

**Universitätsstadt Tübingen**  
Fachabteilung Verkehrsplanung  
Mirco Sarcoli, Telefon: 07071-204-2387  
Bernd Schott, Telefon: 07071-204-2390  
Gesch. Z.: /

Vorlage 445/2013  
Datum 08.11.2013

## **Berichtsvorlage**

zur Behandlung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**

---

**Betreff:** **Radverkehrsmaßnahmen 2014**

**Bezug:** Antrag 502/2013 – Randmarkierungen von Radwegen  
Antrag 505/2013 – Verbesserung der Verkehrssicherheit für den kreuzenden Fahrradverkehr in der Hechinger Straße

**Anlagen:** 2 1 - Radmaßnahmen Übersichtsplan Infrastruktur 2014  
2 - Am Stadtgraben - Schutzstreifen

---

## **Zusammenfassung:**

Folgende Maßnahmen sind zur Radverkehrsförderung für das Jahr 2014 geplant:

1. Ausbau Wilhelm-Keil-Straße
2. Neubau FIBA
3. Umgestaltung der Fürststraße zur Fahrradstraße
4. Ausweisung der Eberhardstraße – Nord als Fahrradstraße
5. Ausweisung der Max-Eyth-Straße als Fahrradstraße
6. Schutzstreifen Am Stadtgraben – Ost
7. Querung Hechinger Straße
8. Piktogramme Lustnauer Tor – Wilhelmstraße
9. Leitlinien/Randmarkierungen
10. Radwegweisung
11. Maßnahmen zur Verbesserung des Mobilitätsklimas insbesondere zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Teilhabe am Radverkehr

## **Ziel:**

Mit der Umsetzung der Maßnahmen soll der Radverkehr gefördert werden.

**Bericht:**

**1. Anlass / Problemstellung**

Mit dieser Vorlage soll ein Überblick über den Stand der diesjährigen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und der geplanten Projekte für das Jahr 2014 gegeben werden.

Ein detaillierter Bericht über die finanziellen Ergebnisse aus diesem Jahr ist noch nicht möglich, da einzelne Maßnahmen noch umgesetzt werden bzw. keine abschließende Kostensicherheit besteht.

Mit dem Antrag 502/2013 „Randmarkierung von Radwegen“ hat die Gemeinderatsfraktion AL/Grüne beantragt, bei anstehenden Bau- und Sanierungsmaßnahmen von Radwegen diese mit beiseitigen, weißen Fahrbahnrandmarkierungen zu versehen. Zudem wurde die Verwaltung mit dem Antrag 505/2013 der Gemeinderatsfraktion AL/Grüne Tübingen „Verbesserung der Verkehrssicherheit für den kreuzenden Fahrradverkehr in der Hechinger Straße“ beauftragt, die Knotenpunkte der Hechinger Straße zu prüfen. Auf diese Anträge wird in der Vorlage ebenfalls eingegangen.

**2. Sachstand**

2.1. Stand der Infrastrukturmaßnahmen für das Jahr 2013

Sofern Maßnahmen für das Jahr 2013 geplant waren, deren Umsetzung jedoch noch nicht begonnen hat, sind diese unter 2.2 aufgeführt.

Maßnahme	Route	Sachstand
Ammerbegleitweg zwischen Köllestraße und Freiackerstraße mit Brücke über die Ammer	HR 2	in Umsetzung
Aischbachschule – Weg zwischen Schule und Spielplatz zur Ammer verlegen	HR 2	in Umsetzung
B+R Bahnhaltepunkt Derendingen	---	in Umsetzung
Unterjesingen – Weststadt; Ammertalradweg	HR 2	umgesetzt
Kiesackerweg und Europastraße (Weg zwischen Bahngleise und jet-Tankstelle)	HR 1	umgesetzt
Kelternstraße – Schutzstreifen (Westbahnhofstraße nach Schloßbergtunnel-sanierung, voraussichtlich Frühjahr 2015)	HR 7	umgesetzt
Im Öschle – Instandsetzung (nicht in Vorlage 456/2012 beschrieben)	HR 4	umgesetzt
Weinbergstraße - Instandsetzung bestehender südlicher Feldweg Höhe Gärtnerei (nicht in Vorlage 456/2012 beschrieben)	HR 6	umgesetzt
Dauerzählstellen	---	umgesetzt, in Betrieb
Bike+Ride Hauptbahnhof Süd	---	ruht
Fahrradboxen beim BVV	---	ruht (soll in die Umgestaltung Zinserdreieck/Wöhrdstraße integriert)

