

Universitätsstadt Tübingen
Fachabteilung Verkehrsplanung
Hammer, Daniel Telefon: 07071 204-2667
Gesch. Z.: /

Vorlage 512a/2020
Datum 24.04.2020

Berichtsvorlage

zur Kenntnis im **Ausschuss zur Fortschreibung des Klimaschutzprogramms**

Betreff: Klimapaket - Fahrradverkehr (MIV)

Bezug: 512/2020; 11/2020

Anlagen:

Zusammenfassung:

Der Entwurf des Klimaschutzprogramms zur Zielsetzung „Tübingen klimaneutral bis 2030“ für das 2020 anstehende Beteiligungsverfahren wurde am 30. Januar 2020 einstimmig vom Gemeinderat verabschiedet. Eine Änderung des Entwurfs kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht vorgenommen werden. Jedoch könnten sämtliche Vorschläge der Fraktion „DIE FRAKTION“ in die Ende 2020 anstehende Fortschreibung des Klimaschutzprogramms zur Beratung aufgenommen werden. Die Vorschläge sind aus Sicht der Verwaltung teilweise sehr ressourcenintensiv und teilweise nicht zielführend. Daher erfolgt auch nicht auf alle Vorschläge eine Antwort.

Ziel:

Stellungnahme der Stadtverwaltung zu den Vorschlägen „Sehr gutes Klimapaket – Fahrradverkehr (MIV)“ und der Fraktion „DIE FRAKTION“ zum kommunalen Klimaschutzprogramm.

Bericht:

1. Anlass / Problemstellung

Mit dem Antrag 512/2020 hat die Fraktion „DIE FRAKTION“ beantragt, folgende Punkte in das Beteiligungsverfahren zur Klimaschutzoffensive aufzunehmen, um ein sehr gutes Klimapakete zu schnüren. Jedoch wurde der Entwurf für das Klimaschutzprogramm für das Beteiligungsverfahren bereits am 30. Januar 2020 einstimmig vom Gemeinderat verabschiedet. Nachdem keine grundsätzlich neuen Aspekte vorliegen, ist eine Änderung des Entwurfs aktuell nicht angezeigt.

2. Sachstand

Die Fraktion „DIE FRAKTION“ schlägt folgende Änderungen zum kommunalen Klimaschutzprogramm vor:

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).

Antwort der Stadtverwaltung:

In den nächsten fünf Jahren bis 2025 sollen bis zu 30 Mio. € in die Radverkehrsförderung investiert werden. Das sind ca. 65 € pro Jahr und Bürger. Etwa die Hälfte der Ausgaben soll über Fördermittel finanziert werden. Die Empfehlung aus dem NRVP 2020 liegt bei rund 18 € pro Einwohner und Jahr. Eine mittelfristige Bindung der Investitionshöhe in den Radverkehr ist durch den Gemeinderat zu beraten und zu beschließen. Selbstverpflichtungen des Gemeinderats, die über die mittelfristige Finanzplanung hinausgehen und von realen Projekten losgelöst sind, hält die Verwaltung nicht für sinnvoll.

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.

Antwort der Stadtverwaltung:

Die für den Radverkehr wichtige Achse liegt auch im Fokus der Stadtverwaltung. Die Ergebnisse der Online-Befragung im Rahmen des Verkehrsversuches haben jedoch gezeigt, dass das Meinungsbild hinsichtlich eines durchgängigen Radwegs auf der Achse differenziert ist und insbesondere für den Bereich Neckarbrücke/Mühlstraße noch Lösungsvarianten erarbeitet werden müssen. Mit der Herstellung der Steinlachbrücke wird die Verwaltung auf den Bereich zwischen der Blauen Brücke und der Neuem Aula einen planerischen Schwerpunkt legen, wie diese Achse umgestaltet und dabei für den Radverkehr verbessert werden kann.

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.

