

Universitätsstadt Tübingen
Fachabteilung Verkehrsplanung
Schaal, Johannes Telefon: 07071 2042498
Gesch. Z.: 95/

Vorlage 49/2026
Datum 26.02.2026

Beschlussvorlage

zur Behandlung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**
zur Kenntnis im **Ortsbeirat Weststadt**

Betreff: **Radfahrstreifen Schnarrenbergstraße; Planungsbeschluss**

Bezug:

Anlagen: Anlage 1 Luftbild Planungsbereich
Anlage 2 Schnarrenbergstraße Abschnitt 1
Anlage 3 Schnarrenbergstraße Abschnitt 2
Anlage 4 Schnarrenbergstraße Abschnitt 3
Anlage 5 Schnarrenbergstraße Abschnitt 4
Anlage 6 Schnarrenbergstraße Beleuchtung

Beschlussantrag:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung eines Radfahrstreifens bergauf auf der Schnarrenbergstraße auf Grundlage der Anlagen 1-6 weiter zu konkretisieren und eine Entwurfsplanung auszuarbeiten.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen - Investitionsprogramm					
Lfd. Nr.	Einzahlungs- und Auszahlungsarten	Plan 2026	VE 2026	Plan 2027	Gesamtkosten
7.541001.1030.02 Umgestaltung Schnarrenbergstraße					
1	Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	100.000	0	400.000	500.000
6	Summe Einzahlungen	100.000	0	400.000	500.000
8	Auszahlungen für Baumaßnahmen	-100.000	-400.000	-400.000	-500.000
13	Summe Auszahlungen	-100.000	-400.000	-400.000	-500.000
14	Saldo aus Investitionstätigkeit	0	-400.000	0	0
16	Gesamtkosten der Maßnahme	-100.000	-400.000	-400.000	-500.000

Straßenbau und Markierung	300.000 Euro
Umbau der Beleuchtung	180.000 Euro
Anpassung Lichtsignalanlage	15.000 Euro
Summe	495.000 Euro

Der aktuell ermittelte Kostenrahmen für die Herstellung eines Radfahrstreifens für den in Anlage 1 dargestellten Abschnitt beläuft sich auf 495.000 Euro. Diese Kosten sind im aktuellen Finanzhaushalt 2026 auf dem PSP-Element 7.541001.1030.02 „Umgestaltung Schnarrenbergstraße“ mit 500.000 Euro berücksichtigt.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Seit 2020 gibt es auf der Schnarrenbergstraße bergauf einen Schutzstreifen für den Radverkehr. Zählungen zeigen, dass dieser zu einer starken Zunahme des Radverkehrs geführt hat. Eine Verkehrszählung aus dem Jahr 2022 ergab ein tägliches Aufkommen von rund 1.200 Radfahrten auf der Schnarrenbergstraße.

Aus Kostengründen wurde die bauliche Mittelinsel beim Umbau vor sechs Jahren nicht angetastet. Daher kann der erforderliche Überholabstand von 1,5 Metern gegenüber Radfahrenden nicht eingehalten werden. Dennoch werden Radfahrende regelhaft überholt, obwohl Überholen nicht zulässig ist. Dazu liegen der Verwaltung Meldungen aus der Bürgerschaft vor. Messungen der Überholabstände durch den ADFC zeigen zudem, dass Radfahrende im Durchschnitt mit weniger als einem Meter Abstand überholt werden. Besonders kritisch sind dabei Überholvorgänge durch Busse und Lkws.

Die Schnarrenbergstraße stellt zudem die zentrale Zufahrtsachse zu den Kliniken dar. Rettungsfahrten sind hierbei in besonderem Maße zeitkritisch. Aufgrund der begrenzten Fahrbahnbreite ist ein unmittelbares Überholen des Radverkehrs häufig nicht möglich. Infolgedessen kommt es zu Rückstaus und damit zu Verzögerungen bei Krankentransporten.

Es ist daher leider festzuhalten, dass der Radfahrstreifen zwar von Radfahrern gut angenommen wird, aber neue Konflikte geschaffen hat, die sowohl für den Radverkehr als auch für den Fahrzeugverkehr erhebliche sind. Aus diesem Grund hält die Verwaltung es für notwendig, den Abschnitt baulich weiter zu ertüchtigen. Zur Lösung der dargestellten Problematik wird nun vorgeschlagen, die Mittelinsel zu entfernen und den bestehenden Schutzstreifen in einen Radfahrstreifen umzuwandeln. Der betreffende Planungsabschnitt ist in Anlage 1 dargestellt.

2. Sachstand

Durch den Rückbau der Mittelinsel entsteht auf der Schnarrenbergstraße ausreichend Verkehrsfläche für ein reibungsloses Miteinander. Der Autoverkehr profitiert davon, dass er den Radverkehr rechtsicher passieren kann. Dies gilt auch für Busse und Lkws. Dadurch werden Rückstaus vermieden und Rettungsfahrzeuge können die Kliniken ungehindert anfahren. Zudem wird die Sicherheit und Qualität für den Radverkehr verbessert und die Verbindungssachse zu den Kliniken und Universitätseinrichtungen gestärkt.