Aufmerksamkeits-Display bei der Tankstellenausfahrt in der Reutlinger Straße		werden) Nachdem nach den erfolgten Umgestaltungs- und Markierungsmaßnahmen innerhalb der letzten 3 Jahre von Seiten der Polizei kein Unfall registriert worden ist, handelt es sich in rechtlicher Hinsicht nicht mehr um einen Unfallhäufungspunkt. Aufgrund bestehender erheblicher Sicherheitsbedenken von Seiten der Polizei für den Fall, dass das vorgeschlagene System ausfällt kann der Vorschlag nicht weiterverfolgt werden.
Schnarrenbergstraße - Nordring	HR 5	wird aufgrund hohem Sanierungsaufwand verschoben

*Routen aus dem Radverkehrskonzept – HR: Hauptroute; NR: Nebenroute*

Neben den aufgeführten „größeren“ Maßnahmen wurden noch Radverkehrszählungen durchgeführt und kleinere Maßnahmen wie beispielsweise Randsteinabsenkungen, Vergrößerung von Ausrundungen sowie Abstellanlagen umgesetzt. Für die Innenstadt wurde ein neuer Anlehnbügel konzipiert, der sich besser in das Erscheinungsbild der Altstadt einfügt und ab 2014 schrittweise die bestehenden Anlehnbügel ersetzen soll. Die Finanzierung erfolgt dann über die HH-Stelle Maßnahmen zur Aufwertung der Altstadt.

## 2.2. Geplante Infrastruktur für das Jahr 2014

### 1. Ausbau Wilhelm-Keil-Straße (Vorlage 456/2012)

Für die Instandsetzung und Ausbau des Weges auf 3,50m in Derendingen entlang der Bahnleihe zwischen der Wilhelm-Keil-Straße Nord und Süd sowie der Verbindungsrampe zur Straße wurde der Förderantrag mit der Ausführungsplanung erstellt. Da der bisherige Weg teilweise auf Bahngelände verläuft, dies zukünftig aber ausgeschlossen werden muss, wurde eine leichte Verlegung und somit Grunderwerb notwendig. Die Verhandlungen konnten in 2013 abgeschlossen werden, der Erwerb der Grundstücke wird zeitnah erfolgen

Die Kosten haben sich gegenüber der Schätzung aus dem vergangenen Jahr erhöht, da im Rahmen der Ausführungsplanung festgestellt wurde, dass die Beschaffenheit der Brücke über den Mühlbach einen Ausbau zu einem Radweg nicht zulässt. Zudem ist geplant diesen Weg zu beleuchten.

### 2. Neubau eines Weges um die künftige Fahrzeuginstandsetzungs-, -behandlungs- und -abstellanlage der DB an der Europastraße (FIBA), (Vorlage 456/2012)

Für diesen Weg war ebenfalls Grunderwerb notwendig. Auch hier können die Verhandlungen voraussichtlich erfolgreich abgeschlossen werden so dass diese Maßnahme im Frühjahr 2014 umgesetzt werden kann.

### 3. Umgestaltung der Fürststraße zur Fahrradstraße

Die Fürststraße liegt in der Hauptroute 3. Auf dieser Route soll der gesamte Fahrradverkehr aus dem Steinlachtal in die Innenstadt von Tübingen gebündelt werden. Die Verwaltung plant, diese Route entsprechend dem Vorschlag des Radverkehrskonzeptes aufzuwerten. Die grundsätzlich notwendige Sanierung der Fürststraße ist für das Jahr 2014 geplant (siehe Vorlage 388/2013). Im Zuge dieser Sanierung möchte die Verwaltung die Fürststraße zu ei-

ner bevorrechtigten Fahrradstraße umbauen. Lediglich im Knotenpunkt mit der Heinlenstraße soll die Fürststraße untergeordnet sein.

