

# RADVERKEHRSFORDERUNGEN FÜR TÜBINGEN



Der Verkehrssektor ist auf seine Emissionen bezogen einer der schmutzigsten Sektoren Deutschlands und die größte CO<sub>2</sub>-Quelle in Baden-Württemberg. Während in Deutschland die Emissionen bei der Stromgewinnung leicht sinken, blieb der Ausstoß von CO<sub>2</sub> im Verkehrsbereich die letzten Jahrzehnte nahe zu konstant. Immer mehr, immer größere, immer schwerere und immer stärker motorisierte Autos fahren auf den Straßen. Der Effizienzgewinn der Motoren verpufft komplett. Außerdem leiden viele Innenstädte unter Lärm, Abgasen und zu wenig Platz für Fußgänger\*innen, öffentlichen Verkehr und Fahrradfahrer\*innen.

Die Verkehrszahlen der Stadt Tübingen zeigen, dass der Autoverkehr aktuell wieder fast auf dem gleichen Stand ist, auf dem er vor der Corona-Krise war. Die Fahrgastzahlen des ÖPNVs sind um 50% eingebrochen. Um die vorhandenen Verkehrsstrukturen nicht zu verfestigen und um die Verkehrswende endlich anzupacken, greifen deshalb einige Städte zu radikalen Umverteilungen: Italien führt eine 500 Euro Kaufprämie fürs Fahrrad ein, Wien wird in der Innenstadt autofrei, London bereitet eine Verzehnfachung des Radverkehrs vor, Brüssel wird zur Tempo 30 Zone und wochenends autofrei und Paris verdoppelt die Radwege. Auch in Deutschland werden einige Pop-Up-Bike-Lanes errichtet. Wo bleibt hier das „ökologische“ und „fahrradfreundliche“ Tübingen?



22% der energiebedingten Emission in Tübingen kommen aus dem Verkehrssektor. Wer Klimaschutz konsequent durchsetzen möchte, muss also die aktive Mobilität und den ÖPNV stärken, sowie den motorisierten Individualverkehr (MIV) in unseren Städten reduzieren. Den MIV einzuschränken bedeutet dabei mitnichten, Mobilität einzuschränken.

Erst im Frühjahr fand die App-Abstimmung zur Mühlstraße statt. Die Kommunikation hätte besser funktionieren müssen, das Ergebnis war knapp und der anhaltende Trend hin zu mehr Fahrrädern zeigt klar auf, dass die Verkehrssituation jetzt eine andere ist als vor Corona.

Ziehen Sie nach und folgen Sie anderen Städten. Tübingen könnte so vieles erreichen. Die Mehrheit im Gemeinderat spricht sich für eine deutliche Verbesserung der Radinfrastruktur aus. Trauen Sie sich also und entscheiden Sie sich endlich für die Zukunft!

Das Bündnis aus Fridays for Future Tübingen (FFF), Bund für Umwelt- und Naturschutz Tübingen (BUND), ADFC Tübingen, Critical Mass Tübingen, Greenpeace Tübingen, Fuß- und Radentscheid Tübingen, Health for Future Tübingen (HFF), Scientists for Future Tübingen (SFF), Parents for Future Tübingen (PFF) und VCD Tübingen stellt mit diesem Papier Forderungen an den Tübinger Gemeinderat, um eine Verbesserung für Fußgänger\*innen und Radfahrende zu erreichen.



**1) Einrichtung eines Zwei-Richtungs-Radweges auf der Neckarbrücke**

Wir halten die Einrichtung eines Zwei-Richtungs-Radweges auf der Neckarbrücke für notwendig. Der Versuch im Herbst 2019 zeigte die Möglichkeit zur Umsetzung einer solchen Verkehrsführung.

**2) Die Sperrung der Mühlstraße für den MIV**

Mit dem Radweg auf der Neckarbrücke einhergehend muss die Mühlstraße für den MIV gesperrt werden. Die jetzige Situation für Fahrradfahrer\*innen ist nicht nur unattraktiv, sondern auch schlicht gefährlich. Seit Jahren wird diese Verkehrssituation geduldet.

