



Radverkehrskonzept Tübingen 2030

DOKUMENTATION

Digitale Auftaktveranstaltung

22. November 2022 | 19:00 – ca. 21:25 Uhr

Inhalt

1	Einführung	2
2	Veranstaltung	3
2.1	Begrüßung.....	3
2.2	Stimmungsbild	4
2.3	Informationsvorträge.....	6
2.3.1	Informationen zum Projektstruktur & Projektstand	6
2.3.2	Informationen zum Radverkehrskonzept	7
2.4	Beteiligung und Erwartungsmanagement	8
2.4.1	mitmap	8
2.4.2	Erwartungsmanagement	9
2.5	Offener Austausch in Kleingruppen	9
2.5.1	Süd	9
2.5.2	Nord & West	10
2.5.3	Ost	11
2.5.4	Mitte 1	13
2.5.5	Mitte 2	14
2.6	Zusammenfassung	15
2.7	Abschluss.....	19
3	Kontakt	19

1 Einführung

Die Stadt Tübingen möchte unter umfangreicher Beteiligung der Bürger*innen die bestehende Radverkehrskonzeption fortschreiben. Im Rahmen einer digitalen Auftaktveranstaltung sollen alle interessierten Bürger_Innen, Verbände und Vereine über den Stand der Fortschreibung informiert und beteiligt werden. In einem nächsten Schritt sollen mit der sogenannten mitmap, einer digitalen Beteiligungskarte, Hinweise zum geplanten Netz, sowie der dazugehörigen Radinfrastruktur gesammelt werden.

An der digitalen Auftaktveranstaltung der Bürgerbeteiligung zum Radverkehrskonzept in Tübingen konnten Interessierte aktiv via Zoom teilnehmen oder dem YouTube-Stream auf der städtischen Homepage folgen. So nahmen am 22. November 2022 mehr als 80 Interessierte via Zoom und ca. 30 Teilnehmende über den YouTube-Stream teil.

Vom 22. November 2022 bis zum 24. Dezember 2022 können Bürgerinnen und Bürger online auf der Webseite www.tuebingen.de/radfahren das geplante Streckennetz einsehen und digital Hinweise einbringen. Diese werden für die weitere Planung und Beteiligungsformate gesammelt, von den Planerinnen und Planern geprüft, ausgewertet und auch auf der Internetseite veröffentlicht. Neben Hinweisen zum vorgeschlagenen Routennetz können auch allgemeine Hinweise zur Radinfrastruktur in Tübingen eingebracht werden. Diese werden ebenfalls durch das Planungsteam gesammelt und geprüft.

2 Veranstaltung

2.1 Begrüßung

Cord Soehlke, Bau- und Erster Bürgermeister der Universitätsstadt Tübingen, begrüßte alle Teilnehmenden und bedankte sich für das große Interesse an der Online-Auftaktveranstaltung. Er erläuterte, dass die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes nur dann gut werden könne, wenn das Wissen und Know-how der Bürger_Innen einfließt.

Er erläuterte dies insbesondere in den letzten Jahren viel für den Radverkehr unternommen wurde. Und trotzdem noch viel zu tun ist. Er betont, dass alle Maßnahmen nur was Wert sind, wenn Sie in ein durchgängiges Radwegenetz eingebunden sind. Dies ist das Ziel und die Aufgabe des Radverkehrskonzeptes 2030.

Neben den Bürgerinnen und Bürgern begrüßte er auch das Team der Stadtverwaltung, die Fachplaner von Inovaplan und das Moderatorenteam von translake, welche die Auftaktveranstaltung gemeinsam vorbereitet haben und das Projekt betreuen werden.

Anschließend übernahmen die Moderatoren Dennis Braunbarth und Maximilian Stamm das Wort an die Teilnehmenden und gaben mit der Agenda einen Überblick über den Ablauf des Abends.

Beginn um 19:00 Uhr

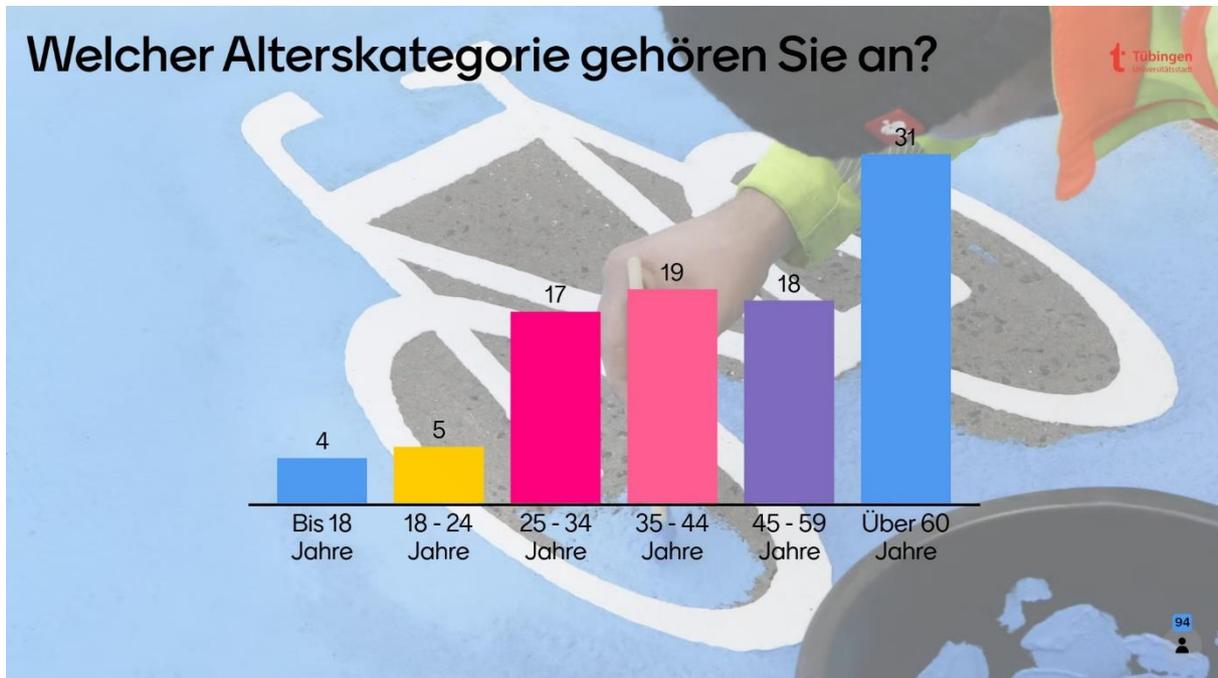
- **Begrüßung** | Hr. BM Soehlke (Stadt Tübingen)
- **Agenda** | translake
- **Stimmungsbild 1** | translake
- **Projektstruktur & Projektstand** | Hr. Hammer (Stadt Tübingen)
- **Einführung RVK** | Hr. Klein, Fr. Röder (Inovaplan)
- **Hinweise zum Beteiligungsprozess** | translake
- **Projekthomepage & Beteiligungskarte** | translake
- **Offener Austausch in Kleingruppen**
- **Zusammenfassung** | translake
- **Stimmungsbild 2** | translake
- **Ausblick & Abschluss** | Hr. BM Soehlke (Stadt Tübingen)