Eine Fahrradstraße nach der StVO ist eine vorrangig für den Radverkehr vorgesehene Straße, die durch Zusatzschilder auch für den allgemeinen Kfz-Verkehr freigegeben werden kann. Dieser darf jedoch den Radverkehr nicht gefährden oder behindern und muss erforderlichenfalls die Geschwindigkeit verringern. Generell gilt in einer Fahrradstraße eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und es ist ein klassisches Trennprofil aus Fahrbahn und Gehweg vorzusehen. Radfahrende dürfen hier grundsätzlich auch nebeneinander fahren. Ansonsten gelten die weiteren Vorschriften über die Straßenbenutzung auf der Fahrbahn (§ 2 der StVO), einschließlich der Vorfahrtregelung. Somit müssen Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr den Gehweg benutzen.

In der Fürststraße soll die Fahrradstraße für den allgemeinen Kfz-Verkehr frei gegeben werden, um die Häuser und die vorhandenen öffentlichen Parkplätze zu erreichen. Um den Wechsel im Verkehrsrecht den Verkehrsteilnehmern zu verdeutlichen und somit die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wird die Aufmerksamkeit an den Knotenpunkten durch bauliche Veränderungen erhöht.

#### 4. Ausweisung der Eberhardstraße – Nord als Fahrradstraße

Die Eberhardstraße ist eine wichtige Verbindung zwischen der Südstadt und der Innenstadt. Nördlich des Sternplatzes soll diese ebenfalls als Fahrradstraße ausgewiesen, nachdem auch hier eine grundsätzlich erforderliche Sanierung erfolgt sein wird. Die Knotenpunkte sind bereits so ausgebaut, dass eine bevorrechtigte Führung des Radverkehrs mittels Markierung hergestellt werden kann. Auch die Eberhardstraße bleibt für den Kfz-Verkehr frei, um die Häuser und Parkplätze zu erreichen.

#### 5. Ausweisung der Max-Eyth-Straße als Fahrradstraße

Die Max-Eyth-Straße stellt die Verbindung zwischen der Westbahnhofstraße/Rappstraße und der neuen Brücke über die Ammer in Verlängerung der Freiackerstraße dar. Die Straße wird im Zusammenhang mit den Maßnahmen um die neue Ammerbrücke instand gesetzt und als Fahrradstraße ausgewiesen. Um die Häuser und Parkplätze zu erreichen, bleibt sie ebenfalls für den Kfz-Verkehr frei.

Die Querungsmöglichkeit über die Westbahnhofstraße und die Anbindung an den Schutzstreifen in der Kelterstraße soll im Jahr 2015 verbessert werden, nach Sanierung des Schloßbergtunnels.

#### 6. Schutzstreifen Am Stadtgraben - Ost

Derzeit endet das Angebot für Radfahrende auf dem Stadtgraben auf Höhe der Langen Gasse, da im weiteren Straßenverlauf nicht ausreichend Raum vorhanden ist, vor allem im Bereich der Parkhauszufahrt. Die Verwaltung möchte trotz der dann entstehenden Lücke östlich der Parkhauszufahrt ein sinnvolles ergänzendes Angebot im Knotenbereich des Schimpfecks schaffen. Derzeit gibt es auf Höhe des Museums drei Fahrstreifen (einen Linksabbieger und zwei Rechtsabbieger). Die Verwaltung schlägt vor, einen Rechtsabbieger in einen Schutzstreifen umzuwandeln. Somit können Schutzstreifen für linksabbiegende und rechtsabbiegende Radfahrende geschaffen werden (siehe Anlage 1). Eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes bleibt aufgrund der bestehenden nachfolgenden Signalschaltungen für den Linksabbieger zum Österberg gegeben, der Busverkehr wird nicht eingeschränkt.

#### 7. Querung Hechinger Straße

Mit dem Antrag 505/2013 wurde vorgeschlagen die Haltebalken der Fußgängerschutzanla-

gen so zu verändern, das der Kreuzungsbereich von wartenden Fahrzeugen frei gehalten werden kann.

