



**Landratsamt Tübingen**

**Radverkehrskonzept Landkreis Tübingen**

BERNARD Gruppe ZT GmbH  
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe  
Aalen

## **Impressum**

### **Auftraggeber**

Landratsamt Tübingen  
Abt. Verkehr und Straßen  
Wilhelm-Keil-Straße 50  
72072 Tübingen

### **Auftragnehmer**

**BERNARD Gruppe ZT GmbH**  
Beratende Ingenieure VBI  
für Verkehrs- und Straßenwesen  
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe  
Rathausplatz 2-8  
73432 Aalen  
Telefon 07361 5707-0  
Telefax 07361 5707-77  
[www.bernard-gruppe.com](http://www.bernard-gruppe.com)  
[info@bernard-gruppe.com](mailto:info@bernard-gruppe.com)

### **Bearbeiter**

Dipl.-Geogr. Günter Bendias  
Dr. Silvia Körntgen  
Katrín Funk

Aalen, 19.04.2021

## VORWORT

*„Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche mit dem Angenehmen so innig verbunden wie beim Fahrrad“.*

Das bekannte Zitat von Adam Opel bringt auf den Punkt, worauf der Landkreis Tübingen seit vielen Jahren bereits einen Schwerpunkt legt. In den vergangenen Jahren haben wir vor allem im touristischen Bereich vieles auf den Weg gebracht: Lückenschlüsse, Modernisierungsmaßnahmen, neue Radwegeverbindungen, eine gute Beschilderung und Themenradtouren, die Lust darauf machen, unsere schöne Region zu entdecken.

Die Förderung des Radverkehrs - sowohl im touristischen, als auch verstärkt im alltäglichen Bereich - und damit verbunden eine Erhöhung des Radverkehrsanteils sind die Ziele, denen wir uns nicht erst seit dem Beitritt des Landkreises zur Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) im Jahr 2011 verschrieben haben. Das vorliegende Radverkehrskonzept soll dazu beitragen, diese Ziele mittel - bis langfristig zu erreichen. Möglich kann dies nur werden, wenn die entsprechende Infrastruktur zur Verfügung steht und die notwendigen Rahmenbedingungen passen. Das Konzept soll Maßnahmen aufzeigen, die es hierfür bedarf, und Handlungsempfehlungen geben.

Damit das Fahrrad als gleichberechtigtes und gut nutzbares Fortbewegungsmittel neben dem Automobil und dem öffentlichen Personennahverkehr dienen kann, braucht es vor allem auch die Sensibilisierung der Bevölkerung, die wir motivieren wollen, das Fahrrad zu nutzen, wo immer es möglich ist. Dazu braucht es neben einem guten Kommunikationskonzept vor allem die Städte und Gemeinden als zentrale Akteure, die wir - gemeinsam mit Fahrradverbänden und vielen weiteren Institutionen - eng in alle Planungen und Überlegungen einbinden möchten. Dass unsere Kreisstädte bereits eigene Konzepte aufgelegt haben oder planen, ist von Vorteil, denn hier können Synergieeffekte entstehen.

Nur durch ein engmaschiges Netzwerk können wir Maßnahmen entwickeln, die von allen getragen werden und schlussendlich auch für alle in vielerlei Hinsicht von Nutzen sind.

Ich freue mich auf die Zusammenarbeit mit allen Akteuren und wünsche uns allen viele gute Ideen!



Joachim Walter  
Landrat

### INHALT

1	AUFGABENSTELLUNG UND GRUNDLAGEN	1
1.1	Aufgabenstellung	1
1.2	Grundlagen der Bearbeitung	3
1.3	Ausgangssituation zum Radverkehr im Landkreis Tübingen	4
2	NETZKONZEPTION	6
2.1	Entwicklung des Radverkehrsnetzes	6
2.2	Wunschliniennetz des Radverkehrs	7
2.3	Radverkehrsnetz	7
3	AKTEURSBETEILIGUNG	8
4	UNFALLANALYSE	9
5	BESTANDSERFASSUNG UND MÄNGELANALYSE	13
5.1	Bestandserfassung Strecken und Knotenpunkte	13
5.2	Mängelanalyse Strecken und Knotenpunkte	14
5.3	Erhebung zum Fahrradparken	15
6	MASSNAHMENKONZEPTION	16
6.1	Maßnahmenkataster	16
6.1.1	Inhalte des Katasters	16
6.1.2	Aufwand der Maßnahmen	17
6.1.3	Dringlichkeit von Maßnahmen	18
6.2	Kernelemente der Radinfrastruktur	20
6.3	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	23
6.4	Serviceangebote	24
7	FAHRRADABSTELLANLAGEN, LADE- UND VERLEIHSTATIONEN	25
7.1	Anforderungen an Fahrradabstellanlagen	25
7.2	Landesbauordnung und Verwaltungsvorschrift	29
7.3	Umweltverbund: Bike and Ride	31
7.4	Fahradparken an weiterführenden Schulen	33
7.5	Rathäuser und öffentliche Einrichtungen	35
7.6	Lade- und Verleihmöglichkeiten für Pedelecs und E-Bikes	37
8	KOMMUNIKATIONSSTRATEGIE	39
9	POTENZIALANALYSE	41
9.1	Mobilität im Landkreis Tübingen 2017	41