Die Planung umfasst den Abschnitt zwischen dem Parkhaus König und der Frondsbergstraße. Auf dem ersten, ca. 40 m langen Abschnitt ist die Einrichtung eines Radfahrstreifens auf der Fläche der Parkplätze geplant. Dadurch können die Fußgängerquerung, die Werbeanlage und zwei Leuchten auf der Mittelinsel erhalten bleiben.

Für den Radverkehr, der vom Einbahnstraßenring kommt, soll ein eigenes Signal installiert werden. Künftig soll der Radverkehr parallel zur Linksabbiegerphase aus der Herrenberger Straße in die Schnarrenbergstraße freigegeben werden. Dies wird durch einen separaten Radfahrstreifen ermöglicht. Siehe Anlage 2.

Nach etwa 40 Metern soll die bestehende Mittelinsel auf einer Länge von ca. 400 Metern zurückgebaut werden, um Platz für die Verlegung der Kfz-Fahrspur und einen ausreichend breiten Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,75 Metern zu schaffen. Um aufwendige De-

und Neumarkierungen zu reduzieren, soll die vorhandene Fahrbahnmarkierung so weit wie möglich beibehalten werden. Zur Herstellung des Radfahrstreifens wird ein neuer Breitstrich markiert. An den Stellen, an denen die Mittelinsel entfällt, wird die Beleuchtung in den bergauf gelegenen Kfz-Parkstreifen verlegt.

Aus Kostengründen wird der Bereich der Bushaltestelle Calwerstraße weitestgehend unverändert bleiben. Daher wird der Radfahrstreifen in diesem Bereich unterbrochen. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestelle Calwerstraße in Richtung Hauptbahnhof wird eine baulich geschützte Mittelinsel angelegt. Diese verbessert zugleich die Zugänglichkeit der westlichen Parkreihe bergab. Siehe Anlage 3 und 4.

Die etwas unterhalb der Kreuzung Frondsbergstraße bestehende Querungshilfe der Schnarrenbergstraße entfällt, da sie schlecht einsehbar ist und kaum genutzt wird. Die Mittelinsel wird bis zur Höhe der Frondsbergstraße 37 entfernt. An dieser Stelle wird der Radfahrstreifen wieder auf die Kfz-Parkreihe verschwenkt, um die Bäume zu erhalten. Siehe Anlage 5. Eine Übersicht der Beleuchtungsstandorte ist in Anlage 6 dargestellt.

Aktuell befinden sich zwischen dem Parkhaus König und der Frondsbergstraße rund 140 Parkplätze am Fahrbahnrand. Durch den Radfahrstreifen und die geplante Beleuchtung werden in der Parkreihe voraussichtlich etwa 15 Stellplätze entfallen. Davon entfallen sieben Stellplätze auf den unteren Bereich der Schnarrenbergstraße und acht auf den oberen Bereich bis zur Frondsbergstraße. Mit dem Neubau „P3 UKT-Tal“ wurde die Kapazität des Parkhauses um rund 110 Stellplätze erhöht. Hinzu kommen noch rund 70 temporäre, offene Stellplätze.

Der vorhandene Schutzstreifen wurde mit LGVFG-Mitteln gefördert. Mit dem Regierungspräsidium wurde vereinbart, dass es bei einem Umbau keine Rückforderung der erhaltenen Fördermittel gibt. Eine Förderung der neuen Maßnahme ist damit allerdings ausgeschlossen. Damit fällt die Förderung zwar geringer aus, als bei einem Umbau in einem Zug. Der finanzielle Nachteil für die Stadt bleibt aber auf den Verlust möglicher zusätzlicher Fördermittel begrenzt. Der Großteil der Investitionen von 2020 bleibt werthaltig, weil sowohl die neu asphaltierten Bereiche als auch die Markierung weitgehend unverändert weiter genutzt werden.

3. Vorschlag der Verwaltung

Erstellung der Planung für einen Radfahrstreifen auf der Schnarrenbergstraße wie in den Anlagen 1-6 dargestellt.

4. Lösungsvarianten

Der bestehende Schutzstreifen auf der Schnarrenbergstraße wird beibehalten; eine Planung für einen Radfahrstreifen erfolgt nicht.

5. Klimarelevanz

Durch die Umsetzung der Maßnahme werden sowohl die Leichtigkeit des Verkehrs als auch die Attraktivität für den Radverkehr auf der Schnarrenbergstraße verbessert. Dies kann zu einer Zunahme des Radverkehrs führen und sich positiv auf den Umweltverbund sowie auf die Reduzierung von Treibhausgasemissionen auswirken.