Die Verwaltung wird zunächst an der Christophstraße einen zweiten Taster für die Radfahrenden im Knotenpunktsbereich installieren. Mit diesen Tastern kann bei zu starkem Verkehr in der Hechinger Straße die Fußgängerschutzanlage angefordert werden. In der südlichen Zufahrt wird ein gestrichelter Haltebalken vor dem Kreuzungsbereich markiert. Von einem „normalen“ und damit zwingend einzuhaltenden Haltebalken sieht die Verwaltung derzeit ab, da dieser zusätzlich signalisiert werden müsste. Je nach Rückmeldung von Radfahrenden wird die Verwaltung das Konzept auch auf die weiteren Straßenquerungen übertragen.

Eine Aufhebung der Bevorrechtigung der Hechinger Straße würde entgegen der Busbevorrechtigung stehen und wird somit nicht favorisiert.

#### 8. Piktogramme Lustnauer Tor – Wilhelmstraße

Derzeit wird der Radfahrende im Mischverkehr zwischen dem Lustnauer Tor und der Silcherstraße geführt.

Ein durchgängiges Angebot für Radfahrende in diesem Bereich würde größere Einschnitte in den Kfz-Verkehr oder Linienbusverkehr (z.B. Entfall eines Fahrstreifens, benutzungspflichtiger Bussonderfahrstreifen o.ä.) bedeuten. Derzeit ist eine relevante Reduzierung der Verkehrsbelastung nicht absehbar, so dass die Verwaltung davon absieht, die allgemeinen Fahrstreifen zu reduzieren. Im Rahmen des Forums Radverkehr am 27.11.2013 sollen deshalb zwei Varianten diskutiert werden:

- In Fortsetzung der Mühlstraße wird bis zur nächsten Signalanlage Richtung Norden ein Schutzstreifen markiert. Ab der Signalanlage werden bis zur Silcherstraße auf dem rechten Fahrstreifen Fahrradpiktogramme markiert. Diese haben keine rechtliche Bedeutung, sondern dienen der Erhöhung der Aufmerksamkeit.
- Es gibt keine Veränderung, so dass das Angebot für Radfahrende hier nicht grundlegend verbessert werden kann.

Das Ergebnis kann in der Sitzung des Planungsausschusses vorgestellt werden.

#### 9. Leitlinien/Randmarkierungen

Die Verwaltung wurde mit Antrag 502/2013 beauftragt, im Zuge von Maßnahmen an Radrouten die Wege mit weißer, beidseitiger Fahrbahnrandmarkierung auszustatten, um ein einheitliches Angebot im Landkreis vorhalten zu können.

Im vergangenen Jahr wurde der Versuch gestartet, ein verbessertes Angebot mittels LED Markierungen anzubieten. Dies wird jedoch nicht weiterverfolgt, da der Unterhalt höher als erwartet ausfiel und von Seiten des Landratsamtes artenschutzrechtliche Bedenken geäußert wurden.

Im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten wird die Verwaltung sukzessive die Randmarkierungen umsetzen, die Priorität liegt dabei auf Wegen, bei denen Blendwirkungen bestehen und mit geringem Aufwand für die Markierung hergerichtet werden können. Im nächsten Jahr wird mit dem instand gesetzten Kiesäckerweg (zwischen Weilheim und Bahnbetriebswerk) sowie mit dem Radweg nach Hirschau begonnen. In Absprache mit dem Landkreis werden weitere überörtliche Haupttrouten geprüft, damit die Markierungen nicht an den Gemarkungsgrenzen enden.

#### 10. Radwegweisung

Die Verwaltung hat ein Planungsbüro beauftragt, das Konzept für die wegweisende Beschilderung des Radverkehrs zu erarbeiten. Die bereits aufgestellte Beschilderung des Landkreises wird dabei integriert. Auch an den Maßen und anderen Punkten orientiert sich die Verwaltung an dem Landkreis, so dass eine einheitliche Beschilderung entsteht.

