



Die FRAKTION – PARTEI, DiB, Huhn

Sara da Piedade Gomes

Markus Vogt

David Hildner

Email Fraktionsvorsitzender: [info@haens-daempf.de](mailto:info@haens-daempf.de)

*“Fahrradfahren macht auch den Kopf und den Geist frei, vielleicht auch von Ideologien, die bei manchen im Kopf herumgeistern. Deshalb finde ich es gut.”*

Alois Rainer, CSU, im Rahmen der Verhandlungen zur Novelle der StVO im Bundestag (17.01.2020)

### **Sehr Gutes Klimapaket - Fahrradverkehr (MIV)**

Die Verwaltung wird aufgefordert die folgenden Punkte in das Beteiligungsverfahren zur Klimaschutzoffensive aufzunehmen.

1. Fünf-Jahres-Plan für den Ausbau der Fahrradinfrastruktur: Verpflichtende und dauerhafte jährliche Ausgaben von 35,60€ pro Bürger für den Ausbau des Fahrradnetzes (auch über 2025 hinaus).
2. Dabei wird die zentrale Radachse zwischen Epplehaus/Rewe über die Wilhelmstraße und Adlerkreuzung besonders in Augenschein genommen. Hier wünschen wir uns einen durchgehenden Radweg, der sowohl vom MIV als vom Fußgängerverkehr baulich abgetrennt wird.
3. Es wird eine Fahrrad-Wege-Infrastruktur auf dem östlichen Nordring errichtet. Bisher existiert diese nur rudimentär. Schutzstreifen sind keine moderne Fahrradinfrastruktur nach den Kriterien einer Kopenhagensierung des Radverkehrs. Wir fordern hier überall durchgehende Radwege.
4. Da der Ausbau des Radverkehrs (auch in Tübingen) nicht nur am Geld, sondern auch an den fehlenden Planern liegt, wird den Erstsemestern des neu geschaffenen Masterstudiengangs “Radverkehr” an der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Karlsruhe gleich zu Beginn ihres Studiengangs ein vollständiger Arbeitsvertrag mit späterem Beginn zugeschickt, so dass alle 15 Studierenden gleich im Oktober 2022 in der Stadtverwaltung Tübingen ihre Arbeit aufnehmen können.
5. Ausbau eines kommunalen Elektro-Rad-Fuhrparks. Ziel dieser Maßnahme ist es, allen Mitarbeiter\*innen die Möglichkeit zu geben für ihre Tätigkeiten auf Elektrofahrräder umzusteigen. Vorgehen: Die Stadt Tübingen unternimmt eine Informationskampagne, in

deren Zug Mitarbeiter\*innen der Stadt Interesse an einer Elektrorad-Alternative für ihre arbeitsbezogenen Mobilitätsanforderungen bekunden können (evtl. einschließlich der Fahrt zur Arbeit).

6. Der kommunale Ordnungsdienst macht seine Aufgabe ausschließlich mit dem Fahrrad. In den nicht für den Fahrradverkehr freigegebenen Teilen der Altstadt sind die Fahrräder natürlich zu schieben, auch zur Verfolgung von anderen Fahrradfahrer\*innen.
7. Tübingen startet eine entsprechende Imagekampagne, um sich als erste Stadt der Welt (außerhalb Indiens) als (E-)Fahrradrikschastadt auszuzeichnen. Voraussetzung ist der entsprechende Fuhrpark von E-Fahrradrikschas und Lastenrädern (1.000 Stück zum Anfang), den wir im anderen Antrag bezüglich Verkehr gefordert haben. Diese Imagekampagne soll dazu führen, dass sich auch andere Städte Tübingen als Vorbild nehmen. Es ist ok für uns, wenn der OB dabei alle Lorbeeren einstreicht und wir in der Erwähnung der Idee vergessen werden, sofern sie auch wirklich mit Effekt umgesetzt wird.

### **Begründung:**

Im Radverkehr in Tübingen wird derzeit nach eher ruhigen Jahren im Infrastrukturausbau sehr viel getan. Die entsprechenden Radbrücken begrüßen wir. Sie sind sehr sinnvoll. Leider aber werden sie kaum dazu führen, dass Tübingen als Fahrradstadt wahrgenommen wird, wenn nicht weitere Maßnahmen durchgeführt werden.

Falls die Mühlstraßensperrung weder in der Bevölkerung noch im Gemeinderat eine Mehrheit findet, würden wir vorschlagen, dass wir den MIV kurzfristig vom Lustnauer Tor bis zur Adlerkreuzung aussperren und auch von der Neckarbrücke bis zum Epplehaus. Auf der Mühlstraße könnte man dann noch Autofahren, sofern man sein Auto bis zu diesem Ort geschoben hat.

Diese Maßnahme würde "Platz fürs Rad" (ADFC) schaffen, so dass man eine durchgehende Fahrradachse vom Epplehaus bis zur Adlerkreuzung schaffen könnte. Diesen sollte man aber entsprechend von dem Fußgängerweg baulich trennen, so dass hier keine Konflikte auftauchen.

Weiter fehlt ein zusammenhängendes Radnetz in Tübingen. Insofern genügen die bisherigen Maßnahmen nicht und der Betrag von 35,60€ pro Bürger pro Jahr muss festgesetzt sein. Das ist so viel Geld für Fahrradinfrastruktur pro Person wie Kopenhagen. In Kopenhagen sind es laut Greenpeace-Auswertung 35,60 Euro.

Da aber nicht nur Geld das Problem ist, sondern auch Planer, bitten wir darum, dass die Stadtverwaltung frühzeitig die Studierenden des neugeschaffenen Masterstudiengangs "Radverkehr" in Karlsruhe abwirbt. Diese Maßnahme halten wir für immens wichtig, so dass auch Druck entsteht die Anzahl von läppischen 15 Studierenden schnellstmöglich auf 300-500 auszuweiten. Dennoch möchten wir uns an dieser Stelle bei Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer bedanken, dass er das Geld bereitgestellt hat.