

Tübingen, den 19.02.2021

Antrag zur Verbesserung der Radverkehrssituation in der Tübinger Innenstadt

Beschlussantrag:

1. Anstelle der Fahrspur in der Mitte der Eberhardsbrücke wird ein Zweirichtungs-Radweg über die gesamte Spurbreite eingerichtet.
2. Die Einfahrt in die Mühlstraße von der Eberhardsbrücke und der Gartenstraße wird für den Autoverkehr untersagt. Davon ausgenommen sind all die Fahrzeuge, die vom Einfahrtsverbot am Lustnauer Tor ebenfalls ausgenommen sind sowie der Lieferverkehr in die Mühlstraße.
3. In der Wilhelmstraße wird die Lücke im Radweg zwischen Mühlstraße und Clubhaus durch einen markierten Radweg auf der Fahrbahn geschlossen.
4. Die optische Trennung von Fuß- und Radverkehr in der Karlstraße wird verbessert.

Begründung:

Langfristig ist die Sperrung der Mühlstraße für PKW die einzige Lösung, um das Verkehrschaos an zentraler Stelle in der Stadt aufzulösen.

Eine Sperrung führt für Autofahrer*innen, die Tübingen durchfahren wollen, zu zumutbaren Umwegen (maximal ein bis zwei Kilometer), und steigert die Attraktivität des ÖPNV und des Fahrrads als schnellsten Weg durch die Stadt.

Als zentrale Radachse ist die Mühlstraße von wichtiger Bedeutung für den Radverkehr. Eine sowohl objektiv als auch subjektiv sichere Infrastruktur ist dort besonders wichtig, da sie in der Freizeit und auch auf dem Schul- bzw. Arbeitsweg von vielen Kindern und Jugendlichen benutzt wird. Die aktuelle Situation in der Mühlstraße ist für Radfahrer*innen keineswegs optimal, sondern schlicht gefährlich. Daher ist die Sperrung dringend notwendig.

Nur mit einer für den Autoverkehr gesperrten Mühlstraße ist es möglich, die Ampelschaltung am Ende der Neckarbrücke zu ändern, um Radfahrer*innen und Bussen getrennte Ampelphasen zu ermöglichen. Während des Tests im Herbst 2019 erhöhten diese Änderung und die Abwesenheit der vielen Falschparker*innen die Lebensqualität in der Mühlstraße deutlich.

Ab April 2021 soll die Steinlachbrücke für eine Erneuerung gesperrt werden. Ab diesem Zeitpunkt ist mit einem deutlich geringerem Pkw-Aufkommen in der Mühlstraße, der Wilhelmstraße und auf der Neckarbrücke zu rechnen. Umso mehr Radfahrer*innen werden dort dann unterwegs sein. Spätestens mit dieser Sperrung ist daher der Verkehrsraum auf der Neckarbrücke und der Wilhelmstraße nicht mehr gerecht aufgeteilt. Auf der Neckarbrücke haben Autos und Busse drei Spuren, Radfahrer*innen jedoch keinen bzw. maximal einen ein Meter breiten Rad-Schutzstreifen. Auf der Wilhelmstraße haben Autos und Busse drei bzw. zwei Spuren, doch es gibt gar keinen oder maximal zwei ein Meter breite Radwege. Ein durchgehender Radweg erhöht Sicherheit, Zügigkeit und Komfort des Radfahrens, wodurch viele Verkehrsteilnehmer*innen nachhaltig zum Umstieg aufs Rad im Sinne des Ziels der Klimaneutralität bis 2030 bewegt werden können. Daher halten wir auch den Zweirichtungsradweg für dringend erforderlich und drängen auf eine Umsetzung der oben genannten Maßnahmen mit Beginn der Sperrung der Steinlachbrücke.

Der Radweg auf der Neckarbrücke und die gesperrte Mühlstraße sind zusammen ein entscheidener Streckenabschnitt, dessen Vorzüge vor allem dann zum Tragen kommen, wenn nördlich und südlich der Achse die Radinfrastruktur ebenfalls verbessert wird. Der reduzierte MIV aus der Mühlstraße ermöglicht einen breiten Radweg in der Wilhelmstraße. Die Zu- und Abfahrt südlich der Neckarbrücke muss dann auch in der Wöhrdstraße verbessert werden. Erst dann, wenn eine lückenlose Radverkehrsachse durch die Innenstadt geht, ist die Fahrradinfrastruktur erheblich verbessert.

Jugendgemeinderat Tübingen

Fridays for Future Tübingen

Das Kollektiv – Dachverband der Tübinger SMVen

SMV des Carlo-Schmid-Gymnasiums

SMV des Kepler-Gymnasiums

SMV des Wildermuth-Gymnasiums

SMV des Uhland-Gymnasiums