### Radverkehrskonzept Landkreis Tübingen

9.2	Energie- und Treibhausgasbilanz	47
9.3	Potenziale des Radverkehrs im Landkreis Tübingen	49
10	VERSTETIGUNGSSTRATEGIE	53
11	WIRKUNGSKONTROLLE	55

### ANLAGEN UND PLÄNE

Anlage 1	Priorisierung der Maßnahmen für das Radinfrastrukturkonzept des Landkreises Tübingen
Anlage 2	Maßnahmenkataster
Anlage 3	Maßnahmenkataster Fahrradabstellanlagen
Plan 1	Wunschliniennetz des Radverkehrs
Plan 2	Radverkehrsnetz Zielkonzeption
Plan 3.0 - 3.12	Maßnahmenkonzeption
Plan 4	Standortvorschläge für Zählstellen

### 1 AUFGABENSTELLUNG UND GRUNDLAGEN

#### 1.1 Aufgabenstellung

Der Landkreis Tübingen fördert seit Jahren den Radverkehr sowohl im touristischen Bereich als auch im Alltagsverkehr. Als einer der ersten Landkreise ist er seit 2011 Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW). Es strebt eine weitere Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split an.

Zur weiteren Förderung des Radverkehrs und damit auch zur nachhaltigen Minderung der Treibhausgasemissionen auf Basis der „Nationalen Klimaschutzinitiative“ wurde das hier vorliegende qualifizierte Radverkehrskonzept erarbeitet. Damit liegt eine strategische Planungs- und Entscheidungshilfe für die zukünftige Radverkehrsförderung vor.

Durch die vermehrte Nutzung elektrounterstützter Fahrräder in Kombination mit einem adäquaten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur - unter Berücksichtigung der erweiterten Möglichkeiten zur Sicherung des Radverkehrs - ergeben sich völlig neue Chancen für topografisch bewegte Regionen und zur Zurücklegung längerer Distanzen mit dem Rad. Der Landkreis Tübingen hat diese Entwicklungen aufgegriffen und ein umfassendes Gesamtkonzept für den Radverkehr erstellt, das neben dem infrastrukturellen Ausbau auch vielfältige begleitende Maßnahmen umfasst.

Die Aufgabenstellung umfasst:

- die Erarbeitung eines Radverkehrsnetzes für den Alltags- und Freizeitverkehr, unter Berücksichtigung der Routen des RadNETZ Baden-Württemberg, der Netze der Nachbarlandkreise und der Stadt Reutlingen sowie der vorliegenden Radverkehrskonzeptionen für die Städte Tübingen, Rottenburg am Neckar und Mössingen;
- die Bestandserfassung des Netzes mit dem RadNETZ-Erfassungs-Tool und die Erstellung einer GIS-Datenbank mit den Ergebnissen der Bestandserfassung und weiteren Informationen;

### Radverkehrskonzept Landkreis Tübingen

- die Analyse von bestehenden Mängeln des Radverkehrsnetzes und die Erarbeitung von Maßnahmen zu deren Behebung;
- die Analyse von Unfallursachen und -schwerpunkten und die Ableitung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit;
- die Erarbeitung von Empfehlungen zu öffentlichen und privaten Radabstellanlagen sowie von Hinweisen zur Aufstellung von Lade- und Verleihstationen;
- die Ausarbeitung einer Kommunikationsstrategie zur systematischen Öffentlichkeitsarbeit;
- die Abschätzung der Potenziale zur Steigerung der Fahrradmobilität und -daraus abgeleitet - die Erstellung einer Treibhausgasbilanz;
- die Erarbeitung einer Verstetigungsstrategie und eines Konzeptes zur Wirkungskontrolle um eine dauerhafte Einbindung der Fahrradmobilität und eine erfolgreiche Maßnahmenumsetzung zu sichern.

Das Radverkehrskonzept bildet den Orientierungs- und Handlungsrahmen für den Ausbau und die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für die nächsten acht bis zehn Jahre im Landkreis Tübingen und berücksichtigt begleitende Maßnahmen und Strategien.

### 1.2 Grundlagen der Bearbeitung

Mit den StVO-Novellen zum Radverkehr aus den Jahren 2009, 2013, 2017 und zuletzt vom April 2020 sowie der aktuellen Fassung der ERA 2010 ergeben sich Chancen und Erfordernisse zum Ausbau des Radverkehrsnetzes. Alle vorgeschlagenen Maßnahmen bewirken eine konsequente Umsetzung dieser Vorschriften.

Durch eine geeignete Auswahl von - an die jeweilige Situation angepassten - Infrastrukturelementen soll der Radverkehr flächendeckend sicher und attraktiv werden. Hierzu bedarf es der Auswahl geeigneter Führungselemente insbesondere im Zuge von Hauptstraßen.

