

Universitätsstadt Tübingen
Fachabteilung Verkehrsplanung
Schaal, Johannes Telefon: 07071 2042498
Gesch. Z.: /

Vorlage 320/2023
Datum 21.11.2023

Berichtsvorlage

zur Kenntnis im **Jugendgemeinderat**

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

Betreff: **Beantwortung von Anträgen zum Fuß- und Radverkehr im
Zeitraum 09/2019 bis 07/2023**

Bezug: Anträge zum Fuß- und Radverkehr: Antrag 544/2019, Antrag 549/2019, Antrag
502/2023, Antrag 507/2023, Antrag 520/2023, Antrag 531/2023, Antrag
535/2023

Anträge zum Radverkehr: Antrag 529/2020, Antrag 532/2020, Antrag 514/2021,
Antrag 530/2022, Antrag 504/2023, Antrag 515/2023, Antrag 524/2023, Antrag
545/2023

Anlagen:

Zusammenfassung:

Die Verwaltung hat konzeptionelle Anträge zum Fuß- und Radverkehr in den vergangenen Jahren zurückgestellt, da zunächst die Konzeption für den Radverkehr fortgeschrieben werden sollte. Zeitgleich mit dem Beschluss zum Radverkehrskonzept erfolgt nun die Beantwortung.

Bericht:

1. Anlass / Problemstellung

In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche Anträge konzeptioneller und konkreter Art zu den Themen Fuß- und Radverkehr gestellt. Da manche Entscheidungen auf der Radverkehrskonzeption aufbauen, hat die Verwaltung diese gesammelt und beantwortet sie nun im zeitlichen Zusammenhang mit der Einbringung zum Radverkehrskonzept 2030.

2. Sachstand

- 2.1. Antrag 544/2019(Tü-Liste): Zur Erhöhung der Sicherheit auf Fuß- und Radwegen wird die Einrichtung eines „Safety Bikes“ beantragt. Ein „Safety Bike“ ist ein schmalspuriges Dreirad zur Kontrolle der Geh- und Radwege. Ausgerüstet mit Besen und Schaufel, Heckenschere, Füllmasse und Spachtel können Schlaglöcher, Scherben oder hereinragende Zweige beseitigt werden.

Antwort der Verwaltung: Die Einrichtung eines „Safety Bikes“ ist derzeit nicht vorgesehen.

Begründung: Zur Beseitigung von Gefahrenstellen und Mängeln im öffentlichen Raum hat die Stadtverwaltung ein Schadensmanagement eingerichtet. Bürgerinnen und Bürger können über ein Online-Formular, per Telefon oder E-Mail auf Mängel bei Fuß- und Radwegen hinweisen. Die Meldungen gehen direkt bei den Kommunalen Servicebetriebe (KST) zur Bearbeitung ein.

- 2.2. Antrag 549/2019 (JGR): Einrichtung einer Fahrradstraße in der Uhlandstraße Ost; Fahrradfreundlichere Gestaltung der Kreuzung Uhlandstraße/Karlstraße; Umgestaltung der Kreuzung Uhlandstraße/Derendinger Allee in einen „Shared Space“; Reduzierung Kfz-Verkehr und Parkplätze in der Uhlandstraße.

Antwort der Verwaltung zum Thema Fahrradstraße: Im Bereich der Uhlandstraße finden aktuell Baumaßnahmen mit Veränderung der Verkehrsführung statt. Mit dem Bau der Bahnhofsallee wird eine direkte Verbindung zum ZOB und dem Blauen Band hergestellt. Weitere Planungen werden nach Abschluss der laufenden Maßnahmen geprüft.

Fahradfreundlichere Gestaltung der Kreuzung Uhlandstraße/Karlstraße: Im Bereich der Kreuzung Uhlandstraße/Karlstraße wurde gezielt eine Bevorrechtigung des Fußverkehrs eingerichtet. Kfz- und Radverkehr sind an dieser Stelle untergeordnet. Verkehrsrechtlich ist diese Stelle ausreichend geregelt. An dieser Stelle werden zukünftig verstärkt Kontrollen mit dem Schwerpunkt Fehlverhalten Radverkehr durchgeführt.

Umgestaltung der Kreuzung Uhlandstraße/Derendinger Allee in einen „Shared Space“: Im Zuge der Sanierung der Alleenbrücken wird eine Umgestaltung der Kreuzung Uhlandstraße/Derendinger Allee erfolgen. In diesem Zuge kann dann auch über die verkehrsrechtliche Regelung entschieden werden.

