

## **Berichtsvorlage**

|                   |  |
|-------------------|--|
| zur Behandlung im | <b>Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung</b> |
| zur Kenntnis im   | <b>Jugendgemeinderat</b>                                   |
| zur Kenntnis im   | <b>Alle Ortsbeiräte</b>                                    |
| zur Kenntnis im   | <b>Alle Ortschaftsräte</b>                                 |
| zur Kenntnis im   | <b>Ortsbeirat Derendingen</b>                              |
| zur Kenntnis im   | <b>Ortsbeirat Lustnau</b>                                  |
| zur Kenntnis im   | <b>Ortsbeirat Nordstadt</b>                                |
| zur Kenntnis im   | <b>Ortsbeirat Stadtmitte</b>                               |

---

|                 |   |
|-----------------|---|
| <b>Betreff:</b> | <b>Radverkehr: Erstellung einer Konzeption<br/>"Radverkehrskonzept - Tübingen 2030"</b> |
| Bezug:          |   |
| Anlagen:        | Anlage 1: Vorüberlegungen Zielnetz von Radvorrangrouten                                 |

---

### **Zusammenfassung:**

Die Verwaltung wird bis Mitte 2023 ein „Radverkehrskonzept – Tübingen 2030“ erstellen und hierzu ein Fachplanungsbüro beauftragen. Mit diesem Konzept soll das bisherige Radverkehrskonzept von 2010 fortgeschrieben werden. Ziel ist es, ein zukunftsfähiges Radverkehrskonzept gemeinsam mit der Öffentlichkeit zu entwickeln, das die strategische Grundlage für die Förderung des Radverkehrs in den nächsten Jahren bildet. Im Fokus der Konzeption sollen Qualitätsstandards der Radinfrastruktur sowie ein Radwegenetz mit leistungsfähigen Radvorrangrouten insbesondere für Pendler- und Schülerverkehre stehen.

**Finanzielle Auswirkungen**

| Finanzielle Auswirkungen:<br>Ergebnishaushalt         |  | lfd.<br>Nr. | Ertrags- und Aufwandsar-<br>ten                | Plan<br>2021 | Plan<br>2022 | Plan<br>2023 |
|---|--|-------------|--|--------------|--------------|--------------|
| DEZ02<br>THH_7<br>FB7                                 | Dezernat 00 EBM Cord Soehlke<br>Planen, Entwickeln, Liegenschaften<br>Planen, Entwickeln, Liegenschaften |             |  | EUR          |              |              |
| 5110-7<br>Stadtentwicklung,<br>Städtebauliche Planung |  | 14          | Aufwendungen für Sach-<br>und Dienstleistungen | -2.722.250   |              |              |
|   |  |             | <i>davon für diese Vorlage</i>                 |              | -70.000      | -30.000      |

Die Finanzierung für die Erstellung des „Radverkehrskonzepts – Tübingen 2030“ soll über die Kostenstelle 51.10.72.00.00 „Radverkehrskonzept 2030“ erfolgen. Dafür sollen 70.000 € in 2022 und 30.000 € in 2023 im Ergebnishaushalt vorgesehen werden.

**Bericht:**

1. Anlass / Problemstellung

Das Radverkehrskonzept der Universitätsstadt Tübingen von 2010 soll fortgeschrieben werden. Tübingen hat in den vergangenen 11 Jahren viel in die Radverkehrsförderung investiert. Das Fahrrad ist zu einem sehr wichtigen Verkehrsmittel geworden. Mittlerweile werden im Jahresdurchschnitt 27% der Wege der Tübinger\_innen im Binnenverkehr umweltfreundlich mit dem Fahrrad zurückgelegt (*SrV 2018*). Gleichzeitig nimmt die Mobilität durch die wachsende Bevölkerung und neue Arbeitsplätze zu. Die Jahresfahrleistungen der Pkws liegen auf dem Gemeindegebiet bei rund 475 Millionen Kilometern (*BICO2BW 2017*). Auch der Kraftfahrzeugbestand in der Stadt ist in den vergangenen Jahren gewachsen (2012: 41.473 Kfz und 2021: 47.632 Kfz; *Statistik BW*). Auch aus diesen Gründen steht die Stadt vor großen Herausforderungen im Klima- und Umweltschutz, der Flächenverteilung des öffentlichen Raums und damit verbunden der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt.