In die Ausarbeitung sind vorrangig folgende Regelwerke eingegangen:

- FGSV 2010: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, Köln, 2010
- FGSV 2007: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006, Köln, 2007
- FGSV 2012: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, Köln, 2012
- FGSV 2012: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zum Fahrradparken, Ausgabe 2012, Köln, 2012

Darüber hinaus verwendete Literatur:

- ALRUTZ, D./BOHLE, W./BUSEK, S.: Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung - Sicherheitsverbesserungen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 261, Bergisch Gladbach, 2015
- ALRUTZ, D. et al.: sicher geradeaus! Leitfaden zur Sicherung des Radverkehrs vor abbiegenden Kfz. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin, 2015

### Radverkehrskonzept Landkreis Tübingen

- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Leitfaden Bike+Ride - Für eine erfolgreiche Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad. Stand November 2019, Stuttgart, 2020
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg. Stand April 2016, Stuttgart, 2016
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Qualitätsstandards für das RadNETZ Baden-Württemberg. Stand April 2016, Stuttgart, 2016
- SVK, Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen: Gutachten zum Einsatz und zur Wirkung von einseitigen, alternierenden und beidseitigen Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen innerorts. Projektabschlussbericht. Aachen, München, 2014

Das vorliegende Radverkehrskonzept wurde vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative gefördert. Der Antrag des Landkreises wurde von der Projektgruppe Jülich bearbeitet. Die Förderrichtlinien schreiben bestimmte Inhalte im Radverkehrskonzept vor.

### 1.3 Ausgangssituation zum Radverkehr im Landkreis Tübingen

Im Landkreis Tübingen besteht ein langjähriges Engagement für den Radverkehr und auch eine große Offenheit für neue Lösungsansätze wie beispielsweise die Machbarkeitsuntersuchungen zu Radschnellverbindungen und die Teilnahme am Modellvorhaben Schutzstreifen außerorts (Rottenburg - Oberndorf) zeigen.

Im Landkreis Tübingen wird im Alltag und in der Freizeit geradelt. Der Freizeitradverkehr spielt eine bedeutsame Rolle: Neckartal- und Hohenzollernradweg queren als Landesradfernwege das Kreisgebiet. Hinzu kommen thematische Fernradwege wie der Württemberger Weinradweg, die Streuobst-Radrouten und die Deutsche Fachwerkstraße. Die Bedeutung für den Rad-Wander-Tourismus zeigt sich auch daran, dass es im Kreis knapp 20 Gastbetriebe gibt, die das Zertifikat „Bett+Bike“ tragen. Die Beherbergungsbetriebe müssen ein bestimmtes Angebot für Radfahrende bereithalten, um Bett+Bike-Betrieb zu werden<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Homepage des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) zur Zertifizierung von Bett+Bike-Betrieben: [https://www.bettundbike.de/fileadmin/user\\_upload/PDF/adfc\\_bett\\_bike\\_kriterien\\_2020\\_web.pdf](https://www.bettundbike.de/fileadmin/user_upload/PDF/adfc_bett_bike_kriterien_2020_web.pdf)  
Abruf vom 21. Juli 2020

### Radverkehrskonzept Landkreis Tübingen

Unter dem Motto „Raderlebnis für alle fünf Sinne“ wurden bisher 11 Themenradtouren konzipiert. Die Rad-Angebote werden von der Tourismusförderung des Landkreises Tübingen und weiteren touristischen Partnern vermarktet. Neben einem übersichtlichen Tourenbuch, in dem jede Tour mit Karte, Höhenprofil, Wegbeschreibung und Erlebniszielen dargestellt wird, werden alle Tourdaten im Online Tourenplaner „Outdooractive“ digital zur Verfügung gestellt.

Es gibt im Landkreis Tübingen eine gute Beschilderung für den Radverkehr nach den Standards des Merkblattes zur wegweisenden Beschilderung der FGSV, die das Land Baden-Württemberg für seine Straßenbauverwaltung eingeführt hat. Die Themenradtouren sind durch Zusatzplaketten an den Wegweisern kenntlich gemacht.

Neben den beiden Landesradfernwegen gibt es auf dem Gebiet des Landkreises drei weitere Verbindungen des RadNETZ Baden-Württemberg:

- Abschnitt der Verbindung Horb - Herrenberg im Bereich Rottenburg am Neckar Stadtteil Ergenzingen
- Verbindung Hechingen - Mössingen - Tübingen
- Verbindung Reutlingen - Neckartal

Auch aufgrund der bereits langen Tradition der Radverkehrsförderung im Landkreis Tübingen genügen einige der bislang umgesetzten Maßnahmen nicht mehr den aktuellen baulichen und sicherheitstechnischen Anforderungen. Als sicherheitsrelevante Probleme sind v. a. zu nennen:

- untermäßige Radwege (und Brücken),
- fehlende Ausleitungen von Zweirichtungswegen auf die Fahrbahn und fehlende Aufleitungen von der Fahrbahn auf den Begleitweg an den Ortseingängen,
- fehlende Radverkehrsführung im Bereich von engen und stark belasteten Ortsdurchfahrten,
- fehlende Querungshilfen.

Sicherheitsrelevant sind auch die von Kfz gefahrenen Geschwindigkeiten. Für den Radverkehr attraktiv und sicher sind möglichst geringe Geschwindigkeitsdifferenzen zum Kfz-Verkehr. Auf den meisten Ortsdurchfahrten gelten 50 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit, auf Außerortsstraßen oft 100 km/h.