Das Parken und Halten in der Mühlstraße muss für Privatfahrzeuge verboten werden und streng kontrolliert werden. Auf dem Gehweg haltende Autos versperren den Weg für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen. Perspektivisch stellen wir uns die Belieferung des Einzelhandels in der Mühlstraße nur in bestimmten Zeitfenstern in Kombination mit einem Logistikzentrum außerhalb der Stadt vor.

**3) Durchgehender Radweg in der Wilhelmstraße für beide Richtungen**

Die Wilhelmstraße ist eine der zentralen Achsen Tübingens. Die Radinfrastruktur ist jedoch desaströs. Es ist wichtig, dass Fahrradfahrer\*innen die Möglichkeit bekommen, in beiden Richtungen sicher und schnell durch die Wilhelmstraße fahren zu können. Drei Meter Breite pro Richtung halten wir bei der aktuellen Verkehrsführung dabei für angemessen. Dies wäre durch die Sperrung der Mühlstraße problemlos möglich.

Des Weiteren fordern wir die Umgestaltung der noch verbliebenen Parkplätze für den privaten MIV in der Wilhelmstraße. Dort sollen Fahrradabstellplätze geschaffen werden.

**4) Durchgehende Radinfrastruktur Innenstadtring**

Der Innenstadtring ist ein zentraler Teil des Tübinger Verkehrsnetzes. Heutzutage bestehen jedoch erhebliche Lücken für den Radverkehr. Diese müssen so schnell wie möglich geschlossen werden. Sollte hierfür nach der aktuellen Lage nicht genug Platz vorhanden sein, müssen Parkplätze für den MIV weichen.

## 5) Radvorrangnetz in Tübingen

Vom MIV-Durchgangsverkehr befreite Fahrradstraßen sind eine einfache und schnelle Möglichkeit, Fahrradfahrer\*innen Vorfahrt zu erteilen und das Fahrradfahren in der Stadt allgemein sichtbarer zu machen. Die Stadt Tübingen hat bereits Vorrangstraßen für Fahrradfahrer\*innen ausgewiesen. Das kann nur ein erster Schritt bleiben. Perspektivisch müssen diese Vorrangzonen nur für Fahrradfahrer\*innen freigegeben werden. In Fahrradstraßen sollte des Weiteren der Durchgangsverkehr von Autos verhindert werden, z.B. durch Modalfilter (Poller). Parken von Kfz in Fahrradstraßen sollte eingeschränkt/verhindert werden. Außerdem sollten alle Fahrradstraßen durchgängig als Vorfahrtsstraßen geführt werden, um schnelle und durchgängige Verbindungen zu schaffen. Bereits durch wenige Maßnahmen könnte ein weitreichendes Netz an Fahrradstraßen entlang der wichtigsten Radrouten entstehen.

Hierzu sollten folgende Achsen durchgehend als Fahrradstraße, mit den oben genannten Anforderungen ausgewiesen werden:

### Ost- West-Achsen:

#### Achse Neckarau:

Zukünftiger Radschnellweg nach Reutlingen – Schaffhausenstraße - Karlstraße (hinter dem Epple-Haus) - Blaues Band

#### Achse Gartenstraße:

Kreisverkehr Nürtinger Straße - Gartenstraße – Anschluss Achse Ost – Gartenstraße - Nymphenplatz

#### Achse Weststadt:

Anschluss Radachse West – Schleifmühlweg (bereits heute Fahrradstraße) – Westbahnhofstraße – Sindelfinger Straße – Radweg nach Unterjesingen