Die Förderung des Radverkehrs gilt als wichtiger Baustein, um diesen Herausforderungen begegnen zu können. Einige zentrale Projekte zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt Tübingen wie das Blaue Band, die Radstation am ZOB, die vier Fahrradbrücken oder die Rad- und Fußunterführung am Güterbahnhof befinden sich bereits in der Umsetzung und stehen exemplarisch für eine sehr fortschrittliche Radverkehrsförderung in Tübingen. Um jedoch die ambitionierten politischen Beschlüsse und Ziele des Klimaschutzprogramms 2030 im Sektor Mobilität tatsächlich erreichen zu können, ist die gesamte Radinfrastruktur konsequent weiterzuentwickeln.

Hierzu ist es erforderlich, mehr Radverkehr zu generieren, den Autoverkehr zu reduzieren sowie gleichzeitig den Fußverkehr mit seinen Bedürfnissen im Blick zu haben. Nur durch eine ambitionierte Radverkehrsförderung kann es gelingen, dass die positiven Effekte des Radverkehrs für Mensch und Umwelt voll zum Tragen kommen. Hierfür benötigt es ein Radverkehrskonzept, das als strategische Handlungsgrundlage und verbindlicher Rahmen für die Radverkehrsförderung in Tübingen dient. Die Fahrradstädte Münster und Kopenhagen sind dabei Beispiel gebend.

## 2. Sachstand

Das Radverkehrskonzept aus dem Jahre 2010 ist die bestehende Grundlage für die Radverkehrsplanung in Tübingen. Viele Maßnahmen wie z.B. die Fahrradwegweisung, die Einrichtung von Fahrradstraßen oder der Winterdienst für den Radverkehr wurden umgesetzt. Im Jahr 2014 wurde Tübingen als Fahrradfreundliche Kommune ausgezeichnet.

Nach 11 Jahren zeigt sich aber auch, dass das bestehende Radverkehrskonzept an vielen Stellen überholt ist. Viele Entwicklungen in der Stadt und im Radverkehr werden darin nicht mehr vollständig abgebildet. Auch sind die subjektiven und objektiven Anforderungen der Radfahrenden an die Verkehrssicherheit und Qualität der Radwege deutlich gestiegen. Neue Radinfrastrukturelemente wie z.B. die drei regionalen Radschnellverbindungen oder die vier innerstädtischen Radbrücken müssen mit der Radwegenetzplanung in Kongruenz gebracht werden.

Im jüngsten ADFC-Klimatest von 2020, der die Radinfrastruktur bewertet, konnte zwar wiederholt ein gutes Ranking für Tübingen erreicht werden (Note 3,4 und Rang 6 von 110 in der Ortsklasse 50.000 bis 100.000 EW). Es wurden aber auch Problemfelder ersichtlich, etwa Rad- und Fußverkehr auf gemeinsamen Flächen. Auch das Bündnis bestehend aus Fridays for Future, dem ADFC, dem VCD, dem Rad- und Fußentscheid Tübingen und weiteren Verbänden und Organisation verlangt mit Nachdruck noch mehr für den Radverkehr und die Verkehrssicherheit zu tun. Insbesondere das lückenhafte Radwegenetz wird bemängelt. Tübingen braucht ein durchgängiges und sicheres Radvorrangnetz<sup>1</sup>, so die Forderung des Bündnisses.

Gleichfalls liegen der Verwaltung verschiedene Anträge vor, etwa mehr Fahrradabstellplätze in der Altstadt zu schaffen (538/2021), mehr Fahrradstraßen einzurichten (514/2021), Verbindungen in die Teilorte zu verbessern (529/2021) oder die Sicherheit von Fußgängern auf Mischflächen mit dem Radverkehr zu erhöhen (554/2019).