## 2 NETZKONZEPTION

### 2.1 Entwicklung des Radverkehrsnetzes

An das Radverkehrsnetz des Landkreises Tübingen werden die im Folgenden aufgeführten Anforderungen gestellt:

- ein geschlossenes Radverkehrsnetz ohne Lücken,
- Vermeidung von Umwegen und eine damit einhergehende direkte Verbindung zwischen den Quellen und Zielen des Radverkehrs,
- eine hohe Attraktivität und
- eine verkehrssichere Infrastruktur mit hohem Komfort.

Für den Alltags- und Freizeitverkehr ergeben sich unterschiedliche Anforderungen. Während für den Alltagsverkehr die Direktheit - unter Berücksichtigung der Topografie - der Routen von zentraler Bedeutung ist, spielen für den Fahrradtourismus die Attraktivität der Umgebung und eine möglichst autofreie Führung eine wichtige Rolle.

Für die Entwicklung des Radverkehrsnetzes wurden zunächst die wesentlichen Quellen und Ziele innerhalb des Landkreises ermittelt. Diese sind (im Alltags- und Freizeitverkehr) insbesondere Siedlungsschwerpunkte. Städte, Gemeinden und Teilorte werden nach Einwohnerzahl und Zentralität differenziert:

- Städte, Stadtteile und Gemeinden mit  $\geq 5.000$  Einwohnern,
- Gemeinden bzw. Teilorte mit  $\geq 1.000$  und  $< 5.000$  Einwohnern,
- Gemeinden bzw. Teilorte mit weniger als 1.000 Einwohnern.

Des Weiteren sind bedeutende Einzelziele, die außerhalb der Siedlungsbereiche liegen für den Radverkehr relevant. Dies können Bahn-Haltepunkte, Arbeitsplatzschwerpunkte, Schulen, Sehenswürdigkeiten oder Freizeiteinrichtungen sein.

Weiterhin sind Relationen zu berücksichtigen, die über die Kreisgrenzen hinausgehen. Hierzu werden die wichtigen unmittelbar angrenzenden Städte und Gemeinden in den Nachbarkreisen mit einbezogen.

### 2.2 Wunschliniennetz des Radverkehrs

PLAN 1 Auf der Grundlage der o.g. Quellen und Ziele zeigt das *Wunschliniennetz* alle relevanten Verbindungen als Luftlinie (vgl. Plan 1) und stellt somit eine direkte (wünschenswerte) Verbindung unabhängig von vorhandenen Verkehrswegen dar.

### 2.3 Radverkehrsnetz

Im nächsten Bearbeitungsschritt wurden die Wunschlinien auf das bestehende Straßen- und Wegenetz umgelegt, d.h. jeder Achse wurde eine tatsächliche Route zugeordnet. Es erfolgte eine Abstimmung mit den Netzen der Universitätsstadt Tübingen, der Städte Rottenburg am Neckar und Mössingen. Außerdem wurden die Netzkonzeptionen der Stadt Reutlingen und der benachbarten Landkreise berücksichtigt.

Das Hauptnetz stellt die wichtigsten Quell-Ziel-Verbindungen dar. Dabei sollen die genannten Anforderungen, insbesondere die Aspekte der Verkehrssicherheit, erfüllt werden. Weiterhin werden eine möglichst direkte Führung und ein hoher Fahrkomfort angestrebt.

Im Hauptnetz 1. Ordnung enthalten sind die überregional bedeutsamen Strecken des RadNETZ Baden-Württemberg, die landesweit die Ober- und Mittelzentren miteinander verbinden, die Landesradfernwege und die regional bedeutsamen möglichen Radschnellverbindungen. Zu dieser Netzkategorie zählen außerdem die Verbindungen aller Orte / Ortsteile zum Oberzentrum Tübingen.

Mit den Strecken des Hauptnetzes 2. Ordnung werden die Orte / Ortsteile untereinander und je nach räumlicher Lage an einen weiteren übergeordneten Zentralen Ort angebunden: Reutlingen, Rottenburg am Neckar, Mössingen.

Nahräumliche Verbindungen verdichten das Hauptnetz für den Alltagsradverkehr. Teilweise handelt es sich auch um alternative, etwas umwegige Routen, die insbesondere vorsichtige und besorgte Radfahrende ansprechen. Dabei werden vor allem Straßen und Wege in Betracht gezogen, die ein geringes Verkehrsaufkommen und niedrige Kfz-Fahrgeschwindigkeiten aufweisen. Ergänzend wurden noch Freizeitstrecken aufgenommen.

PLAN 2 Das entwickelte Netz wurde mit den Kommunen abgestimmt, ergänzt und mit dem Rad befahren.

### 3 AKTEURSBETEILIGUNG

Durch die Beteiligung unterschiedlicher Gruppen von Akteuren in verschiedenen Stufen der Konzeptentwicklung konnten wichtige Hinweise von Ortskundigen einbezogen werden.