Ende gegen 21:00 Uhr

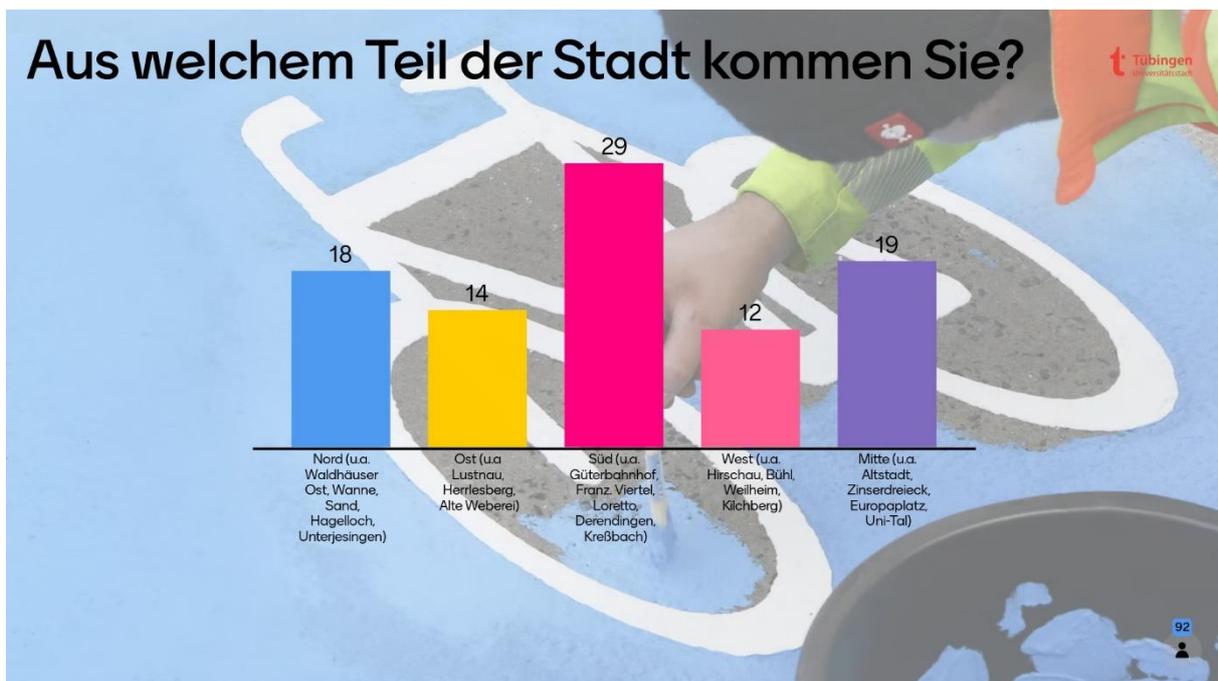
Anschließend optionale betreute Einführung in die Beteiligungskarte mitmap

2.2 Stimmungsbild

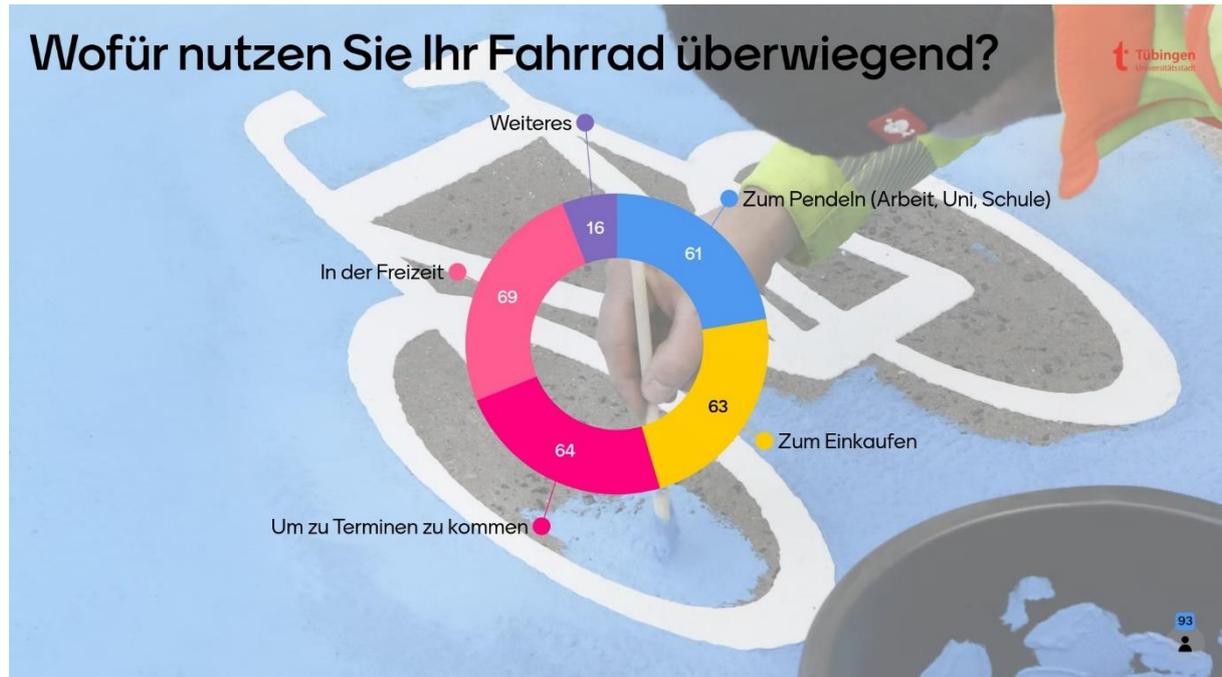
Zum Einstieg in das Thema hatten die Moderatoren des Abends fünf Fragen zum Thema Radverkehr in Tübingen mitgebracht. Mit einem interaktiven digitalen Umfragetool konnten alle Teilnehmenden mitmachen und Ihre Einschätzung zu den Fragen einbringen. Die Ergebnisse des Stimmungsbilds sind im Folgenden abgebildet:



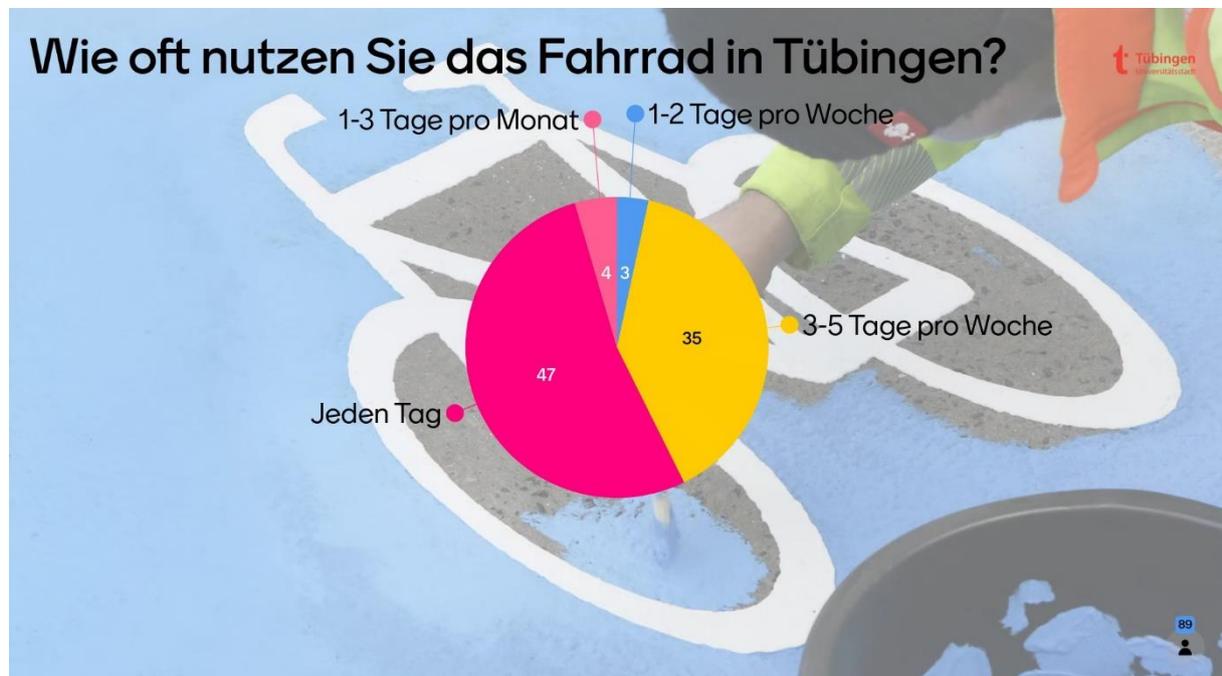
Grafik zur Frage: Welcher Alterskategorie gehören Sie an? (Bis 18 Jahren: 4 Personen, 18 – 24 Jahre: 5 Personen, 25 – 34 Jahre: 17 Personen, 35 – 44 Jahre: 19 Personen, 45 – 59 Jahre: 18 Personen, über 60 Jahre: 31 Personen)