### Ziele des Radverkehrskonzepts

Radverkehr ist neben dem Fußverkehr die zentrale urbane Mobilitätsform bei der Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030. Im Vergleich zum Radverkehrskonzept 2010 verfolgt die Verwaltung mit dem „Radverkehrskonzept – Tübingen 2030“ folgende Leitziele:

- (1) Durch den Umstieg vom MIV auf das Rad (oder Fuß und ÖV) und insbesondere bei pendelnden Personen von und nach Tübingen sind die Ziele des Klimaschutzprogramms 2030 zu erreichen.
- (2) Es ist eine Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen, die eine Qualitätsverbesserung gegenüber heute aufweist und allen Alters- und Nutzergruppen ein sicheres, komfortables Radfahren in der Stadt und im Stadt-Umland Gefüge ermöglicht.
- (3) Alle Maßnahmen- und Strategievorschläge erfolgen vor dem Hintergrund, die Verkehrssicherheit und Attraktivität des Radfahrens zu steigern.
- (4) Der Fußverkehr wird bei allen Vorschlägen zum Radverkehr mitgedacht, um auch hier eine Qualitätssteigerung zu erreichen.
- (5) Der Busverkehr wird bei allen Vorschlägen zum Radverkehr mitgedacht.

Der Fokus des Konzepts liegt dabei auf folgenden Kernthemen.

---

<sup>1</sup> Radverkehrsforderungen für Tübingen; <https://fridaysforfuturetuebingen.de/wp-content/uploads/2020/07/Radverkehrsforderungen.pdf>

#### Zielstandards für die Infrastruktur

Für den Sicherheitsanspruch der Radfahrenden und die steigenden Radverkehrsmengen müssen Antworten gefunden werden. Es sollen konkrete Zielstandards hinsichtlich der Breite, Qualität und Ausstattung der Radinfrastruktur formuliert werden. Diese sollen bei allen künftigen Radverkehrsmaßnahmen zugrunde gelegt und im Regelfall umgesetzt werden, um so eine anforderungsgerechte Infrastruktur zu entwickeln. Durch ein einheitliches Erscheinungs- und Qualitätsbild soll die Radinfrastruktur sichtbarer und sicherer gemacht werden. Es sollen Zielstandards definiert werden, die auch über die Maße der gängigen technischen Regelwerke, wie z.B. der ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswegen (FGSV)) in Teilen hinausgehen können und den Anforderungen Tübingens als Fahrradstadt gerecht werden, die Begrenzungen des vorhandenen öffentlichen Raums aber im Blick haben. Gleichzeitig sind die Bedürfnisse von Zufußgehenden an den öffentlichen Raum gestiegen. Die Anforderungen an Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualitäten z.B. über Baumpflanzungen zeigen auf, dass eine Umverteilung des öffentlichen Raums nur zu Lasten des Platzbedarfs des motorisierten Individualverkehrs, häufig des ruhenden Verkehrs, gehen kann.

So ist in Tübingen z.B. die Farbe „himmelblau“ für das Thema Radverkehr als Erkennungs- und Sicherheitsmerkmal im Stadtbild bereits fest implementiert und ein Markenzeichen.

#### Netzkonzeption mit einem Radvorrangroutennetz

Blickt man auf den Radverkehrsanteil in Tübingen bei Streckenlängen von 5-10 Kilometern und darüber hinaus, sinkt dieser spürbar ab (*SrV 2018*: 13%). Gerade hier liegen große Potenziale des Radverkehrs verborgen. Insbesondere Pendlern soll ein Angebot gemacht werden, der zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad motiviert. Hier setzt das Konzept der Radvorrangrouten an. Die Teilorte und Umlandgemeinden sollen mithilfe hochwertiger Radverbindungen schnell und sicher mit der Stadt verbunden werden. Die Routen sollen jedoch nicht an den Stadtgrenzen enden, sondern auch innerhalb der Kernstadt die zentralen Quellen und Ziele anbinden. Das Konzept wird hierbei auf dem „Superradwegenetz“ aufbauen, welches bereits in Erziehung ist.

Dieses Netz aus Radvorrangrouten soll neben einem Basisnetz für Freizeit- und Alltagsverbindungen, das die feinmaschige Erschließung von Tür zu Tür abdeckt, das zukünftige Rückgrat des Tübinger Radwegenetzes bilden. Das Routennetz wird wiederum in das städtische Gesamtverkehrsnetz und in die überregionalen Radschnellverbindungen integriert.

#### Fahrradparken

Für eine erfolgreiche Fahrradförderung ist neben der Netzkonzeption die Verfügbarkeit von ausreichenden, sicheren und komfortablen öffentlichen Fahrradabstellanlagen (Fahrradbügel, Fahrradboxen, Fahrradkleingaragen) von sehr großer Bedeutung ebenso deren Anordnung entlang der Routen, an zentralen Quell- und Zielstandorten sowie an Mobilitätschnittstellen mit dem ÖPNV. Hierbei sind auch Sonder- und Lastenräder zu berücksichtigen. Darüber hinaus sollen Vorschläge entwickelt werden wie die Parkproblematik für Fahrräder im Bereich der Altstadt gelöst werden kann.