	Route	geschätzte Kosten	förderfähig
1. Ausbau Wilhelm-Keil-Straße (hiervon anteilig Kosten Brückenerneuerung)	HR 6	ca. 310.000 € (75.000 €)	teilweise
1. Neubau FIBA	--	ca. 50.000 €	nein (bereits abgelehnt)
2. Fahrradstraße Fürststraße	HR 3	ca. 285.000 €	teilweise
3. Fahrradstraße Eberhardstraße – Nord	HR 2	5.000 €	nein (Bagatellgrenze)
4. Fahrradstraße Max-Eyth-Straße	HR 2	1.000 €	nein (Großteil Sanierung)
5. Schutzstreifen Am Stadtgraben – Ost	HR 7	ca. 10.000 €	nein (Bagatellgrenze)
6. Querung Hechinger Straße	---	ca. 10.000 €	nein (Bagatellgrenze)
7. Piktogramme Lustnauer Tor – Wilhelmstraße	HR 1	ca. 10.000 €	nein (Bagatellgrenze)
8. Leitlinien/Randmarkierungen	---	ca. 60.000 €	evtl. im Gesamtpaket
9. Radwegweisung	---	ca. 50.000 €	ja
Summe		ca. 790.000 €	

### 2.3. Maßnahmen zur Verbesserung des Mobilitätsklimas

Insbesondere im Rahmen der Teilnahme als Pilotkommune an der RadKULTUR des Landes Baden-Württemberg konnten verschiedene Module in 2013 eingeführt bzw. fortgesetzt werden. Schwerpunkte waren:

- a) Das Projekt „Ein sicheres Rad für jedes Kind“ (Vorlage 142/2013) bei dem für die Zielgruppe der KinderCard-Inhaberinnen und –Inhaber kostenlos Fahrradüberprüfungen, Wartungen, Hilfestellungen, Reparaturen, ganze Fahrräder und Helme zur Verfügung gestellt wurden.
- b) Mehrere kostenlose RadCHECK-Tage für die Allgemeinheit, bei den mehrere 100 Räder gecheckt und bei kleinen Mängel repariert wurden. In den Herbstmonaten mit zusätzlichen Aspekten rund um Sicherheit und Beleuchtung.
- c) Verschiedene Wettbewerbe, wie z. B. der Wettbewerb „Fahrradfreundlichster Einzelhändler 2012“ oder der Wettbewerb „Mach RadWERBUNG“. Sieger bei „Mach RadWERBUNG“ war ein Kurzfilm des Spatzennestes. Dieser Film wurde als Kinospot aufbereitet und lief den ganzen September in einigen Sälen der Blauen Brücke und des Museums vor jedem Film.
- d) Verstärkte Einbindung des Themas „Betriebliche Radverkehrsförderung“ in die Aktivitäts-

ten der Stadt zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement (BMM) bei den Impulsberatungen, Informationsveranstaltungen, im Forum BMM und über Kooperationen mit Arbeitgebern bei den Angeboten zu den RadCHECKS.

- e) Aktionen mit Schulen bzw. ausbildenden Betrieben und Organisationen zur Verkehrssicherheit (in Kooperation mit der Verkehrswacht) und zu elektrisch-unterstützten Fahrrädern (IHK-E-Bike-Azubi-Projekt).

Für 2014 ist vorgesehen, bewährte Aktivitäten aus den Vergangenheit zur Verbesserung der Teilhabe, der Verkehrssicherheit und allgemein zum Mobilitätsklima fortzuführen. Insbesondere die o. g. Punkte a), b), d) und e) sollen – vorbehaltlich der Finanzierung und der Mitwirkung der notwendigen (lokalen) Partner - fortgesetzt und ausgebaut werden.

- f) Für die Fortführung des Projekt „Ein sicheres Rad für jedes Kind“ wird die Verwaltung eine separate Vorlage zur Mittelbereitstellung vorlegen, sobald die Verhandlungen über den Finanzbedarf und die Umsetzung mit einem lokalen Partner abgeschlossen sind.

- g) Für die RadCHECKS konnte bisher über das Land auf eine Agentur zurückgegriffen werden. Ziel ist es jedoch, die RadCHECKS ab Mitte 2014 zusammen mit lokalen Partnern anzubieten. Erste Gespräche fanden dazu bereits statt, ergaben jedoch noch kein endgültiges Ergebnis.

- h) Noch einmal verstärkt werden sollen die Aktivitäten zur „Betrieblichen Radverkehrsförderung“. Da hier große Potenziale für die Gesundheitsförderung, die Luftreinhaltung und den Klimaschutz ruhen. Die Gespräche mit Arbeitgebern in Tübingen im Rahmen des Projektes BMM zeigen, dass hier großes Interesse und relevanter Informationsbedarf besteht. Z. B. ist für März 2014 eine „Leistungsschau Lasten- und Transporträder“ in Planung.