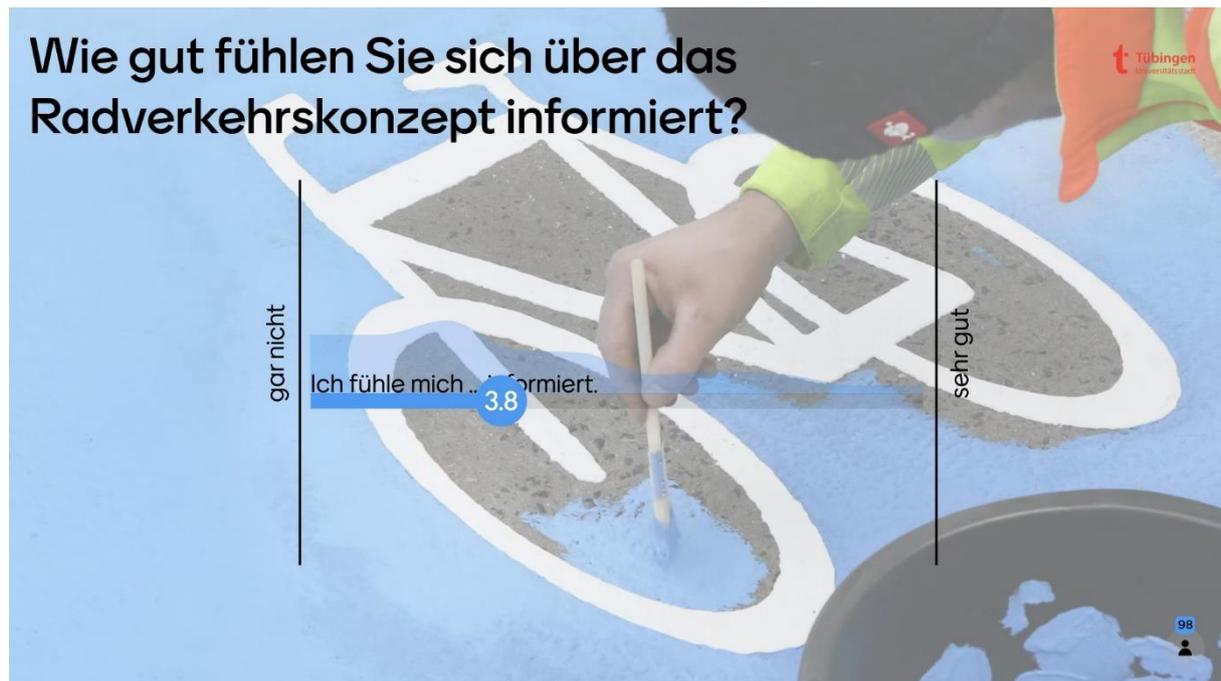
Grafik zur Frage: Aus welchem Teil der Stadt kommen Sie? (Nord: 18 Personen, Ost: 14 Personen, Süd: 29 Personen, West: 12 Personen, Mitte 19 Personen)



Grafik zur Frage: Wofür nutzen Sie Ihr Fahrrad überwiegend? (Mehrere Stimmen waren Möglich: Zum Pendeln: 61 Stimmen, zum Einkaufen: 63 Stimmen, um zu Terminen zu kommen: 64 Stimmen, in der Freizeit: 69 Stimmen, Weiteres: 16 Stimmen)



Grafik zur Frage: Wie oft nutzen Sie das Fahrrad in Tübingen? (Jeden Tag: 47 Personen, 3 – 5 Tage pro Woche: 35 Personen, 1 – 2 Tage pro Woche: 3 Personen, 1 – 3 Tage pro Monat: 4 Personen)



Grafik zur Frage: Wie gut fühlen Sie sich über das Radverkehrskonzept informiert? (Auf einem Schieberegler konnten die Teilnehmenden zwischen 0 gar nicht und 10 sehr gut wählen. Der Durchschnitt aller Stimmen pendelte sich bei 3.8 ein)

2.3 Informationsvorträge

Im Rahmen von zwei kurzen Vorträgen wurden zum einen die Projektstruktur und der Projektstand, wie auch allgemeine Hinweise zum Radverkehrskonzept vorgestellt. Die Vorträge sind in voller Länge in der Aufzeichnung der Veranstaltung einzusehen: <https://www.youtube.com/watch?v=Xi14FjdeduQ>

2.3.1 Informationen zum Projektstruktur & Projektstand

Den Anfang übernahm Daniel Hammer, Projektleiter bei der Stadt Tübingen, der den aktuellen Projektstand sowie die Projektstruktur vorstellte. Dabei gliederte Daniel Hammer seinen Vortrag chronologisch in die folgenden Punkte:

Fahrradstadt Tübingen – Wo kommen wir her?

- Tübingen seit 2010 Gründungsmitglied der AGFK-BW (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg)
- Auszeichnung als Fahrradfreundliche Kommune 2014
- Winterdienst im Radverkehr
- Stadtradeln alle 2 Jahre
- S-Pedelec-Frei-Netz seit 2019

Fahrradstadt Tübingen – Wo stehen wir heute?

- ADFC Klimatest: Note 3,4
- Steinlachunterführung: Ø 8000 Rad/Tag, Spitzentag: Ø 12500 Rad/Tag
- Neue Entwicklungen und Anforderungen an den Radverkehr
- Herausforderung: steigende Radverkehrsmengen
- Radwegenetz tlw. lückenhaft oder unterdimensioniert

- Radverkehrskonzept 2010 nicht mehr aktuell
- Große Investitionen: Projekte in der Umsetzung 2020-2025: Investitionen in den Radverkehr von ca. 79 € pro Person/Jahr (7 Millionen € pro Jahr)
- Modalsplit in Tübingen: Radverkehrsanteil von 27% im Binnenverkehr

Fahrradstadt Tübingen – Wo soll es hingehen?

- Anreize schaffen zum Umstieg auf das Fahrrad
- Ein sicheres, durchgängiges und komfortables Radwegenetz
- Vernetzen und Umsteigen
- Neue Maßstäbe im Radverkehr setzen
- Neues Level im Radverkehrsanteil erreichen: Stand 2022: 27 % - wohin wird es gehen?

Weiterführend ging Daniel Hammer im Anschluss auf den Weg ein, wie die Ziele erreicht werden können.

- Das Radverkehrskonzept 2030 soll als strategische Grundlage für die Radverkehrsförderung dienen.
- Aufbau von komfortablen Radvorrangrouten
- Fokus auf Pendelnde und Schüler
- Qualitätsstandards für den Radverkehr setzen
- Blaue Fahrradstraßen etablieren
- Das Radverkehrskonzept soll kein reines Maßnahmenprogramm werden, Maßnahmen sollen aber daraus ableitbar sein
- Man wolle Zielkonflikte beachten und Kompromisse suchen

Herr Daniel Hammer zeigte abschließend den Zeitplan für das Radverkehrskonzept.

- Man wolle Zielkonflikte beachten und Kompromisse suchen
- Digitale Beteiligungskarte vom 22.11 bis zum 24.12.
- Prüfen und auswerten der Anmerkungen bis Frühjahr
- Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse
- Auslegung und Beteiligung zum Konzept
- Ziel: Abschluss und Beratung des Konzepts bis Sommer 2023

2.3.2 Informationen zum Radverkehrskonzept

Im Anschluss folgte der Vortrag von Sascha Klein und Annika Röder, Verkehrsplaner bei Inovaplan. Im Rahmen ihres Vortrags gingen die Fachplaner auf das Konzept, den Netzentwurf, die Qualitätsstandards und erste Analyseergebnisse ein. Anschließend folgte ein Ausblick auf die weiteren Planungsschritte.