Reduzierung Kfz-Verkehr und Parkplätze in der Uhlandstraße: Durch die Anbindung der Bahnhofsallee an die Uhlandstraße werden Parkstände südlich des Uhlanddenkmals entfallen. Für den Bereich der Schulen wird es in 2024 eine Planung geben, die mit JGR, Schulen und SMV vorabgestimmt wird.

- 2.3. Antrag 502/2023 (SPD) und Antrag 507/2023(Tü-Liste): Analog zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes 2030 wird eine Online-

Befragung und die Durchführung eines Fußverkehrs-Checks bzw. die Erstellung eines Fußwegekonzeptes beantragt.

Antwort der Verwaltung: Eine Online Befragung und die Erstellung eines Fußwegekonzeptes soll derzeit nicht durchgeführt werden.

Im Stadtgebiet entstehen aktuell 15 neue Querungshilfen und Fußgängerüberwege. Dabei sind auch Konfliktstellen zwischen Rad- und Fußverkehr enthalten, die in Zuge der Online-Befragung zum Radverkehrskonzeptes 2030 separat ausgewertet wurden. Insgesamt liegen der Verwaltung 180 Meldungen vor, die in zukünftige Planungen zum Fußverkehr einfließen. Die systematische Erfassung und Bewertung wichtiger Fußwege im Stadtgebiet erfolgt momentan im Rahmen einer Diplomarbeit. Die Ergebnisse sollen zusammen mit einem sich daraus ergebenden Verfahrens- und Umsetzungsvorschlag dem Gemeinderat zur Beratung vorgelegt werden. Wenn sich hieraus der Bedarf für eine erneute Online-Befragung oder der Erstellung einer Fußwegekonzeption ergibt, ist dies zu beschließen.

- 2.4. Antrag 520/2023(AL/Grüne): Antrag auf Einrichtung eines Fußgängerüberweges im Schleifmühlweg

Antwort der Verwaltung: Die Verwaltung prüft derzeit die Einrichtung eines Fußgängerüberweges auf Höhe des Einkaufszentrums in Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen im Schleifmühlweg.

- 2.5. Antrag 531/2023 (Tü-Liste): Antrag zur Anpassung der Fußgängerampel an der Querung Karlsstraße/ Wöhrdstraße, um die illegale Benutzung durch den Radverkehr zu unterbinden.

Antwort der Verwaltung: Die Verwaltung plant keine bauliche Änderung der Fußgängerampel.

Begründung: Die Fußgängerquerung ist verkehrsrechtlich eindeutig geregelt. Der Ordnungsdienst ist beauftragt, den querenden Radverkehr an dieser Stelle verstärkt zu kontrollieren.

- 2.6. Antrag 535/2023 (JGR): Antrag auf Spurentausch im Rad- und Fußtunnel

Antwort der Verwaltung: Die Verkehrsführung im Rad- und Fußtunnel wird im Zuge deiner neuen Wassertransportleitung geprüft. Es soll eine durchgängige und sichere Verkehrsführung zwischen der Alleenstraße und der Westbahnhofstraße entstehen.

- 2.7. Antrag 529/2020(AL/Grüne): Es wird eine Verbesserung des Radweges zwischen Lustnau und Bebenhausen beantragt. Auch sollen Verbesserungen für die Verbindungen Bebenhausen – Kälberstelle, Kälberstelle – Holzgerlingen Schaichhof, Kälberstelle – Walddorf-Häslach und Dettenhausen – Waldenbuch erarbeitet werden.

Antwort der Verwaltung: Es besteht aktuell kein Handlungsbedarf mehr.

Begründung zur Verbindung Lustnau – Bebenhausen: Der gemeinsame Geh- und Radweg zwischen Bebenhausen und Lustnau wurde bis zur Unterführung am Kirnbach auf 3,0 m ausgebaut. Aus Kostengründen und aufgrund des guten Bauzustands wurde die Unterführung nicht verbreitert. Der Waldweg von Lustnau nordwärts befindet sich in einem guten Zustand und hat eine Breite von 2,5 m. Der Konfliktpunkt am Goldersbachspielplatz

wurde durch Umbaumaßnahmen entschärft und mit Verkehrszeichen auf spielende Kinder hingewiesen.