Ein Auftaktworkshop mit der Bürgermeisterin und den Bürgermeistern der Kreiskommunen und ihren mit Radverkehr befassten Mitarbeitenden fand im Juli 2019 statt. Im Rahmen dieser Veranstaltung wurden Eckpunkte und Vorgehensweise der Radverkehrskonzeption des Landkreises Tübingen vorgestellt. Außerdem wurden das Wunschliniennetz und das Prüfnetzes als Grundlage für die Befahrung abgestimmt. Die Entwürfe der Netze wurden den Beteiligten vorab zur Verfügung gestellt.

Ein weiterer Workshop mit den Bürgermeister\*innen der Kreiskommunen und ihren mit Radverkehr befassten Mitarbeitenden fand im Juli 2020 statt. Hier wurde die Erstellung des Maßnahmenkatasters erläutert und exemplarisch Maßnahmenvorschläge diskutiert. Der Entwurf des Katasters wurde den Beteiligten vorab zur Verfügung gestellt. Im Nachgang bestand die Möglichkeit, schriftlich Stellung zu beziehen und bilaterale Gespräche mit dem Landratsamt zu führen. Alle Gemeinden gaben schriftliche Rückmeldungen zum Maßnahmenkataster. Über die Hälfte der Gemeinden nutzte das Angebot für weitere Besprechungen, teilweise wurden Radverkehrsexperten aus den Kommunen oder auch Ortsvorsteher hinzugezogen. Die Stellungnahmen des Landkreises und der Gemeinden wurden tabellarisch aufbereitet. Alle Punkte wurden fachlich bewertet und ggf. in die Maßnahmenkonzeption eingearbeitet. Im Ergebnis wurden etliche Maßnahmenvorschläge geändert, einige wenige ganz gestrichen oder durch eigene Vorschläge der Gemeinden ersetzt. Im März 2021 wurden die Gemeinden in einer weiteren Runde vom Landratsamt am Maßnahmenkataster beteiligt.

### 4 UNFALLANALYSE

Die polizeilich aufgenommenen Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden zwischen dem 01.11.2016 und dem 31.10.2019 wurden analysiert. Einbezogen wurden die Unfälle außerhalb geschlossener Ortschaften für den gesamten Landkreis und die Unfälle innerhalb geschlossener Ortschaften ohne die Unfälle in den drei Städten. In diesem Dreijahreszeitraum wurden insgesamt 228 Unfälle von der Polizei erfasst, 111 der Unfälle passierten innerorts. Es gab 34 Schwer- und 200 Leichtverletzte.

60 % der Unfälle konzentrieren sich auf die Sommermonate Mai bis August. In der folgenden Tabelle sind die Fallzahlen dargestellt.

Jahre		Mai	Juni	Juli	August	Summe
2017	i.g.O.	4	4	3	4	15
2017	a.g.O.	10	7	6	2	25
<b>2017</b>	<b>gesamt</b>	<b>14</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>40</b>
2018	i.g.O.	8	7	4	5	24
2018	a.g.O.	3	3	8	7	21
<b>2018</b>	<b>gesamt</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>45</b>
2019	i.g.O.	2	4	9	8	23
2019	a.g.O.	5	7	8	9	29
<b>2019</b>	<b>gesamt</b>	<b>7</b>	<b>11</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>52</b>
2016-2019	i.g.O.	14	15	16	17	62
2016-2019	a.g.O.	18	17	22	18	75
<b>2016-2019</b>	<b>gesamt</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>38</b>	<b>35</b>	<b>137</b>

i.g.O. innerhalb geschlossener Ortschaften  
a.g.O. außerhalb geschlossener Ortschaften

Tabelle 4-1: Unfallentwicklung in den Sommermonaten

Gefällstrecken wurden in einem Viertel der Unfälle insgesamt als Charakteristik der Unfallstelle erfasst, vor allem außerorts spielt das eine Rolle, hier sind es 31 %. Einmündungen, Kreuzungen und Grundstücksein-/ -ausfahrten sind typische Merkmale von Innerortsunfällen, sie charakterisieren hier über die Hälfte der Unfallstellen.

## Radverkehrskonzept Landkreis Tübingen

Charakteristik	i.g.O.	%	a.g.O.	%
Kreuzung	18	16%	4	3%
Kreisverkehr	0	0%	1	1%
Einmündung	24	22%	13	11%
Grundstücksein- / -ausfahrt	15	14%	0	0%
Steigung	5	5%	1	1%
Gefälle	21	19%	36	31%
Kurve	7	6%	9	8%
ohne Angabe	21	19%	53	45%
<b>gesamt</b>	<b>111</b>	<b>100%</b>	<b>117</b>	<b>100%</b>

Tabelle 4-2: Charakteristik der Unfallstellen

Während außerorts Unfälle im Längsverkehr und Fahrurfälle über die Hälfte der Unfalltypen ausmachen, sind es innerorts vor allem Einbiegen/ Kreuzen- und Abbiegeunfälle (45 %).