Integriertes Radverkehrsnetz auf hierarchischen Ebenen

Das Radverkehrskonzept setzt sich aus verschiedenen Radverbindungen zusammen:

Radschnellverbindung

- Regionale Verbindung zwischen wichtigen Zielen des Alltags

Radvorrangroute

- Lokale Verbindung zwischen wichtigen Zielen des Alltags
- Für Pendelnde und Schüler_Innen

Ergänzungsnetz

- Lückenschluss (Tür-zu-Tür-Verbindung)
- Zubringer zu den Radvorrang- und Radschnellverbindungen

Im Rahmen des Radverkehrskonzept Tübingen 2030 werden die Radvorrangrouten im Fokus stehen, die vor allem Pendelnden und Schülern sicherer und durchgängige Radwege bieten sollen.

Netzentwurf und Netzkonzeption

Für die Netzkonzeption werden verschiedene Karten übereinandergelegt, sodass in der Überlagerung (ähnlich einer Heatmap) Bündelungen zu erkennen sind. Hierbei wurden Quellen und Ziele, also wichtige Start- und Endpunkte von Radfahrenden, analysiert. Anschließend werden Wunschlinienkorridore entlang dieser Quellen und Ziele definiert. Im Anschluss daran wurden die Wunschlinien mit bestehenden Verbindungen abgeglichen und auf dieser Grundlage ein Netzentwurf erstellt. In einem letzten Schritt wird auf Basis des Netzentwurfs ein Plan mit unterschiedlichen Routen erarbeitet.

Qualitätsstandards

Zum einen wurden von Sachsa Klein die unterschiedlichen Ausbauvarianten (Radvorrangroute, etc.) vorgestellt, aber auch unterschiedliche Infrastrukturelemente wie Fahrradstraßen und Fahrradabstellanlagen näher erläutert.

Analyse

Annika Röder stellte das Vorgehen von Inovaplan bei der Analyse vor. Insgesamt wurden von den Planern bis zur Auftaktveranstaltung 45 Kilometer Strecke abgefahren und dabei mit einer App über 5.600 Fotos gemacht und 700 Datenpunkte erfasst. Damit wurden bei der Befahrung Streckeneigenschaften wie Führungsform, Knotenpunkte, Gefahren, Beleuchtung, Fahrbahnbreiten, Mängel, etc. erhoben, um ein detailliertes Bild der Realität zu erhalten. Diese Daten wurden anschließend in Excel und QGIS analysiert. Die Öffentlichkeitsbeteiligung und die Hinweise aus der mitmap sollen die Analyseergebnisse vervollständigen. All diese Daten bieten die Grundlage für die Maßnahmenentwicklung.

2.4 Beteiligung und Erwartungsmanagement

2.4.1 mitmap

Ab dem 22. November 2022 können auf der Beteiligungskarte unter www.karte-radverkehrskonzept-tuebingen.de Anmerkungen und Hinweise zum vorgeschlagenen Radwegenetz eingetragen werden. Sie finden dort bereits bestehende Informationspins der Planer_Innen und können die vorgestellten Varianten anklicken.

Sie haben die Möglichkeit, Anmerkungen für die Planer_Innen oder für die Stadtverwaltung einzureichen. Klicken Sie auf das „grüne Plus“ unten rechts am Kartenrand und setzen Sie Ihre eigenen Hinweise an die Stelle, die Sie kommentieren wollen. Sie können Ihren Hinweis an eine bestimmte Stelle auf der Karte setzen oder diesen ohne Ort einreichen. Hinweise, die nicht verortet sind, können über die Listenansicht eingesehen werden. Nach der Freischaltung durch das Moderationsteam erscheint Ihr Hinweis dann für alle öffentlich auf der Karte.

Auf der Beteiligungskarte können Sie alle Hinweise anderer Nutzerinnen und Nutzer einsehen. Sie haben die Möglichkeit, diese Hinweise zu kommentieren und zu bewerten.

2.4.2 Erwartungsmanagement

Bevor es in die digitalen Kleingruppenräume ging, erläuterten Dennis Braunbarth und Maximilian Stamm noch Hinweise zum Beteiligungsprozess und den Erwartungen.

Zum einen handelt es sich bei der heutigen Veranstaltung und der nachfolgenden Onlinebeteiligung um klassische Bürgerbeteiligung, welche keine direkte Mitbestimmung der Bürger_Innen beinhaltet. Das heißt, die Bürger_Innen bringen Hinweise und Ideen ein, welche im Anschluss von den Planern aufgenommen, geprüft und eingearbeitet werden. Die Entscheidung bleibt jedoch bei den gewählten Vertretern und wird im Gemeinderat getroffen, dieser wird im Frühjahr/Sommer 2023 das Konzept beschließen.

Warum ist die Beteiligung heute dennoch so wichtig? Dadurch, dass die Konzeption sich in so einem frühen Stadium befindet, können viele Hinweise berücksichtigt und in der Konzeption eingearbeitet werden.

Weiterhin sind auch die Hinweise wichtig, welche nicht direkt in die Radverkehrskonzeption einfließen können. Maximilian Stamm erklärt die Verwertung aller Hinweise mit dem Beispiel von drei großen Fässern, in welche die Hinweise einsortiert werden.

- Fass A-kurzfristig - Umsetzung bzw. weitere Bearbeitung außerhalb des Konzepts
- Fass B-mittelfristig - Umsetzung bzw. weitere Bearbeitung außerhalb des Konzepts
- Fass C- Umsetzung bzw. weitere Bearbeitung im Konzept

2.5 Offener Austausch in Kleingruppen

Im offenen Austausch wurden die Teilnehmenden entsprechend der Ortsteile, für welche Sie sich angemeldet hatten, zugeteilt. In den digitalen Kleingruppenräumen erwarteten die Bürgerinnen und Bürger Fachplaner*innen und Moderator*innen. Die Kleingruppenphase gliederte sich in eine kurze Vorstellungsrunde, die Beantwortung von Verständnisfragen zum Radverkehrskonzept sowie eine Einführung in die Besonderheiten des jeweiligen Stadtteils. Im Anschluss daran wurden offene Fragen und Hinweise der Bürger*innen besprochen. Aufgrund der unterschiedlichen Gruppengrößen und Zusammensetzungen entwickelte sich der offene Austausch unterschiedlich. Folgend finden Sie die Fragen und Hinweise aus den jeweiligen Kleingruppenräumen.

2.5.1 Süd

(u.a. Güterbahnhof, Franz. Viertel, Loretto, Derendingen, Kreßbach)

Planer: Sascha Klein (Inovaplan), Moderatorin: Katharina Riedel

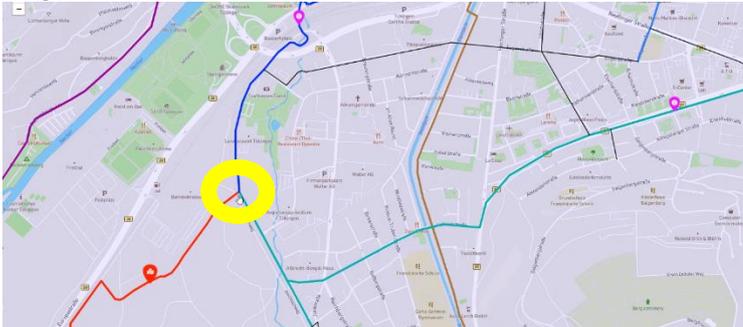
Angemeldet: 29 Teilnehmer*innen

1. Bitte um Prüfung der Lembergstraße, da mehr Verkehr als Heinlenstraße → Lembergstraße geht unmittelbar in Siebenhöfenstraße (Drendigen wird erschlossen) beides ergänzen → in Parallelstraße verschieben;
→ *Heinlenstraße stark von PKW in Anspruch genommen → die ist jedoch breiter/übersichtlicher kurzfristig: Lembergstraße; langfristig Heinlenstraße → im Rahmen der Umsetzung der Radrouten erfolgt auch Anpassungen an Infrastruktur und Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs*

2. Warum nicht an der B28 entlang? vierspurige Straße breit → direkte Anbindung; jedoch nicht einfach Fahrstreifen rausnehmen für Radverkehr; unrealistisch mit Schindhaubasistunnel zu planen → dauert ewig
 - ➔ *Anbindung französisches Viertel: über B28 sehr gefährlich; über Südstadt riesiger Haken → derzeit wird von Umsetzung des Tunnels ausgegangen, Zeithorizont offen → direkterer sicherer Weg gewünscht (Eisenbahnstr. Schleichweg für Autos) → Anbindung französisches Viertel wird überprüft*

