



Fahrradfreundliche Stadt Tübingen – Begründung und Hinweise der Prüfkommision

Allgemeine Bewertung der Stadt Tübingen

Die Stadt Tübingen betreibt seit vielen Jahren eine systematische Radverkehrsförderung. Ein Ergebnis ist der vergleichsweise hohe Radverkehrsanteil im Gesamtverkehr. Hervorzuheben ist dabei besonders die gesamtheitliche Betrachtung der Radverkehrsförderung als System.

Vorbildliche Maßnahmen der Radverkehrsförderung

Eine vorbildliche Grundlage der Radverkehrsförderung bildet das Radverkehrskonzept, das einen Maßnahmenplan und die zugehörigen Finanzbedarfe sowie die ambitionierte Zielsetzung den Radverkehrsanteil auf 30% bis 2020 zu steigern beinhaltet.

Die positiven Entwicklungen in Tübingen basieren außerdem auf der guten und über die Jahre zunehmenden Mittelausstattung für die Radverkehrsförderung sowie der breiten Verankerung des Themas in der gesamten Verwaltung. Dadurch wird gewährleistet, dass Radverkehrsbelange mitgedacht werden, was sich beispielweise an Bevorrechtigungen für den Radverkehr sowie guten Radverkehrsführungen zeigt. Hervorzuheben sind auch Service- und Informationsangebote wie bspw. der Winterräumdienst für Radwege und das „Scherbentelefon“ oder die Einrichtung von Dauerzählstellen. Ebenso ist die kostenlose Fahrradmitnahme in Bussen außerhalb der Sperrzeiten hinzuweisen. Auch im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagement sowie der Kommunikation werden

viele Maßnahmen umgesetzt, die das Radfahren als alltägliche selbstverständliche Fortbewegungsart bewerben. Ein wichtiger Schritt war die Teilnahme Tübingens als eine der ersten Modellkommunen an der Initiative RadKULTUR des Landes.

Die Stadtverwaltung selbst nimmt ebenfalls eine Vorbildfunktion ein. Den MitarbeiterInnen stehen Diensträder und -Pedelecs zur Verfügung und werden bspw. Fahrrad-sicherheitstrainings angeboten. Zudem legen sowohl der Oberbürgermeister als auch der Baubürgermeister ihre Arbeits- und Dienstwege mit dem Rad zurück. Darüber hinaus findet im Rahmen des etablierten Radverkehrsforums ein regelmäßiger Austausch mit Verbänden statt.

Empfehlungen und Begründung der Prüfkommision

Trotz der bereits durchgeführten Maßnahmen zur Radverkehrsförderung bestehen noch Defizite und weiterer Handlungsbedarf, um eine kontinuierliche Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit zu gewährleisten. Eine angemessene Finanzausstattung bleibt auch zukünftig die Grundlage für eine effiziente Radverkehrsförderung. Dabei sollten sowohl für Radverkehrsinfrastruktur als auch für Kommunikation explizit Mittel im Haushalt eingeplant werden.

Verbesserungspotential besteht nach wie vor auch im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur. Hier sollte weiter der Weg verfolgt werden, den Radverkehr im Straßenverkehr zu führen und dafür neue Führungsformen eingesetzt werden. Insbesondere die im Zuge von straßenbaulichen Verän-



derungen angedachten neuen Führungen für den Radverkehr können hier eine deutliche Verbesserung bringen. Dies gilt auch für die Abstellituation, die durch die Erhöhung der Zahl an Fahrradstellplätzen im Allgemeinen sowie ganz konkret durch eine Fahrradstation am Hauptbahnhof verbessert werden sollte. Auch ein städtischer Leitfaden zum Thema Fahrradparken wäre wünschenswert.

In der Gesamtschau überwiegen die positiven Entwicklungen, so dass Tübingen als „Fahrradfreundliche Stadt“ zertifiziert wird. Die Zertifizierung wird für einen Zeitraum von zunächst fünf Jahren vergeben.

Auflagen für eine Erneuerung der Zertifizierung

Insbesondere, wenn eine Erneuerung der Zertifizierung nach Ablauf der fünf Jahre angestrebt wird, sollten nachfolgende Handlungsfelder angegangen werden:

- > Ausreichend Haushaltsmittel für Radverkehrsförderung, insbesondere auch für die Umsetzung von Kommunikationskonzepten;
- > Verstärkung der Kommunikationsmaßnahmen v.a. für den Alltagsradverkehr im Rahmen eines Marketingkonzepts;
- > weitere systematische Einrichtung von Fahrradstraßen;
- > stärkerer Einsatz neuer Formen der Radverkehrsführung (Radfahrerschleusen, Aufstellflächen) insbesondere an Knotenpunkten;
- > Einrichtung weiterer qualitativ hochwertiger, sicherer (überdachter) Fahrradstellplätze v.a. entlang der Hauptradrouten, an Bahnhöfen und Haltestellen sowie wichtigen Standorten, wie öffentlichen Gebäuden;

- > Einrichtung einer Fahrradstation am Hauptbahnhof;
- > Umsetzung der geplanten und kontinuierliche Verbesserung der wegweisenden Beschilderung nach FGSV-Standard inkl. Ausschilderung von radverkehrsrelevanten Punkten und Umleitungen bei Baustellen;
- > Voranbringen der Planung und Umsetzung eines systematischen Netzes von Haupt- und Nebenradrouten, auch in den Außenbereichen;
- > Sicherstellung, dass neue Radverkehrsanlagen mindestens den ERA genügen und alte ggf. umgerüstet werden, z.B. Nachrüstung von Sicherheitstrennstreifen an Radverkehrsanlagen neben parkenden Kfz; mit entsprechend größeren Maßen an Abschnitten mit sehr viel Radverkehr;
- > systematische Freigabe bestehender, neuer oder provisorischer Einbahnstraßen für RadfahrerInnen in Gegenrichtung sowie bislang verbotener Abbiegebeziehungen an Knoten;
- > Prüfung und Aufhebung der Benutzungspflicht an innerörtlichen Bordsteinradwegen älterer Bauart;
- > konsequente Beseitigung von Gefahrenstellen für RadfahrerInnen
- > Prüfung und Umsetzung von Tempo 30 für zusätzliche Straßen;

Überdies regt die Kommission an:

- > Prüfung und Umsetzung von Möglichkeiten zur durchgängigen Führung des Radverkehrs durch die Altstadt;
- > Prüfung und ggf. Einrichtung eines alltagstauglichen Fahrrad- / Pedelec-Verleihsystems;
- > Verfolgung der Zielsetzung den Radverkehr im Regelfall auf der Straße zu führen.