Begründung zur Bushaltestelle Bebenhausen: Der gesamte Bereich in Bebenhausen wurde bereits umgebaut. Im Bereich der Bushaltestelle wurde der Konfliktbereich zwischen dem längs verlaufenden Radverkehr und dem Wartebereich der Bushaltestelle mittels neuem und getrenntem Aufstellbereich gelöst. Der Knoten L 1208/Schönbuchstraße wurde übersichtlicher gestaltet und die Hochbordkante südwärts durch eine Nullabsenkung ersetzt.

Begründung zur Verbindungen nach Holzgerlingen, Dettenhausen und Walddorf-Häslach: Die genannten Bereiche liegen außerhalb des Verwaltungsgebietes der Universitätsstadt Tübingen. Sie befinden sich in den Landkreisen Böblingen und Tübingen. Die städtische Verwaltung befürwortet den Ausbau der genannten Radverbindungen um weitere Ziele an das Radverkehrsnetz anzuschließen.

- 2.8. Antrag 532/2020 (AL/Grüne): Im Antrag wird die Prüfung von Grünpfeilen für den Radverkehr im Stadtgebiet gefordert.

Antwort der Verwaltung: Die Verwaltung überprüft Knotenpunkte im Stadtgebiet, die zur Freigabe des Rad-Grünpfeils in Frage kommen.

Begründung: Die Anbringung von Grünpfeilen für den Radverkehr unterliegt verschiedenen Erfordernissen. Bei Erfüllung der Voraussetzungen werden Grünpfeile angebracht.

Eberhardsbrücke in Gartenstraße: An dieser Stelle ist die Anbringung des Grünpfeils nicht möglich, da hier einerseits die rechts liegende Spur des Kfz-Verkehrs (Bus geradeaus) gequert werden müsste. Andererseits ist die eindeutig dominante Richtung des Radverkehrs die Geradeausrichtung, was dazu führt, dass Rechtsabbieger nicht an mehreren schon wartenden Radfahrern vorbeikämen.

Neue Straße in Mühlstraße: Durch die Umgestaltung des Knotens wird dieser Arm nicht mehr signalisiert und eine Anbringung ist nicht mehr erforderlich.

- 2.9. Antrag 514/2021 (AL/Grüne): Antrag auf Einrichtung weiterer Fahrradstraßen im Stadtgebiet

Antwort der Verwaltung: Im Radverkehrskonzept 2030 wird ein Netz aus Radvorrang- und Ergänzungsrouten festgelegt. Mit dem sukzessiven Ausbau des Netzes werden weitere Fahrradstraßen eingerichtet. Dies beinhaltet auch die Aufwertung der bestehenden Fahrradstraßen entsprechend der neuen Qualitätsstandards. Welches Radverkehrsangebot in welcher Straße eingerichtet wird, wird im Zuge der jeweiligen Planung geprüft.

- 2.10. Antrag 530/2022 (Die Fraktion): Es wird die planerische Prüfung einer „Protected Bike Lane“ im Bereich des östlichen Nordrings beantragt.

Antwort der Verwaltung: Im Zuge der Sanierungsarbeiten des östlichen Nordrings wird die Reduzierung auf insgesamt zwei Kfz-Fahrstreifen getestet. Die Verwaltung wird anschließend mögliche Varianten zur Schaffung eines Radangebotes erarbeiten und diskutieren.

- 2.11. Antrag 504/2023 (Tü-Liste): Antrag zum Stand des Radverkehrskonzept 2030.

Antwort der Verwaltung: Mit dem Radverkehrskonzept 2030 werden ein hierarchischer Netzentwurf und Qualitätsstandards für Netzkategorien festgelegt. Einzelmaßnahmen sind

nachgelagert und werden erst mit Umsetzung der Streckenabschnitte erarbeitet. Daher liegen im Rahmen der Konzeption keine Planungen zu den Punkten 1-11 vor. Genaue Zählstellen des PKW- und Radverkehrs können bei der Verkehrsplanung angefragt werden.

- 2.12. Antrag 515/2023(AL/Grüne): Zur Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder wird der Aufbau von kostengünstigen und platzsparenden Fahrrad-Sattelständern beantragt. Ein Fahrrad-Sattelständer ist ein hoher Bügel zum Einhängen des Fahrradsattels.

Antwort der Verwaltung: Fahrrad-Sattelständer werden aufgrund der Nachteile in der Handhabung kaum für den Alltagsverkehr genutzt.

