

Rad- und Fußverkehrsführung zwischen Karlstraße und Derendinger Allee

1. Die Uhlandstraße wird von der Kreuzung mit der Karlstraße bis zum Uhland-Denkmal als Fahrradstraße ausgewiesen.
2. Die Kreuzung Uhlandstraße/Karlstraße wird fahrradfreundlicher gestaltet.
3. Die Kreuzung Uhlandstraße/Derendinger Allee wird in einen „Shared Space“ umgewandelt.
4. Entlang der Schulen wird die Uhlandstraße größtmöglich für den Autoverkehr gesperrt, bestehende Stellplätze werden in Fahrradstellplätze umgewandelt.

Die Uhlandstraße ist ein Raum, der rund um die Uhr von vielen Jugendlichen genutzt wird, gegenwärtig kommt es aber immer wieder zu Konflikten zwischen einzelnen Verkehrsteilnehmer*innen und den Kindern und Jugendlichen vor Ort. Um die Situation zu entschärfen, muss es das oberste Ziel sein, möglichst viel Verkehr aus den kritischen Bereichen der Uhlandstraße fernzuhalten. Mit der Umgestaltung des ZOBs und des Anlagenparks, sowie mit dem sanierten Uhland-Gymnasium und der anstehenden Sanierung des Kepler-Gymnasiums bietet sich die Möglichkeit, die Situation für die vielen Kinder und Jugendlichen, sowie die zukünftigen Parkbesucher*innen langfristig zu verbessern.

Die Ausweisung des östlichen Abschnitts als Fahrradstraße würde mehr Sicherheit für die Radfahrenden auf diesem Abschnitt bedeuten, gerade für die vielen Kinder und Jugendlichen würde dies einen hohen Sicherheitsgewinn auf ihrem Schulweg bringen. Durch die geänderte verkehrsrechtliche Situation würde auf diesem Abschnitt ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen zu erwarten sein, dennoch bietet diese Lösung einige Vorteile. Durch eine deutliche Kennzeichnung für die Radfahrenden, auf Höhe des Uhland-Denkmal, könnten die Radfahrenden, die kein Ziel in der Uhlandstraße ansteuern, gezielt über den dann bestehenden Bahnhofshain auf das Blaue Band geleitet werden. Diese Route ermöglicht es den Radfahrenden bequem und sicher auf das blaue Band zu gelangen, ohne dabei auf der Hauptbusverkehrsachse fahren zu müssen. Außerdem werden sie auf dem Bahnhofshain direkt an der Einfahrt zum Fahrrad-Parkhaus vorbeigeführt. Wichtig ist bei dieser Radverkehrsführung, eine wirklich deutliche Kennzeichnung vor dem Uhland-Denkmal, mit der es gelingen kann, den heute bestehenden Durchgangsverkehr in der Uhlandstraße, auf das Blaue Band abzuleiten.

Nicht nur für diese Radverkehrsführung, sondern vor allem für die zahlreichen Kinder und Jugendlichen ist es wichtig die Abbiegebeziehung zwischen Uhlandstraße und Karlstraße für Radfahrende zu verbessern. Hierzu sollte die Kreuzung fahrradfreundlicher gestaltet werden,

denn heute ist ein legales Passieren der Kreuzung als linksabbiegende*r Radfahrer*in von der Uhlandstraße auf die Neckarbrücke nur schwer möglich.

Einen weiteren kritischen Punkt stellt die Kreuzung der Uhlandstraße mit der Derendinger Allee dar. Schon heute wird diese hauptsächlich von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen genutzt, während der Autoverkehr verhältnismäßig gering ist, auch wenn diese Straße eine wichtige Erschließungsfunktion hat. An der benannten Stelle bestehen auch schon zwei Zebrastreifen, die eine Querung der Uhlandstraße und der Derendinger Allee ermöglichen. Durch die verschiedenen Verkehrsströme, die mit der Fertigstellung der Radbrücke West noch weiter zunehmen werden, ist die Situation für Fußgänger*innen und Radfahrende sehr unübersichtlich. Deshalb sollte geprüft werden, ob ein „Shared Space“ die Situation vereinfachen könnte.

Die größtmögliche Befreiung der Uhlandstraße vom Kfz-Verkehr bietet weitere Vorteile. In einem ersten Schritt könnten Kfz-Stellplätze entlang der Uhlandstraße in Fahrrad-Stellplätze umgewandelt werden. Dies hätte den Vorteil, den gerade im Sommer bestehenden Mangel an Fahrrad-Stellplätzen in der Uhlandstraße zu beheben. Des Weiteren sollten die Zeitfenster, in denen die westliche Uhlandstraße für den Kfz-Verkehr gesperrt ist ausgeweitet werden. Dieser Schritt ist notwendig, da es gerade zu den Stoßzeiten fast täglich zu Konflikten zwischen den vielen Fußgänger*innen und Radfahrenden gegenüber den wenigen Autos kommt. Eine Ausweitung des Fahrverbots, beispielsweise von 7:30 Uhr bis 8:00 Uhr, könnte die Lage deutlich entspannen und mehr Sicherheit für die Schüler*innen bringen. Die Erschließung der Tiefgarage, für die in der Uhlandstraße arbeitenden Menschen, müsste dann vor 7:30 Uhr erfolgen.

Langfristig sollte jedoch darüber nachgedacht werden, ob die Uhlandstraße nicht generell rund um die Uhr autofrei sein sollte. Dies könnte eine gute Ergänzung zu einem aufgewerteten Anlagenpark darstellen. Heutzutage gleicht die Uhlandstraße, gerade am Wochenende, eher einem Parkplatz, anstelle einer schönen Straße in Parknähe.

Datum des JGR-Beschlusses: 13. September 2019 (siehe hierzu Protokoll zur Sitzung des Jugendgemeinderats vom 13. September 2019).

Für den Jugendgemeinderat

Nikodim Brickwell