Weitere Hinweise

- *Von Gomaringen aus Schleife: nicht gut*
- *Zwischen Heinlenstraße und Füllmaurenstraße Mischverkehr → zwischen Stadt und Umland: S-Pedelec-Strecke*
- *Streckenführung Füllmaurer Straße → Naherholungsgebiet wird zerschnitten → Warum keine Verschwenkung hier?*
- *In Nähe Steinlach: viele Schüler*
- *Wie kommen Radfahrer*innen über die Bahnlinien → entsprechende Planungen seitens RP vorgesehen*



- *Schellingstraße*
 - *Herrmann (LKR): Ausbau Zollernalbbahn → da auch Planungen RSW mitdenken*
 - *Kreuzung aktuell bei Depot-Areal nach rechts muss eine Kreuzung nach vorne verlegt werden (Nach Kemmler-Baumarkt rechts, dann links)*
3. Nordroute vom französischen Viertel → Leute suchen sich Wege über die Bahngleise, Aral-Tankstelle gefährlich
 - ➔ *Leute suchen sich Wege, um nach Norden zu kommen. Die Anbindung ans französische Viertel muss gut ausgeplant werden.*

2.5.2 Nord & West

Nord (u. a. Waldhäuser Ost, Wanne, Sand, Hagelloch, Unterjesingen,

West (u. a. Hirschau, Bühl, Weilheim, Kilchberg)

Planer*in: Annika Röder, Johannes Schaal, Moderatorin: Clara Schmitz

Angemeldet: 15 Teilnehmer*innen

Was ist der Unterschied zwischen Ergänzungsnetz und Radvorrangrouten?

- ➔ *Radvorrangrouten sind, mit Ausnahme von Radschnellverbindungen die höchste Kategorie von Radverbindungen. Radvorrangrouten sind Teil des Radverkehrsnetzes und ermöglichen aufgrund hoher Qualitätsstandards ein sicheres und zügiges vorankommen.*

Was sind die Kriterien für die Berücksichtigung der Hinweise?

- ➔ *Es werden alle Hinweise aufgenommen und geprüft. Je nach Umsetzbarkeit fließen die Vorschläge in die Planung von Maßnahmen bzw. in das Radverkehrskonzept ein.*

Bisher beruhen die Planungen nicht auf empirischen Beobachtungen, oder?

- ➔ *Neben den Vorgaben der einschlägigen Regelwerke bzw. der Straßenverkehrsordnung fließen auch die Erfahrungen und Rückmeldung aus der Bürgerschaft in die Verkehrsplanung mit ein. Über das zentrale Postfach verkehrsplanung@tuebingen.de gehen auch außerhalb der Bürgerbeteiligung Hinweise aus der Bürgerschaft ein. Auch bei bisherigen Planungen wurde bereits auf empirische Beobachtungen zurückgegriffen, ganz ins Blaue wurde nicht geplant.*

Wird das Potenzial von Radrouten miteinbezogen? Es ist doch wahrscheinlich, dass der Anteil an Radfahrenden noch steigt!

- ➔ *Das vorgeschlagene Netz aus Radvorrang- und Ergänzungsrouten umfasst bereits wichtige Radverbindungen. Die Qualitätsstandards ermöglichen eine sichere Radverkehrsführung auch bei weiter steigendem Radverkehrsanteil.*

Werden Vorrang und Ergänzungsrouten visuell gekennzeichnet?

- ➔ *Vor Ort werden die Radverbindungen entsprechend der StVO beschildert. Eine zusätzliche Beschilderung zur Qualität der Radroute ist nicht vorgesehen.*

Auf dem Nordring kommt man schlecht weiter, dieser ist sehr unsicher. Hier möchte man sein Kind nicht fahren lassen. Der Weg ist außerdem zu schmal.

- ➔ *Auf dem Nordring ist aktuell ein Schutzstreifen mit 1,5 m Breite vorhanden. Wenn der Nordring als Radvorrangroute festgelegt wird, sind zukünftig Ausbaumaßnahmen auf dieser Strecke möglich.*

Fragesteller wohnt auf dem Schnarrenberg: Vorrang für das Fahrrad? Es sollte keinen Vorrang des motorisierten Verkehrs geben

- ➔ *Ein Ziel der Radvorrangroute ist es die Wartezeit an Kreuzungen zu reduzieren. Wenn möglich wird die Radroute bevorrechtigt.*

Wie sollen die Wege konkret aussehen? Wie wird die Abgrenzung zum Auto umgesetzt?

- ➔ *Die Art der Radführung ist immer von der jeweiligen Umgebung abhängig. In Anwohnerstraße werden in der Regel Fahrradstraßen eingerichtet. Bei Radvorrangrouten wird grundsätzliche eine separate Führung vom Kfz-Verkehr angestrebt. Bei eigenständigen Radwegen kann dies beispielsweise auch durch eine Protected Bike Lane erfolgen.*

In Bühl: Dem Fragesteller fehlt bisher die Anbindung an den Vorrangweg, auch im Konzept. Außerdem seien die Fahrradparkplätze im Moment schlecht. In Bühl wurde noch nicht abschließend asphaltiert, die Anbindung an Tübingen ist für den Fragesteller noch fraglich. Wie soll die Anbindung realisiert werden?

- ➔ *Der neu asphaltierte Rad-, Geh- und Wirtschaftsweg an der B 28 wurde durch das RP Tübingen gebaut. Ob die Route als Radschnellweg ausgebaut wird, steht aktuell noch nicht fest. Das Land hat hierzu nähere Informationen veröffentlicht: <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/abt4/rs11-tuebingen-rottenburg/>*

2.5.3 Ost

(u. a. Lustnau, Herrlesberg, Alte Weberei)

Fachplaner: Michael Hudalla, Moderator: Severin Steinberger

Angemeldete Teilnehmende: 11

Hinweise/Fragen:

Werden die Vorfahrtsregelungen umgedreht, weil sonst Fahrradfahrer*innen Vorfahrt hätten?

- ➔ *Dies kann pauschal nicht beantwortet werden. Ziel ist es, die Wartezeiten für den Radverkehr zu verkürzen, was an einigen Stellen auch zu einer Änderung der Vorfahrtsregelung oder der Umgestaltung der Knotenpunkte führen kann. Dies muss aber für jeden einzelnen Fall geprüft werden.*

Werden nur neue Fahrradwege gebaut oder auch bestehende Routen verbessert?

- ➔ *Es gilt bestehende Netze auszubauen und ggf. neue zu schaffen.*

Wie breit sollen die Fahrradwege werden?

- ➔ *Nach Möglichkeit sollen die Standards von RVR umgesetzt werden, was sich je nach Situation unterscheiden kann (Radfahrstreifen, Fahrradstraße, separater ein- oder beidseitiger Radweg).*

Wäre es denkbar Zählleinheiten aufzustellen, um den Bedarf für eine ausgebaute Route zu ermitteln? (Bereich Österberg/Ammerbegleitweg)

- ➔ *Bei den routinemäßigen Verkehrszählungen wird auch der Radverkehr gezählt. Eigene Zählungen nur für den Fuß- und Radverkehr sind auch möglich.*

Tunnel unter der L 1208 nutzen

- ➔ *In die Wahl zur Erstroute sind auch Aspekte wie soziale Sicherheit, Direktheit und ausreichende Sichtverhältnisse in den Anschlussbereichen eingeflossen. Die Lage der Route ist aber nicht festgesetzt.*

Attraktive Naturroute statt Wilhelmsroute möglich? (an der Ammer und am Österberg entlang)

- ➔ *Ziel des RVK ist vorrangig eine bessere Erreichbarkeit der Ziele zu schaffen statt einer attraktiven Route, was Letzteres aber nicht ausschließt.*

Keine Führung durch das Einkaufszentrum wg. Konflikten mit Parkverkehr, besser durch Grün oder die Pfrondorfer Straße

- ➔ *Konflikte mit dem Parkverkehr werden bei der Umsetzung der RVR mitberücksichtigt. Bei Beibehaltung der Route müssen die Stellplätze ggf. versetzt werden oder entfallen.*

Werden „Holperschwellen“ u.Ä. auf den Routen entfernt? (Steinbößstraße)

- ➔ *Qualitätsstandards der RVR gelten auch für die Beschaffenheit, u.a. auch ein möglichst glatter Asphalt.*

Kirchgraben statt Steinbößstraße als Route möglich?