- i) Zusätzlich ist geplant, dass Tübingen in 2014 wieder beim Bundeswettbewerb „Stadtradeln“ an den Start geht. Grundgedanke des Wettbewerbs ist es, dass allgemein die Begeisterung am Radfahren befördert werden kann. Die Stadtverwaltung hofft – im Falle einer Teilnahme Tübingens am Stadtradeln in 2014 – auf eine rege Teilnahme der Gemeinderatsmitglieder.

- j) Ein weiteres Projekt sind die Radschulwegpläne, mit denen die Sicherheit von radfahrenden Schülerinnen und Schülern erhöht werden soll. Es handelt sich dabei um ein Projekt vierer Landesministerien, die die Erarbeitung der Schulradwegpläne in einer Pilotphase der AGFK-BW übertragen haben. Die Universitätsstadt Tübingen ist in diesem Pilotprojekt mit dem Carlo-Schmid-Gymnasium vertreten.

#### 2.4. Radverkehrszahlen

Für die Reutlinger Straße fand in diesem Jahr eine Vergleichszählung statt:

	Nord (Fa. toom)	Süd (Fa. atu)	Summe
24.05.2011	426	245	671
09.07.2013	634	219	853

*Anzahl Radfahrende*

Die Dauerzählstellen sind im Fußgänger- und Fahrradunnel sowie in der Unterführung der Hegelstraße zwischen Steinlachallee und Karlstraße. In der Unterführung wurden im täglich-

chen Durchschnitt knapp 6.400 Radfahrende pro Tag und am Spitzentag fast 10.400 Radfahrende gezählt. Den Tunnel passieren über 4.000 Radfahrende täglich und am Spitzentag knapp 7.100.

### 3. Vorgehen der Verwaltung

Die Verwaltung verfolgt die Realisierung der oben beschriebenen Maßnahmen und setzt diese entsprechend der haushaltsrechtlichen Randbedingungen um. Die größeren Maßnahmen wird die Verwaltung entsprechend der Hauptsatzung zur Beschlussfassung dem zuständigen Ausschuss des Gemeinderates vorlegen.

### 4. Lösungsvarianten

Die Verwaltung verfolgt alle oder einzelne der oben beschriebenen Maßnahmen nicht weiter.

### 5. Finanzielle Auswirkungen

	geschätzte Kosten	förderfähig
1. Wilhelm-Keil-Straße	ca. 310.000 €	teilweise
2. FIBA	ca. 50.000 €	nein (bereits abgelehnt)
3. Fürststraße	ca. 285.000 €	teilweise
4. Eberhardstraße - Nord	4.000 €	nein (Bagatellgrenze)
5. Max-Eyth-Straße	1.000 €	nein (Großteil Sanierung)
6. Am Stadtgraben - Ost	ca. 10.000 €	nein (Bagatellgrenze)
7. Hechinger Straße	ca. 10.000 €	nein (Bagatellgrenze)
8. Lustnauer Tor - Wilhelmstraße	ca. 10.000 €	nein (Bagatellgrenze)
9. Leitlinien/Randmarkierungen	ca. 60.000 €	evtl. im Gesamtpaket
10. Radwegweisung	ca. 50.000 €	ja
Summe	ca. 790.000 €	

Nach derzeitigem Stand stehen aus dem Jahr 2013 noch etwa 390.000€ an ungebundenen Mitteln zur Verfügung, die die Verwaltung zur Übertragung vorschlagen wird. Zusammen mit den für 2014 angemeldeten Mitteln stehen damit auf der HH-Stelle 2.6300.9508.000 etwa 790.000€ zur Verfügung. Sofern die erfolgte Beantragung von Fördermitteln durch das LGVFG erfolgreich ist, kann mit einer Förderhöhe von 170.000€ gerechnet werden.

### 6. Anlagen

Anlage 1 - Radmaßnahmen Übersichtsplan Infrastruktur 2014



Anlage 2 - Am Stadtgraben - Schutzstreifen