#### Achse Rappenberghalde:

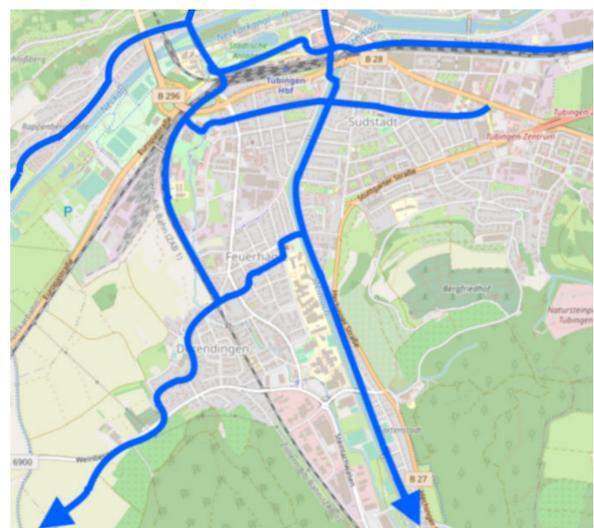
Anschluss Radachse West – Neckarhalde – Hirschauer Straße – Rappenberghalde – Anschluss Radweg nach Hirschau

#### Südachse:

Eugenstraße – Kreuzung Radachse Steinlach – Schellingstraße – Anschluss an Radachse West

#### Achse Derendingen:

Anschluss Radachse Mitte - Lembergstraße – Sieben-Höfe-Straße – Derendinger Weg - Weilheim