Unfalltyp	i.g.O.	%	a.g.O.	%
Fahrurfall	9	8%	29	25%
Abbiegeunfall	18	16%	4	3%
Einbiegen/ Kreuzen-Unfall	32	29%	13	11%
Unfall durch ruhenden Verkehr	3	3%	1	1%
Unfall im Längsverkehr	14	13%	32	27%
Sonstiger Unfall	35	32%	38	32%
<b>gesamt</b>	<b>111</b>	<b>100%</b>	<b>117</b>	<b>100%</b>

Tabelle 4-3: Unfalltypen

Das spiegelt sich auch in der Auswertung nach Unfallarten wider:

Unfallart	i.g.O.	%	a.g.O.	%
Zusammenstoß mit anfahrendem/ anhaltendem/ ruhenden Fahrzeug	7	6%	1	1%
Zusammenstoß mit vorausfahrendem/ wartendem Fahrzeug	3	3%	10	9%
Zusammenstoß mit seitlich in gleicher Richtung fahrendem Fahrzeug	6	5%	8	7%
Zusammenstoß mit entgegenkommendem Fahrzeug	14	13%	13	11%
Zusammenstoß mit einbiegendem/ kreuzendem Fahrzeug	32	29%	13	11%
Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger	2	2%	4	3%
Abkommen von der Fahrbahn	4	4%	9	8%
Unfall anderer Art	43	39%	59	50%
<b>gesamt</b>	<b>111</b>	<b>100%</b>	<b>117</b>	<b>100%</b>

Tabelle 4-4: Unfallarten

Alleinunfälle machten außerorts knapp die Hälfte der Unfälle insgesamt aus, innerorts 37 %. Zusammenstöße mit Kfz sind am häufigsten unter den Unfällen mit mehreren Beteiligten innerorts 90 %, außerorts 46 %. Dabei wurden bei drei Viertel dieser Unfälle die Kfz-Lenker\*innen als Unfallverursacher eingestuft. Außerorts spielen noch Unfälle zwischen Radlern mit knapp 40 % der Unfälle mit mehreren Beteiligten eine große Rolle. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass sowohl Alleinunfälle als auch Unfälle unter Radler\*innen und mit Fußgänger\*innen unterdurchschnittlich polizeilich erfasst werden.

Unfallart	i.g.O.	%	a.g.O.	%
Alleinunfall	41	37%	56	48%
Kfz - Rad/ Pedelec	45	41%	22	19%
Rad/ Pedelec - Kfz	18	16%	6	5%
Rad/ Pedelec - Rad/ Pedelec	4	4%	24	21%
Rad/ Pedelec - Fußgänger*in	2	2%	2	2%
Fußgänger*in - Rad/ Pedelec	0	0%	4	3%
unklar/ Fahrradflucht	1	1%	3	3%
<b>gesamt</b>	<b>111</b>	<b>100%</b>	<b>117</b>	<b>100%</b>

Tabelle 4-5: Unfallbeteiligte

Für jede Gemeinde wurde die räumliche Verteilung der Unfälle analysiert. Bei den Unfallhäufungsstrecken wurden die einzelnen Unfälle näher betrachtet, um Auffälligkeiten auszumachen und ggf. planerischen Handlungsbedarf abzuleiten. In der folgenden Tabelle sind jeweils die Unfallzahlen in den Gemeinden und die Ergebnisse der Analyse dargestellt.

Gemeinde	Unfälle gesamt	davon		Beteiligte		räumliche Schwerpunkte	Auffälligkeiten
		i.g.O.	a.g.O.	allein	mit Kfz		
Ammerbuch	30	19	11	13	13	Pfäffingen, L 359 Nagolder Straße	5 Unfälle, davon 4 mit Pkw, Einbiegeunfälle
Bodelshausen	8	7	1	6	2	L 389 Bahnhofstraße	3 Alleinunfälle (2 mal Alkohol als Ursache)
Dettenhausen	9	7	2	6	3	keine	Pkw als Hauptverursacher, Unfälle beim Einbiegen/ Abbiegen
Dußlingen	14	10	4	6	5	keine	keine
Gomaringen	16	10	6	7	6	L 384 Nehrener Straße	7 Unfälle, davon 4 Alleinunfälle und 2 zwischen Radler*innen
Hirrlingen	5	4	1	1	4	keine	keine
Kirchen- tellinsfurt	30	20	10	11	11	Achse Kusterdinger Straße / L 379 Wannweiler Straße	12 Unfälle, davon 8 mit Kfz als Verursacher (Fehler beim Abbiegen), 4 Alleinunfälle
						NTRW: Baggersee, Triebstraße	7 Unfälle, davon 3 zwischen Radler*innen, 2 mit Fußgänger*innen, 2 mit Kfz
Kusterdingen	18	13	5	7	8	Gewerbegebiet	6 Unfälle, 4 mit Kfz als Verursacher, 2 Alleinunfälle
						Jahnstraße	3 Unfälle
Nehren	9	7	2	1	7	keine	5 der Unfälle innerorts Zusammenstöße mit Kfz beim Einbiegen/ Kreuzen
Neustetten	7	5	2	3	4	keine	keine
Ofterdingen	10	8	2	2	7	Mössinger Straße	3 Abbiegeunfälle Kfz - Rad
Starzach	4	1	3	2	1	keine	keine
<b>Summe</b>	<b>160</b>	<b>111</b>	<b>49</b>	<b>65</b>	<b>71</b>		

Tabelle 4-6: Unfälle in den einzelnen Gemeinden

Die meisten Unfallhäufungsstrecken gehören zum Hauptstraßennetz, fehlende oder ungeeignete Radverkehrsinfrastruktur macht das Radfahren hier unsicher. Radwege und Schutzstreifen in angemessener Breite (mit Sicherheitstrennstreifen) und Furtmarkierungen, die an sicherheitsrelevanten Einmündungen und Zufahrten zusätzlich rot eingefärbt werden, sowie die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit können zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit im Hauptstraßennetz beitragen. Konkrete Vorschläge zur Verbesserung der Sicherheit an Unfallschwerpunkten wurden in die jeweiligen Maßnahmenblätter eingearbeitet.

