

Fraktionslos im Stadtrat

Die PARTEI, Stammtisch „Unser Huhn“



Markus E. Vogt

Dorfstraße 26

72074 Lustnau (in Tübingen)

Email: info@haens-daempf.de

Antrag:

Die Stadtverwaltung Tübingen ermittelt die Kosten dafür, die Adlerkreuzung (Lustnau) in eine sogenannte "Protected Intersection" (geschützte Kreuzung) umzubauen. Auf Deutsch bedeutet das, dass die Kreuzung für Fahrradfahrer und auch Fußgänger subjektiv sicherer macht und auch die Wahrscheinlichkeit für Abbiegeunfälle reduziert wird (objektive Sicherheit).

Begründung:

Das Konzept der „Protected Intersection“ stammt aus den Niederlanden und wird auch von Fahrradaktivistinnen hierzulande vorangetrieben. Auch in Kanada und den USA gibt es solche Kreuzungen schon laut https://en.wikipedia.org/wiki/Protected_intersection.

Abbiegeunfälle sind ein großes Problem. Gerade ältere Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer sind hier besonders gefährdet. Der Tagesspiegel legt sogar nahe, dass besonders Frauen über 65 betroffen wären: <https://www.tagesspiegel.de/weltspiegel/unfaelle-mit-radfahrern-frauen-ueber-65-besonders-gefaehrdet/19287874.html>.

Es sind als gerade nicht die „Rüpelradler“, sondern eben ältere und schwächere Radlerinnen, die gefährdet sind. Mit solchen Maßnahmen wie „Protected intersections“ könnte eben perspektivisch auch der Radverkehrsanteil gesteigert werden, da damit auch langsamere/schwächere Verkehrsteilnehmer*innen auf das Fahrrad setzen würden. Es liegt nahe, dass das eine Zielgruppe ist, die in Tübingen noch wenig auf das Fahrrad setzt, während in der Niederlande diese Gruppe schon weitgehend in den Fahrradverkehr integriert ist.

Während es bei Autofahrer*innen immer weniger Verkehrstote zu verzeichnen gibt, sinkt derjenige bei Fahrradfahrer*innen nicht. Er steigt sogar in manchen Jahren wie hier nahegelegt wird: <http://www.sueddeutsche.de/auto/lkw-unfall-fahrrad-vermeiden-1.3972492>. 2017 waren es laut ADFC 38 Tote.

Der Vorteil einer „Protected intersection“ wäre der, dass der LKW- oder PKW-Fahrer bevor er einbiegt, noch etwas geradeaus fahren muss (6 Meter hier im Video: <https://vimeo.com/86721046>).

Er sieht dadurch die Fahrradfahrerin oder den Fahrradfahrer. Das wird durch eine Ausbuchtung realisiert. Wenn er aber direkt abbiegt, ist es für den LKW-Fahrer manchmal unmöglich den Radfahrer noch zu erkennen, sofern er im toten Winkel ist.

Zudem ist eine „Protected intersection“ auch für FußgängerInnen praktisch und sicher, da sie eine gute Übersicht haben und deutlich vom Individualverkehr (motorisiert und nicht-motorisiert) getrennt sind.

Der entscheidende Vorteil von einer „Protected intersection“ ist seine Ausbuchtung, die dafür sorgt, dass Abbiegevorgänge für Fußgänger/Fahrradfahrer ungefährlicher werden und die klare Trennung zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Auch Autofahrer profitieren von dieser Trennung und kommen sich mit Fahrradfahrern nicht mehr ins „Gehege“.

An der Lustnauer Adlerkreuzung sind Fahrradfahrer*innen sehr schlecht von Autofahrer*innen getrennt und geschützt. Aus eigener subjektiver Erfahrung werde ich als Fahrradfahrer regelmäßig von Autos abgedrängt, wenn ich von der Wilhelmstraße in Richtung Lustnau geradeaus fahre, da der Fahrradweg dort nicht weitergeführt wird.

Auch wenn man von der Wilhelmsstraße aus gesehen nach rechts (oder nach links, was seltener der Fall sein kann) will, so hat man immer das Problem sich zuerst unsicher in den Verkehr einfädeln zu müssen. Gerade zu Hauptverkehrszeiten fühlt man sich so sehr unsicher. Zudem lassen einen viele PKWs nicht einfahren. Anschließend wird der Radweg nach rechts zudem nicht weitergeführt.

Auch die Initiative „Volksentscheid Fahrrad“ in Berlin empfiehlt der dortigen Verwaltung „Protected intersections“.

Zuerst sollen nur die Kosten ermittelt werden, weil a.) der Antrag sonst sowieso nicht durchkommt, weil er von mir kommt, und b.) die Tübinger Liste zuerst dafür sein kann und das ganze gutheißen kann, ihn später im Hinblick auf die Kosten jedoch wieder ablehnen kann. Solche demokratischen Möglichkeiten möchte ich gerne offenlassen.

Alternativen:

Alternativ kann das Konzept auch an einer anderen Kreuzung durchgerechnet werden. Problematisch ist auch die in der Kreuzung zwischen französischem Viertel und Südstadt (Eberhardstraße/Galgenbergstraße vs. Stuttgarter Straße).

Wenn eine andere Kreuzung aus sinnvollen Gründen priorisiert werden würde, wäre es mir auch recht. Die Adlerkreuzung ist mir aus subjektiver Sicht am präsentesten und scheint auch vom Platz her Spielraum zu haben.