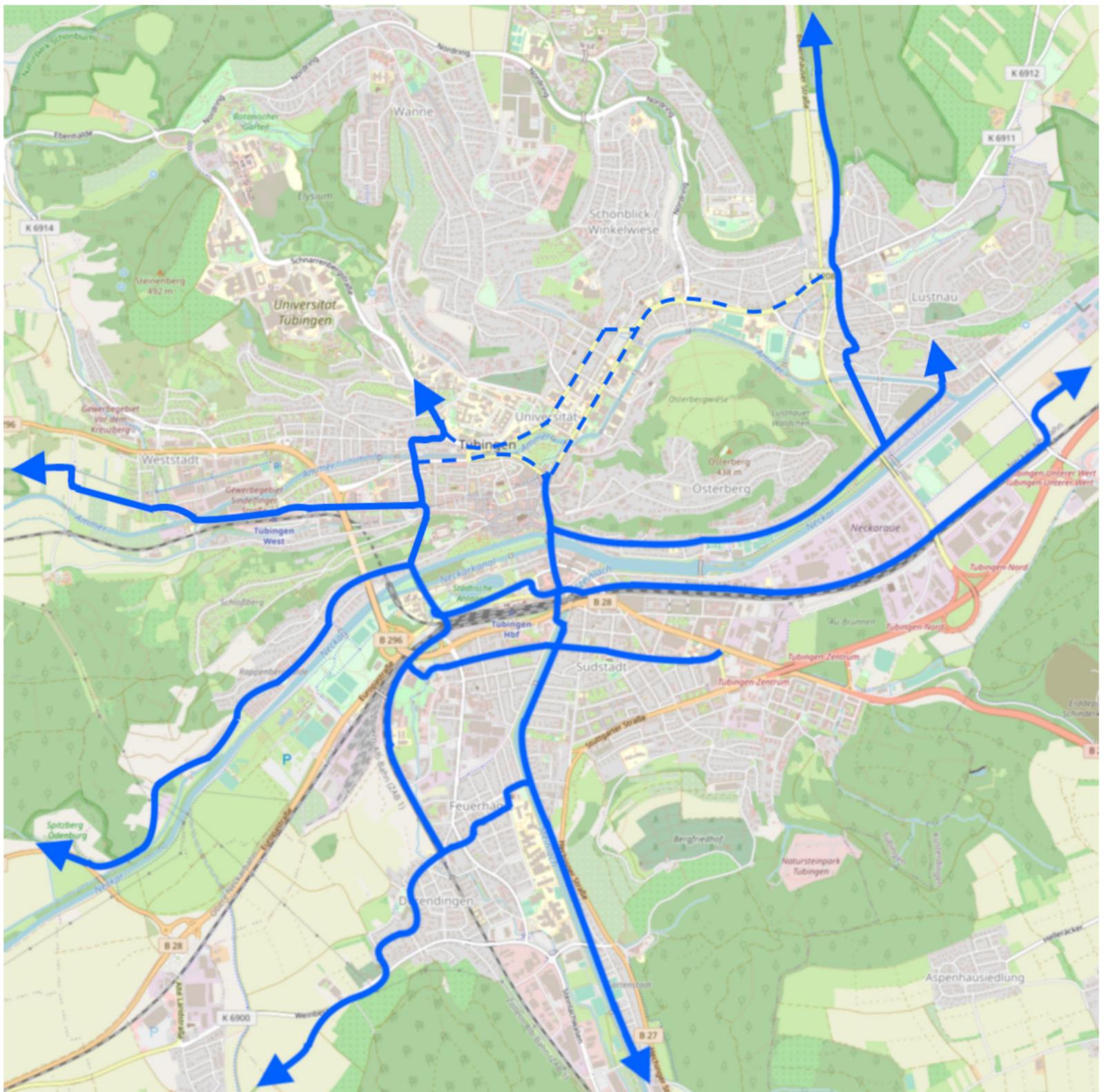


**Nord- Süd-Achsen:**

Achse Mitte: Steinlachunterführung – Fürststraße (bereits heute Fahrradstraße) – Steinlachbegleitweg – Dahlienweg – Neuer Steinlachbegleitweg – Anschluss an Radweg nach Dußlingen

Achse Ost: Radweg nach Bebenhausen – Salzwasenweg – Jürgensenstraße – Kreuzstraße – Aeulestraße - Anschluss an Radachse Ost – Bankmannsteg - Anschluss an Radschnellweg nach Reutlingen

Achse West: Kliniken - Umweltverbundspur Schnarrenbergstraße - Anschluss Radweg Herrenberger Straße – Belthlestraße – Anschluss Radachse Weststadt – Fahrradtunnel – Anschluss Radachse Rappenberghalde - Radweg Derendinger Allee – Anschluss Blaues Band – Radbrücke West – Wilhelm-Keil-Straße – Löwenstraße – Anschluss Radachse Derendingen



### 6) Lastenradstellplätze + Verleihsystem

Lastenräder sind ein wichtiger Baustein für einen klimafreundlichen (Klein-)Transport. Neben passenden Abstellplätzen fordern wir ein einfaches Leihsystem. Konstanz macht es vor.

### 7) Ampelschaltung für Fußgänger und Radfahrer kürzer

In unseren Augen muss in einer Stadt wie Tübingen schnell und intensiv eine „Grüne Welle für Radfahrer\*innen“ eingeführt werden. An einigen Ampeln müssen Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen zu lange warten. Beispiele hierfür sind die Kreuzung vor dem Parkhaus König und die Querungen der Rümelinstraße auf Höhe des alten botanischen Gartens.

### 8) Radvorfahrtsstraßen auch in den Teilorten

Viele Radrouten verlaufen durch Teilorte. Die aktuellen Radrouten durch Teilorte führen oftmals an Hauptstraßen entlang oder durchqueren Wohngebiete, in denen rechts vor links gilt. Durch Vorfahrtsstraßen für Radfahrer\*innen wird das Radfahren vereinfacht und attraktiver.



### 9) Durchgängige Schutzstreifen in Kilchberg und Bühl

Die neue B28 ermöglicht eine neue Radverkehrsführung auf der L370. Wir fordern durchgängige Schutzstreifen auf der L370 in Kilchberg, Bühl und dazwischen. So kann die Anbindung des Radweges zwischen Kilchberg und Weilheim geschaffen werden.

### 10) Kommunikation muss deutlich besser werden

Wir fordern eine Kommunikationsstelle Radverkehr. Die aktuelle Kommunikation zwischen dem Gemeinderat, den Verkehrsplaner\*innen und der Öffentlichkeit zeigt große Defizite auf. Viele Gespräche mit Tübinger\*innen und Mitglieder des Gemeinderats bestätigen den Nachholbedarf in Sachen Kommunikation. Die Tübinger\*innen müssen wissen, welche langfristigen Auswirkungen Maßnahmen mit sich bringen und welche Möglichkeiten damit eröffnet werden. Beispielsweise könnte man über digitale Plattformen für Verbesserungen à la „fixmyberlin“ nachdenken.