## 5 BESTANDSERFASSUNG UND MÄNGELANALYSE

### 5.1 Bestandserfassung Strecken und Knotenpunkte

Der aktuelle Zustand des Radverkehrsnetzes im Landkreis Tübingen (ohne die Städte Tübingen, Rottenburg am Neckar und Mössingen) wurde in Anlehnung an die Erfassung des RadNETZES Baden-Württemberg erfasst. Hierzu wurde das Netz mit dem Fahrrad befahren und mithilfe des RadNETZ-Erfassungs-Tools per Tablet die relevanten Merkmale von Punkt- und Streckendaten georeferenziert aufgenommen und fotografisch dokumentiert.

Es handelt sich beispielsweise um die folgenden Kriterien:

- Führungsform, einschließlich verkehrsrechtlicher Anordnung,
- vorhandene Breite der Anlage einschließlich ggf. vorhandener Sicherheitstrennstreifen,
- Art und Beschaffenheit der Fahrbahndecke,
- Angaben zur Beleuchtung,
- Knotenpunktform,
- Barrieren,
- weitere Ausstattungsmerkmale und Besonderheiten.

Die erhobenen Daten wurden für die weitere Bearbeitung aufbereitet und eine GIS-Datenbank erstellt. Wichtige Merkmale der Erfassung sind inklusive Lageplan und Foto auf Katasterblättern dargestellt.

#### 5.2 Mängelanalyse Strecken und Knotenpunkte

Im Rahmen der Befahrung des Radverkehrsnetzes wurden vorhandene Mängel erfasst und gegebenenfalls mögliche Streckenalternativen in die Analyse miteinbezogen.

Folgende Mängelkategorien wurden georeferenziert erfasst und dokumentiert:

##### Streckenmängel

- (gefährliche) Strecke ohne Radverkehrsanlage
- untermäßige bzw. nicht dem Standard entsprechende Radverkehrsanlage
- unübersichtliche oder umwegige Radverkehrsführung
- schlechter Belag bzw. Oberfläche
- gefährliches Gefälle
- Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern

##### Punktuelle Mängel

- fehlende bzw. mangelhafte Querungsmöglichkeit
- eingeschränkte Sicht (richtungsabhängig)
- kritische Engstelle
- Barriere
- mangelhafte Markierung bzw. fehlende/fehlerhafte StVO-Beschilderung
- fehlende bzw. unzureichende Furtmarkierung

##### Mängel am Knotenpunkt

- ungenügende Verkehrssicherheit
- umwegige bzw. unkomfortable Führung
- unklare Radverkehrsführung

Zusätzlich wurde jeder erfasste Mangel fotodokumentiert.

Nach der Befahrung aller Strecken wurden die erfassten Mängel kategorisiert und um weitere wichtige Attribute ergänzt. Hierzu zählen die exakte Lagebeschreibung, die vorliegenden Kfz-Verkehrsstärken und die Baulast. Diese Merkmale der

### Radverkehrskonzept Landkreis Tübingen

Radverkehrsinfrastruktur im Landkreis Tübingen können in GIS-basierten Anwendungen verwendet werden.

#### **5.3 Erhebung zum Fahrradparken**

Fahrradabstellmöglichkeiten wurden erfasst und bewertet. Einbezogen wurden alle Bahnhöfe und ergänzend zentrale Bushaltestellen, die Rathäuser, weiterführenden Schulen und öffentliche Einrichtungen wie z.B. Bäder und Büchereien in den jeweiligen Hauptorten der Gemeinden.

Neben der Anzahl wurde auch die Qualität der Fahrradständer sowie das Vorhandensein von Überdachung, Beleuchtung und einer guten Zuwegung erfasst.

## 6 MASSNAHMENKONZEPTION

### 6.1 Maßnahmenkataster

#### 6.1.1 Inhalte des Katasters

Die Zusammenstellung des Maßnahmenkatasters erfolgte auf Grundlage der Mängelanalyse (Befahrung) für das zu realisierende Netz. Hinsichtlich der erfassten Konflikte und Mängel bzw. Lücken im Radverkehrsnetz wurden jeweils Maßnahmenvorschläge aufgezeigt und bewertet. Insgesamt wurden 417 Maßnahmen hieraus abgeleitet: 264 Streckenmaßnahmen, 100 punktuelle Maßnahmen und 53 Maßnahmen zum Fahrradparken.

PLAN 3.0-3.12 In den Plänen 3.1 bis 3.12 sind die vorgeschlagenen Maßnahmen dargestellt.