Begründung: Für den Alltagsverkehr werden sichere und komfortable Abstellmöglichkeiten für Fahrräder benötigt. Fahrrad-Sattelständer können nicht mit gängigen Fahrradschlössern genutzt werden (großer Abstand Rahmen-Bügel). Zum Abstellen muss das Fahrrad auf den Bügel gehoben werden. Gerade bei schwereren Rädern (Pedelects) ist dies mühsam. Als Standard kommen im Stadtgebiet Anlehnbügel oder Hoch-/Tief Parker zum Einsatz.

- 2.13. Antrag 524/2023 (Die Fraktion): Eine Teilnahme am Bonusprogramm der Deutschen Bahn „DB Rad +“ soll in Hinblick auf Machbarkeit und Sinnhaftigkeit geprüft werden.

Antwort der Verwaltung: Bei Bereitstellung der finanziellen Mittel wäre eine Teilnahme aus organisatorischer Sicht machbar. Aufgrund der bereits ausgeprägten lokalen Radkultur und der Kosten in Höhe von 45.000 € rät die Verwaltung von einer Teilnahme ab.

Begründung: Über das Programm „DB Rad +“ können Radfahrende Kilometer sammeln und diese bei teilnehmenden Einzelhändlern und Gastronomen in Dienstleistungen und Produkte umwandeln. Zusätzlich wird bei Erreichung einer festgelegten Gesamtkilometerzahl ein Meilenstein freigeschaltet. In diesem Zusammenhang wird beispielsweise eine Fahrradservicestation aufgebaut oder ein Fahrradcheck durchgeführt. Bürgerinnen und Bürger müssen hierzu die eigenen Fahrradkilometer mit der DB Rad + App aufzeichnen. Die aufgezeichneten Wege werden in anonymisierter Form der Verkehrsplanung zur Verfügung gestellt. Für die Teilnahme am Programm entstehen der Verwaltung Kosten in Höhe von 45.000 € für zwei Jahre. Die Finanzierung der Produkte und Dienstleistungen für das Bonusprogramm liegt bei den teilnehmenden Einzelhändlern und Gastronomen.

- 2.14. Antrag 545/2023(SPD): Der Antrag fordert eine Demontage der Verkehrszeichen Radweg (237) gemeinsamer/getrennter Radweg (240, 241) und die Montage des Verkehrszeichens Gehweg Rad frei (239, 1022-10) an geeigneten Wegen um eine Beschleunigung des Radverkehrs zu erzielen.

Antwort der Verwaltung: Die Verwaltung hat hier bereits vor ein paar Jahren eine Erhebung durchgeführt. Durch veränderte Rahmenbedingungen prüft die Verwaltung die verbliebenen Schilder nochmals.

In der Nebenverkehrszeit wäre meist ein zügigeres Vorankommen auf der Fahrbahn möglich. In der Hauptverkehrszeit ist dies auf der Fahrbahn aufgrund der Behinderung durch Kfz nicht möglich. Die Regelung „Gehweg + Radfahrer frei“ führt dazu, dass der Radverkehr nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren darf. Dies führt im Vergleich zur jetzigen Situation zu einer deutlichen Verlangsamung des Radverkehrs. Im Bereich der Universität wird im Zuge der Aufhebung/Umgestaltung des Einbahnstraßenrings und im Zuge des Radverkehrskonzeptes stadtweit eine Umverteilung der Fläche zugunsten von Fuß und Rad sowie die Benutzungspflicht überprüft.

3. Vorgehen der Verwaltung

Wie aufgezeigt fördert die Verwaltung mit zahlreichen Maßnahmen den Fuß- und Radverkehr. Beispielsweise sollen durch die neuen Standards des aktuellen Radverkehrskonzeptes die Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr reduziert werden. Dies gelingt durch die Bündelung des Radverkehrs z.B. durch die Einrichtung von Umweltpuren auf der Fahrbahn. Zur Förderung der Nahmobilität wird aktuell das Fußverkehrsnetz der Stadt im Rahmen einer Diplomarbeit untersucht und bewertet. Die Ergebnisse sollen in weitere Fußverkehrsmaßnahmen einfließen. Alle Informationen und Neuigkeiten zum Fußverkehr werden in Zukunft auf einer eigenen Webseite der Stadtverwaltung gebündelt.

4. Lösungsvarianten

Zu den vorgeschlagenen Lösungen sind zahlreiche Lösungsvarianten möglich.

5. Klimarelevanz

Alle Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs stärken den Umweltverbund und stellen eine Attraktivierung des nachhaltigen Verkehrs dar.