- ➔ *Aufgrund der Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr/dem Kindergarten wurde der Erstentwurf der Route nicht in den Kirchgraben gelegt.*

Wilhelmsstraße: Große Sicherheitsbedenken!

- ➔ *Verkehrssicherheit ist ein Grundbestandteil der RVR, bestehende Gefahrenstellen sollen beseitigt werden. Die Knotenpunkte sollen so umgebaut werden, dass eine sichere und komfortable Querung möglich ist.*

Wieso verläuft die Route nach Bebenhausen nicht am Goldersbach entlang? Diese ist flacher als die Route 4

- ➔ *Für diese Route wird ein größeres Potential erwartet (WHO – Bebenhausen). Diese ist jedoch nicht festgesetzt. Sollte die Route 4 im jetzigen Verlauf beibehalten bleiben, bleibt der Radweg entlang des Goldersbachs immer noch ein Bestandteil des Ergänzungsnetzes*

Der Fahrradweg durch den Kirchgraben fehlt komplett bei der Routenplanung.

- ➔ *Der Kirchgraben ist ein Gehweg, der nur in Teilen für den Radverkehr freigegeben ist. Aufgrund der Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr/dem Kindergarten wurde der Erstentwurf der Route nicht in den Kirchgraben gelegt.*

Routen dürfen nicht im Nichts enden, Anschlusspunkte sollen mitberücksichtigt werden

- ➔ *Die Anschlüsse werden nach Möglichkeit entsprechend des fortführenden Netzes (meist Ergänzungsnetz) fortgeführt. Beispielsweise werden Radfahrstreifen dann noch fortgesetzt, jedoch nicht mehr mit den erhöhten Standards einer RVR.*

Der Abstand zwischen Auto und Rad beträgt heute in der Wilhelmstraße unter 1,5 m

- ➔ *Mit der Festsetzung der RVR sollen genau diese Konflikte beseitigt werden, um dem Radverkehr ein sicheres und komfortableres Angebot zu ermöglichen.*

2.5.4 Mitte 1

(u. a. Altstadt, Zinserdreieck, Europaplatz, Uni-Tal)

Fachplaner: Daniel Hammer, Moderator: Dennis Braunbarth

Angemeldete Teilnehmende: 16

Verschiedenste Nutzungsgruppen, wie geht das in die Radwegswesplanung ein? Wo orientiert man sich hier? Wird sich am schwächsten orientiert? Wie wird sich bei der Lage entschieden?

- ➔ *Planungsziel: Eine Radinfrastruktur für Alle schaffen. Das ist aber eine große Herausforderung. Radvorrangrouten sollen einen hohen Standard erhalten, damit Schüler wie Pendelnde sicher darauf fahren können.*

Oberste Ebene ist ausgeklammert (RSV vom RP). Kann es passieren, dass es hier nicht zusammenpasst am Ende? Wie schaffen wir es, dass hier keine Probleme entstehen?

Die Schutzstreifen tauchen nicht auf, werden diese nicht beachtet?

- ➔ *Schutzstreifen sind im Ergänzungsnetz berücksichtigt. Im Radvorrangroutennetz sollen Schutzstreifen nach Möglichkeit eher vermieden werden. Wenn Schutzstreifen eingesetzt werden, dann nur mit Regellaßen. Mindestmaße sollen ausgeschlossen werden.*

Die alten Fahrradstraßen sind nicht so, wie sie sein sollten. Wie wird hier umgegangen?

- ➔ *Fahrradstraßen sollen in Tübingen eine neue Qualität bekommen. z.B. durch Markierungsstandards von Furten und Sicherheitstrennstreifen, Freihalten von Kreuzungsbereichen durch Parkverbote, Reduzierung des ruhenden Verkehrs, Prüfen von Maßnahmen wie Durchgangsverkehr unterbunden werden kann.*

Die Art und Weise wie Fahrrad gefahren wird ist in Tübingen phasenweise erschreckend. Welche Maßnahmen sind angedacht, um Fußgänger zu schützen? Wie schaffen wir das miteinander?

- ➔ *Steigende Rad- und Fußverkehrsmengen führen zu zunehmenden Konflikten. Dort wo ausreichend Raum besteht, soll der Rad- und Fußverkehr getrennt geführt werden. Gleichzeitig muss für mehr Rücksicht geworben und gesorgt werden.*

Bleibt fahren im Botanischen Garten erlaubt, wenn drumherum das Netz besteht?

- ➔ *Ja, auf den bestehenden Strecken.*

Viele Konflikte mit Fußgängern und Radfahrern an der Unterführung am LTT und an der Steinbachunterführung. Wie schaffen wir hier Besserung?

- ➔ *Entlastung durch neue Radachsen, z.B. mit Radachse West mit der Radbrücke West oder die zukünftige Unterführung Güterbahnhof mit der Radbrücke Ost. Grundsätzlich bleiben es aber Engstellen*

In die Neue Straße links abbiegen von der Mühlstraße ist neuralgisch, was ist hier angedacht?

- ➔ *Schwierig Stelle. Es fehlt dort der Platz für einen eigenständigen Linksabbiegestreifen.*

Neue Fahrradbrücke beschert ein erhöhtes Aufkommen. Gibt es Lösungsansätze für die Kreuzung mit den Fußgängern vor Einfahrt in den Radtunnel?

- ➔ *Hier muss der der Altstadt Rahmenplan mitberücksichtigt werden. Die Neckarbrücken in der Derendinger Allee müssen in dem kommenden Jahr saniert werden. In diesem Zuge wird der gesamte Streckenabschnitt inklusive der Vorbereiche zum Tunnel überplant.*

Ein Dilemma aus der Innenstadt. Einerseits wollen wir die Stadt schön gestalten zwischen Zinser, Mühlstraße und Neue Straße Shared Spaces ohne Randsteine. Das ist zwar schön, erhöht aber die Konflikthäufigkeit zwischen Radfahrenden und Fußgängern.

- ➔ *Die Herausforderung liegt in diesem Bereich darin, dass der verfügbare Platz begrenzt ist. Es wird dort gewisse Bereiche geben wo die verkehre gemischt werden. Die Fahrradstraße Karlstraße soll zur Aufmerksamkeitssteigerung besser markiert werden.*

Gibt es die Möglichkeit für Radfahrende Geschwindigkeitsbegrenzungen einzuführen und diese zu kontrollieren?

- ➔ *Es werden jährliche Kontrollen durch die Polizei durchgeführt zum Beispiel im Herbst in Bezug auf die Beleuchtung. Die Kontrolle ist dennoch schwierig und vor allem auch eine Frage der verfügbaren Kapazitäten.*

In der Weststadt benötigt es mehr Fahrradabstellplätze. Hier gibt es vor allem den Hang rauf keinerlei Abstellflächen und die Räder müssen mit ins Haus genommen werden.

- ➔ *Hinweise in die Beteiligungskarte eintragen*

2.5.5 Mitte 2

(u. a. Altstadt, Zinserdreieck, Europaplatz, Uni-Tal)

Fachplaner: Mirco Sarcoli, Moderator: Maximilian Stamm

Angemeldete Teilnehmende: 17

Gab es eine Verkehrsströmungsmessung bzw. eine Befragung oder klassische Zählung?

- ➔ *Die vorhandenen Daten beziehen sich auf eine Verkehrsmodellierung. Im Rahmen der Konzepterstellung gab es bisher keine Befragung, allerdings gibt es Zählstellen und Ergebnisse früherer Untersuchungen, auf die man sich beziehen kann.*

Wie werden Verbände und Interessensgemeinschaften, welche schon viel im Bereich Radverkehr erarbeitet haben, eingebunden?