Antwort der Stadtverwaltung:

Im aktuellen Radverkehrskonzept von 2010 ist der östliche Nordring nicht als Fahrradroute ausgewiesen. Jedoch untersucht die Stadtverwaltung den östlichen Nordring jetzt in der Konzeption von Radvorrangrouten. Generell sind Schutzstreifen eine bewährte Form der Radverkehrsführung, wenn sie qualitativ gut umgesetzt werden. Es gibt keine wissenschaftlichen Erkenntnisse darüber, dass Schutzstreifen objektiv gefährdend für Radfahrende sind. Am östlichen Nordring sind jedoch sicherlich andere Führungsformen geeigneter und auch umsetzbar.

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 Studiengangs "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.

Antwort der Stadtverwaltung:

Für die Besetzung der Stellen in der FAB Verkehrsplanung befindet sich die Stadtverwaltung seit längerem im Austausch mit verschiedenen Universitäten. Mittlerweile konnte eine der beiden offenen Stellen in der FAB Verkehrsplanung besetzt werden. Der neue Mitarbeiter wird im Mai beginnen.

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 Vorlage 512/2020 deren Zug Mitarbeiter*innen der Stadt Interesse an einer Elektro-rad-Alternative für ihre arbeitsbezogenen Mobilitätsanforderungen bekunden können (evtl. einschließlich der Fahrt zur Arbeit).

Antwort der Stadtverwaltung:

In der Stadtverwaltung stehen derzeit 22 elektrifizierte Zweiräder zur Verfügung. Die Auswahl ist umfangreich, es kann zwischen normalen Fahrrädern, Pedelecs, S-Pedelecs, E-Roller und einem E-Lastenrad gewählt werden. Die Mitarbeitenden haben so die Möglichkeit verschiedene Radtypen für Dienstwege aller Art zu nutzen. Die Zweiräder dürfen dabei auch zu Testzwecken für den Arbeitsweg ausgeliehen werden. Von diesem Angebot machen die Mitarbeitenden regen Gebrauch. Seit 2016 bietet die Stadt zudem ein Modell zum Dienstradleasing an, bei dem das überlassene Rad auch auf dem Weg zur Arbeit und privat genutzt werden kann. 145 Mitarbeitende nahmen dieses Angebot bereits an, über 80% davon für ein Pedelec.

Darüber hinaus wird das städtische Mobilitätsmanagement durch das Jobticket, nutzbare Busfahrkarten, Pooling des städtischen Fuhrparks, sowie durch eine Kooperation mit Carsharing ergänzt. Die Angebote sind für Mitarbeitende über einfache Online-Buchungssysteme nutzbar. Die Verwaltung hat den Eindruck, dass durch die Maßnahmen im städtischen Mobilitätsmanagement das Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden positiv beeinflusst wird.

6. Der kommunale Ordnungsdienst macht seine Aufgabe ausschließlich mit dem Fahrrad. In den nicht für den Fahrradverkehr freigegeben Teilen der Altstadt sind die Fahrräder natürlich zu schieben, auch zur Verfolgung von anderen Fahrradfahrer*innen.

Antwort der Stadtverwaltung:

keine

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.

Antwort der Stadtverwaltung:

Die Stadtverwaltung wirbt seit 2014 mit diversen Formaten für die Lastenradnutzung und fördert diese aktuell für Privatpersonen mit bis zu 1000 €. Die gleichfalls angebotene Fahrradrikschataxi-Förderung hat keinerlei Interesse gefunden. Es sind derzeit keine weiteren Imagekampagne vorgesehen.

3. Vorgehen der Verwaltung

Eine Änderung des zum Klimaschutzprogramm kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht vorgenommen werden. Jedoch könnten sämtliche Vorschläge der Fraktion „DIE FRAKTION“ in die Ende 2020 anstehende Fortschreibung des Klimaschutzprogramms zur Beratung aufgenommen werden

4. Lösungsvarianten

Inhaltliche Lösungsvarianten sind im Rahmen der Fortschreibung des Klimaschutzprogramms zu behandeln.

5. Klimarelevanz

Die Änderung des Klimaschutzprogramms hat direkt keine finanziellen Auswirkungen. Maßnahmen, die finanzielle Auswirkungen haben, werden mit separaten Beschlussvorlagen dem zuständigen Ausschuss bzw. dem Gemeinderat vorgelegt werden.