigt.

Die Maßnahmen Dritter schließen jedoch nicht immer nahtlos an das Blaue Band an. Deshalb arbeitet die Verwaltung zusätzlich an weiteren Radvorrangrouten im gesamten Stadtgebiet. Im Ausschuss erfolgt eine Darstellung der Streckenabschnitte, welche planerisch in den kommenden Jahren ausgearbeitet werden. Folgende Planungen werden als erstes entwickelt:

Derendinger Allee, Belthlestraße bis Westbahnhofstraße:

Diese wichtige Verkehrsachse liegt auf einer Radvorrangroute und wird von Pendelnden und Schüler\_Innen genutzt. In der Bürgerbeteiligung wurden mehrere Problemstellen entlang der Route sichtbar (Kreuzung Uhlandstraße, Schlossbergtunnel Nord- und Südportal). Ab 2024 beginnen die Planungen für die Sanierung der Alleenbrücken. Aus diesem Anlass sollte auch die Rad- und Fußwegführung planerisch angepasst werden. Dabei liegt der besondere Fokus auf der sicheren Gestaltung der Verflechtungsbereiche zwischen Rad- und Fußverkehr. Mit Anpassung dieses Abschnitts kann das Blaue Band von der Derendinger Allee nahtlos fortgeführt werden.

Fahrradstraße 2.0:

Mit den Qualitätsstandards ist auch eine Verbesserung der Fahrradstraßen verbunden. Unter dem Begriff Fahrradstraße 2.0 sind Sicherheitsmerkmale nach dem aktuellen Stand der Technik zusammengefasst. So soll ein Sicherheitstrennstreifen zwischen parkenden Kfz und der Fahrspur eingerichtet werden. Zudem ist für die Bevorrechtigung an Querstraßen eine Markierung zur Verdeutlichung vorgesehen. An geeigneten Stellen werden zusätzlich Querungshilfen und Fußgängerüberwege eingerichtet. In den kommenden Jahren ist die sukzessive Umsetzung des Standards für bestehende und neue Fahrradstraßen geplant. So sollen beispielsweise im Schleifmühlweg Sichtverhältnisse verbessert und Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr eingerichtet werden.

### 3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung empfiehlt den Beschluss des Radverkehrskonzeptes und die konsequente Umsetzung von Maßnahmen zur Herstellung des Radvorrangrouten- und Ergänzungsnetzes.

### 4. Lösungsvarianten

Es wird auf den Beschluss des Radverkehrskonzeptes und der Qualitätsstandards verzichtet. Bei einem Verzicht müsste mit dem bestehenden Radverkehrskonzept von 2010 weitergearbeitet werden. Die Entwicklungen im Radverkehr und in der Stadtentwicklung sind darin nicht ausreichend berücksichtigt. Auch wären die Fördervoraussetzungen für Maßnahmen in den kommenden Jahren nicht mehr gegeben. Mit dem bestehenden Konzept allein könnten zudem die klimapolitischen Ziele voraussichtlich nicht erreicht werden.

### 5. Klimarelevanz

Die Förderung des Radverkehrs leistet einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt und damit auch zu einer direkten CO<sub>2</sub> Reduktion.

### 6. Ergänzende Informationen

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden ebenfalls problematische Abschnitte zwischen Rad- und Fußverkehr sichtbar. Mit dem Ausbau des Radwegenetzes wird auch Qualität und Sicherheit der Fußwege verbessert. Die Qualitätsstandards sehen grundsätzlich eine getrennte Führung des Fußverkehrs vor. Durch eine Bündelung des Radverkehrs soll eine Reduzierung von Mischverkehrsflächen erreicht werden.