- ➔ *Die Verbände werden zu den Beteiligungsveranstaltungen eingeladen, die erarbeiteten Dokumente liegen den Planer*innen vor. Auch die Ideen und Ansätze aus dem Radentscheid sind den Planer*innen bekannt. Weiter gibt es einen regelmäßigen Austausch mit VCD, ADFC und Radentscheid.*

Können die Vorrangrouten ausgeschildert werden?

- ➔ *Eine Ausschilderung ist derzeit nicht geplant, jedoch werden die Routen durch den Ausbaustandard erkennbar. Die Wegweisung wird in den kommenden Jahren aufgrund der vielen neuen Routenführungen mit den Brücken überarbeitet.*

Wie kann das Sicherheitsgefühl für Radfahrende gesteigert werden.

- ➔ *Durch die blauen Markierungen wird das Vorrecht für Radfahrende an Konfliktstellen verdeutlicht und die Aufmerksamkeit der Kfz-Lenkenden erhöht. Jedoch benötigt es Zeit, bis sich alle daran gewöhnen. Beispielsweise haben die Autofahrenden, welche vor einiger Zeit den Führerschein gemacht haben, nicht aktiv in der Fahrschule Fahrradstraßen kennengelernt. Fahrradstraßen sind allerdings schon lange in der StVO enthalten. Mit den Verkehrsbetrieben gibt es häufige Austausche und Abstimmungen der Planungen, da diese sich oft die Busspur mit den Radfahrenden teilen.*

Wie wird der Bereich um die Uhlandstraße geplant?

- ➔ *Da es auf der Uhlandstraße bereits heute sehr belebt ist, soll die Hauptroute für den Radverkehr über die Europastraße geführt werden, was auch zur Entlastung der Uhlandstraße beitragen soll. Dies wird mit dem neuen Zweirichtungsradweg umgesetzt.*

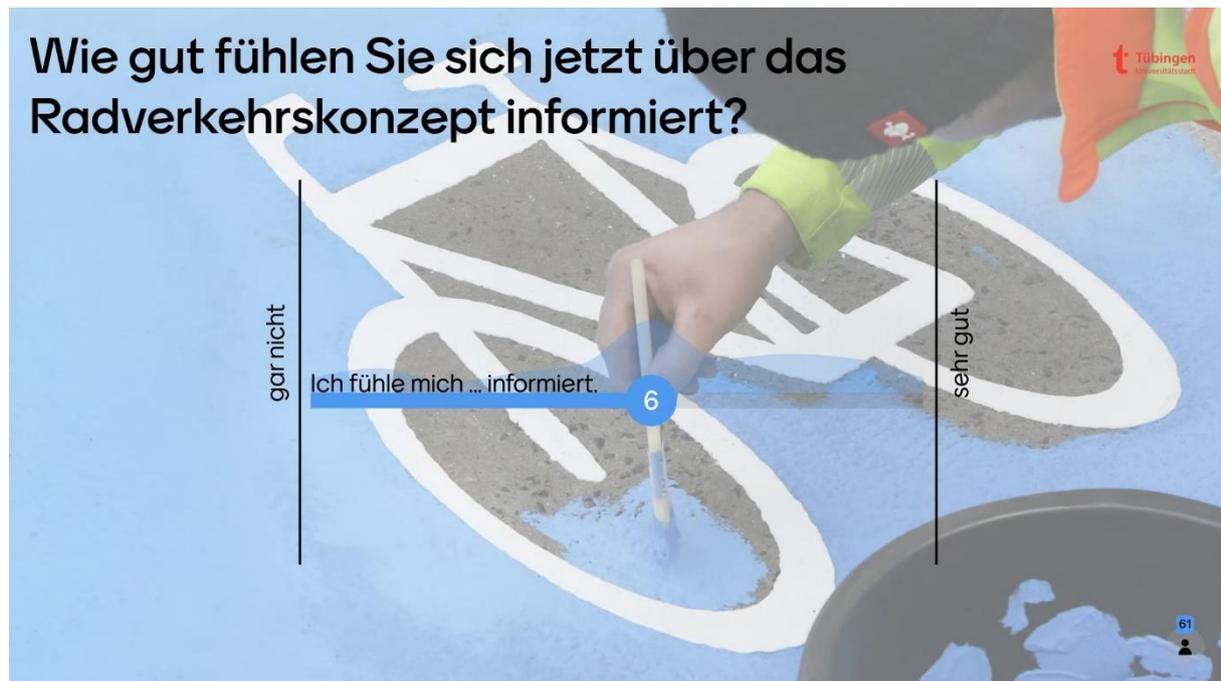
Besteht in der Stadtverwaltung und im Gemeinderat die Bereitschaft Parkplätze im Innenstadtbereich für Radinfrastruktur zu „opfern“

- ➔ *In den vergangenen Jahren wurden immer wieder einzelne PKW-Stellplätze beispielsweise in Radabstellanlagen umgewandelt oder zur Schaffung von Radinfrastrukturen einzelne PKW-Stellplätze zurückgenommen. Dies soll auch in Zukunft weiterverfolgt werden. Der Gemeinderat hat hierzu auch im Rahmen des Klimaschutzprogrammes einzelne Aspekte beschlossen.*

2.6 Zusammenfassung

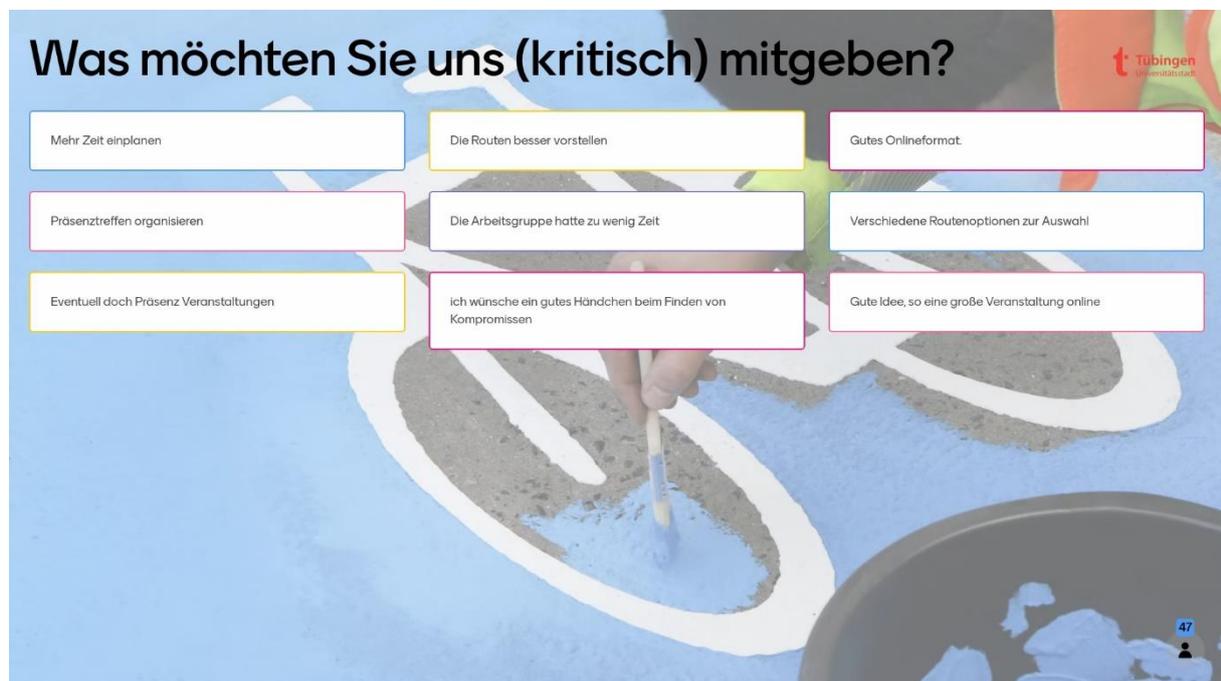
Nach der Kleingruppenphase kamen alle Teilnehmenden wieder im digitalen Plenum zusammen. Die Moderator_Innen der einzelnen Räume fassten für alle die Themen der jeweiligen Räume zusammen und gaben so einen kurzen Überblick über die Vielfalt und die Schwerpunkte der einzelnen Themengruppen.