Auch die Anzahl privater Fahrradabstellanlagen bei Bauvorhaben sind in den Blick zu nehmen. Landesbauordnung und Ausführungsverordnungen geben einen Rahmen, der ambitionierte Ziele zur Fahrradförderung nicht widerspiegelt. Städte wie Münster, München oder Mannheim haben daher stadtweite Fahrradstellplatzsatzungen beschlossen, um die städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungsziele bei der Realisierung von Bauvorhaben sicherzustellen. In diesem Zusammenhang ist auch auf das Mobilitätskonzept im Rahmen der Kfz-Stellplatzsatzung der Stadt Tübingen hinzuweisen. Im Rahmen der Konzeptarbeit sollen inhaltliche Ziele für Quantität und Qualität von Fahrradabstellanlagen in der Stadt

entwickelt werden. Ob am Ende eine stadtweite Satzung oder spezifische Grundlagen für Teilräume z.B. die Universität entwickelt werden soll geprüft werden.

#### Prozess und Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Bürgerinnen und Bürger der Stadt sind die täglichen Nutzer der Infrastruktur und haben daher ein großes Interesse am Radverkehrskonzept mitzuwirken.

Das Format der Öffentlichkeitsbeteiligung wird in Zusammenarbeit mit dem Fachplanungsbüro entwickelt werden.

#### Aufbau der Radverkehrskonzeption

Das „Radverkehrskonzept – Tübingen 2030“ soll bewusst keine unmittelbare Fortschreibung des bestehenden Konzepts sein. Das Radverkehrskonzept soll auch kein konkretes Maßnahmenprogramm beinhalten. Es zeigt sich, dass solche sehr umfangreichen Maßnahmenlisten die auf 10 Jahre oder mehr ausgelegt sind, oft unflexibel sind für Veränderungen in der Stadt- oder die Radverkehrsentwicklung. Das heißt, dass notwendige Maßnahmenprogramme erst mit der Umsetzung einzelner Routen erfolgen werden. Diese Flexibilität kann so auch Rücksicht auf vorhandene Ressourcen nehmen.

Das Konzept soll den Handlungsrahmen für eine durchgängige und bedarfsorientierte Radverkehrsförderung bilden. Gerade die Einhaltung von definierten Radverkehrsstandards in Kombination mit durchgängigen, komfortablen und sicheren Radvorrangrouten, die in das Gesamtnetz integriert sind, sollen mehr Radverkehr generieren und Baustein für ein nachhaltiges Verkehrssystem in Tübingen sein.

### 3. Vorgehen der Verwaltung

Die Verwaltung beabsichtigt für das „Radverkehrskonzept – Tübingen 2030“ ein Fachbüro zu beauftragen, das gemeinsam mit der Verwaltung und der Öffentlichkeit die beschriebenen Themenfelder erarbeiten wird.

Die Verwaltung geht davon aus, dass die Erarbeitung des Konzepts circa ein Jahr umfassen wird. Die Beauftragung eines Büros soll noch in diesem Jahr erfolgen.

### 4. Lösungsvarianten

Es wird auf die Erstellung einer Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes verzichtet.

Bei einem Verzicht auf die Erstellung eines neuen Radverkehrskonzeptes müsste mit dem bestehenden Radverkehrskonzept von 2010 weitergearbeitet werden. Die Entwicklungen im Radverkehr und in der Stadtentwicklung sind darin nicht ausreichend berücksichtigt. Auch wären die Fördervoraussetzungen für Maßnahmen in den kommenden Jahren nicht mehr gegeben. Mit dem bestehenden Konzept allein könnten zudem die klimapolitischen Ziele voraussichtlich nicht erreicht werden.

### 5. Klimarelevanz

Mit der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts wird die konzeptionelle Grundlage für die Radverkehrsförderungen der nächsten Jahre gelegt. Das Fahrrad ist in Tübingen zunehmend präsent und ein wesentlicher Baustein für eine nachhaltige Mobilität.