Anschließend folgten zwei Abschlussfragen zur Veranstaltung. Die erste Frage nahm Bezug zum Stimmungsbild, welches bereits zu Beginn abgefragt wurde.



Grafik zur Frage: Wie gut fühlen Sie sich über das Radverkehrskonzept informiert? (Auf einem Schieberegler konnten die Teilnehmenden zwischen 0 gar nicht und 10 sehr gut wählen. Der Durchschnitt aller Stimmen pendelte sich bei 6 ein)

Die zweite Frage gab den Teilnehmenden die Möglichkeit, den Planer*innen und Moderator*innen weitere Prozessbezogenen Hinweise mitzugeben. Mit Hilfe der Hinweise, wollte man lernen und in Zukunft die Beteiligung noch besser an die Bürger*innen anpassen.



Grafik zur Frage: Was möchten Sie uns (kritisch) mitgeben? (Die Teilnehmenden konnten offen Hinweise formulieren, welche nachfolgend originalgetreu aufgelistet sind)

Die nachfolgenden Punkte sind dem Tool entnommen und wurden nicht verändert:

- Allgemein zur Streckenplanung: Außer Quelle und Senke gibt es für Radfahrende noch weitere Kriterien an eine Strecke. Besonders wichtig finde ich insbesondere für Nicht- E-Bikes: Topographie /Steigungen, Kürzeste Verbindung, bester Straßenbelag
- Arbeitsgruppe etwas knapp bemessen bei der Zeit.
- Autoverkehr muss in der Stadt reduziert werden, ob durch höhere Parkgebühren oder City Maut, egal.
- Berücksichtigen, dass Teilnehmer nicht unbedingt alle Nutzergruppen abdecken
- Bessere Zusammenarbeit zwischen Kreis und Stadt bei RSV Tübingen - Rottenburg
- Bitte Chat auch als Beteiligungsmedium nutzen. Kam bei den Stadtteil Teams zu kurz.
- Bitte in Zukunft WIRKLICH zuhören
- Bitte mehr Realitätsnähe! Wie kann man ernsthaft die Wilhelmstraße vorschlagen und gleichzeitig darauf verweisen, dass es dort nicht mehr Platz für Radfahrende geben wird?
- Das Memo mit dem Zoom-Link hab' ich nicht bekommen. Nur YouTube ist nicht so toll.
- Dass man überhaupt miteinbezogen wird in solche Entscheidungsprozesse, ist fantastisch! Vielen Dank dafür!
- "der weitere Entscheidungsprozess ist inhaltlich noch nicht klar (Kriterien, Standards, ...)
- break out Session: im wesentlichen Feedback zu Mängeln im bestehenden Netz, Hinweise zu Lücken und Bedarfen; Beteiligungsverfahren ergeben. 30 Min zu knapp d"
- Die Anregungen der Teilnehmenden sollten ernst genommen und bei erfolgreicher Prüfung eingearbeitet werden
- Die Arbeitsgruppe hatte zu wenig Zeit
- Die Erklärungen zu den Routen auf der Karte sind zu knapp. Z.B. warum wird die Westanbindung nicht an der Ammer entlang geführt, sondern über den Schleifmühlweg?
- "Die jüngeren (aktiven) Fahrradfahrer ""ansprechen"" bzw. erreichen.
- Ad hoc fallen mir keine konkreten Vorschläge dazu ein, aber Schulen und Uni wären als ""Anlaufstellen"" sicher nicht falsch."
- Die Routen besser vorstellen
- Die SchülerInnen besonders einbeziehen
- Eventuell doch Präsenz Veranstaltungen
- Gibt es einen Plan für einen Lastentransport, wie es velocarrier bis Juni 2022 gemacht hat?
- Großes Kompliment für die Technik!
- grundsätzliche Verbesserung des Radverkehrs abseits des Radnetzes, Verschiebung der Prioritäten zwischen Autos und Radlern auf der Straße möglich? Warum nicht alle Straßen zu Fahrradstraßen umwandeln?
- Gute Idee, so eine große Veranstaltung online
- Gutes Onlineformat
- Gutes Onlineformat.
- Ich finde es eine tolle Veranstaltung! Und fühle mich jetzt sehr viel mehr informiert. Vielen lieben Dank! Als wichtigen Punkt halte die Jugend mehr miteinbeziehen. Eine Möglichkeit wäre den Jugendgemeinderat miteinzubeziehen.
- ich wünsche ein gutes Händchen beim Finden von Kompromissen
- Kann ich auch Kommentare von anderen lesen?
- Keine Ausschilderung nur mit Nummern, Ziele! Z. B. "Franz. Viertel, Südstadt"
- Mehr Anteile für die Teilnehmer.
- Mehr auf lokale Gegebenheiten achten, Kinderperspektive!
- Mehr echte Informationen aus den Kleingruppen, da kam ja real nach der Pause nix!
- Mehr Werbung für die Veranstaltung
- Mehr Zeit einplanen
- Mögliche Beispiele wie Umsetzung Vorangrouten umgesetzt werden wären schön gewesen

- Planung für Radfahrer in ihrer Geschwindigkeit ernst nehmen
- Qualitätsstandards für Radwege beschließen und bekannt machen
- Routen besser vorstellen
- Schönes Format
- "Schülerinnen einbeziehen.
- Auch an Fahrradanhänger denken"
- Sehr schönes Konzept, Interessierte direkt einzubinden und Mitsprache zu ermöglichen. Besten Dank.
- Sicherheitsaspekte sind sehr wichtig! Trennung Fahrradverkehr von Fußgängern wo immer möglich. Wenn nicht möglich, Geschwindigkeitsbeschränkungen und die auch überwachen, z..B. mit automatischer Anzeige, wie für Autos - soziale Kontrolle
- super, dass von zu Hause aus teilgenommen werden konnte
- Tolles Format, weiter so!
- Verschiedene Routenoptionen zur Auswahl
- Viele Details Dazu braucht man Zeit!
- War sehr interessant. Endlich tut sich was und aus dem löchrigen Käse der Radwege wird hoffentlich eine ganze und runde und beispielhafte Sache mit Strahlwirkung ins ganze Land. Sehr schön, dass die Investitionen so stark erhöht werden, das lässt hoffen
- Wege auf den Schnarrenberg fehlen.

2.7 Abschluss

Abschließend bedankte sich Bürgermeister Soehlke bei allen Bürger*innen für die aktive und konstruktive Teilnahme. Ebenso gab der Bau- und erste Bürgermeister einen Ausblick auf die nächsten Schritte im Prozess und dankte dem Team bestehend aus städtischen Mitarbeitern, den Fachplanern von Invoaplan sowie den Mitarbeitenden von translake für die Organisation der Veranstaltung. Die Hinweise zur weiteren Beteiligung werden, so Bürgermeister Soehlke, Einfluss auf zukünftige Veranstaltungen haben. Beispielsweise werde man gerne die Anmerkung nach einer Veranstaltung in Präsenz aufnehmen und weiterhin nicht mehr nur digital beteiligen. Die weiteren Hinweise werden von der Stadt ausgewertet und in die Beteiligungsstrategie übernommen.

Im Nachgang an den offiziellen Teil der Veranstaltung konnten interessierte Bürgerinnen und Bürger noch im digitalen Raum bleiben und mit den Planer*innen und Moderator*innen gemeinsam auf die Beteiligungskarte mitmap schauen bzw. Fragen zur Bedienung stellen.

3 Kontakt

Bei Fragen oder Anmerkungen wenden Sie sich gerne an folgende Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner:

Stadt Tübingen Fachabteilung Verkehrsplanung

Daniel Hammer

+49 (0)7071 204-2667

E-Mail radverkehr@tuebingen.de

Michael Hudalla

+49 (0)7071 204-2663

E-Mail radverkehr@tuebingen.de

Johannes Schaal

+49 (0)7071 204-2498

E-Mail radverkehr@tuebingen.de

translake GmbH (Prozessbegleitung und Moderation)

Dennis Braunbarth und Maximilian Stamm

+49 (0)7531 365 92 30

dennis.braunbarth@translake.org, maximilian.stammh@translake.org