Für jede Maßnahme wurde zur besseren Übersicht und Dokumentation ein Blatt entwickelt. Darin enthalten sind:

- allgemeine Angaben (Nummerierung, Mängelkategorie im entsprechenden Farbschema),
- Lagebeschreibung (bei Streckenmängeln mit Längenangabe),
- Ortslage und Baulastträger,
- Kfz-Verkehrsstärke und zulässige Höchstgeschwindigkeit,
- Routenbestandteil,
- Beschreibung des Mangels / Problems,
- Kartendarstellung und Fotodokumentation,
- Beschreibung der Maßnahme,
- Priorisierung,
- Grobkostenschätzung,
- Realisierungshilfe (Musterlösungen RadNETZ BW) und
- (bei Bedarf) zusätzliche Bemerkungen.

Ebenso wie die Daten der Erfassung können alle Maßnahmen (strecken- oder punktbezogen) in GIS-basierten Programmen angewendet werden.

### 6.1.2 Aufwand der Maßnahmen

Der Aufwand von Maßnahmen kann im Rahmen einer flächendeckenden konzeptionellen Planung nur grob geschätzt werden. Für die genaue Angabe entstehender Kosten im Zuge der Umsetzung einer Maßnahme bedarf es einer Detailplanung. Die angegebenen Kosten basieren aus diesem Grund auf pauschalen Kostensätzen und dienen als Orientierungshilfe, ob Maßnahmen mit geringem, mittlerem oder hohem Kostenaufwand umgesetzt werden können.

Eine Differenzierung der Kosten der Baulastträger entsprechend der Kategorie der Maßnahmen ist in folgender Tabelle dargestellt:

Maßnahmen-kategorie	Baulastträger									Summe
	Bund	Land	Land / LK TÜ	Land / Gemeinde	Landkreis Tübingen	LK TÜ / LK FDS	LK TÜ / Gemeinde	GVV Steinlach-Wiesaz	Gemeinde	
Neubau	1.046.400 €	2.309.500 €	250.000 €	0 €	3.398.000 €	10.200 €	141.900 €	0 €	515.200 €	7.671.200 €
Um-/Ausbau	170.600 €	1.160.200 €	0 €	368.200 €	1.155.900 €	0 €	0 €	17.500 €	544.100 €	3.416.500 €
Belag	0 €	254.300 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	1.641.200 €	1.895.500 €
Markierung	6.700 €	213.600 €	0 €	700 €	358.800 €	0 €	0 €	0 €	299.500 €	879.300 €
Randmarkierung	0 €	12.900 €	0 €	0 €	2.400 €	0 €	0 €	0 €	71.400 €	86.700 €
Radweganfang/-ende	0 €	25.000 €	0 €	0 €	40.200 €	0 €	0 €	0 €	20.000 €	85.200 €
Bord	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	3.000 €	3.000 €
Furt	0 €	15.000 €	0 €	0 €	15.000 €	0 €	0 €	0 €	11.800 €	41.800 €
StVO-Beschilderung	600 €	3.000 €	0 €	0 €	400 €	0 €	0 €	0 €	27.300 €	31.300 €
Barriere	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	1.500 €	0 €	5.500 €	7.000 €
<b>Summe</b>	<b>1.224.300 €</b>	<b>3.993.500 €</b>	<b>250.000 €</b>	<b>368.900 €</b>	<b>4.970.700 €</b>	<b>10.200 €</b>	<b>143.400 €</b>	<b>17.500 €</b>	<b>3.139.000 €</b>	<b>14.117.500 €</b>

Tabelle 6-1: Kostenschätzung nach Baulastträger

#### 6.1.3 Dringlichkeit von Maßnahmen

Da die Realisierung der Maßnahmen nur schrittweise erfolgen kann, wurde eine Priorisierung vorgenommen. Zur Festlegung der Dringlichkeit wurden drei Kriterien herangezogen (vgl. Anlage 1) und mit Punkten bewertet.

##### **Netzbedeutung/Potenzial**

Dieses Kriterium enthält die Netzkategorie, in der die Maßnahme umgesetzt werden soll (Hauptnetz, Ergänzungsnetz oder ergänzende Freizeitverbindung). Eine Maßnahme kann nach diesem Kriterium zwischen 0 (außerhalb des Netzes, keine Dringlichkeitsstufe) bis 3 (Hauptnetz 1. Ordnung, höchste Dringlichkeitsstufe) Punkte erreichen. Dabei kann auch ein „touristischer“ Radweg (Neckartalradweg) zum Hauptnetz 1. Ordnung gehören.

##### **Verkehrssicherheit**

Die Bewertung der Verkehrssicherheit erfolgte hinsichtlich der *zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Verkehrsstärke* in Verbindung mit der bestehenden Radverkehrsführung. Diese Elemente sind miteinander gekoppelt zu betrachten. Die Auswahl geeigneter Klassen erfolgte in Anlehnung an die Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen gemäß den ERA 2010.

Die höchste Dringlichkeit einer Maßnahme wird auf Basis der Verkehrsstärken und Höchstgeschwindigkeiten mit 2 Punkten (beispielsweise innerorts bei Tempo 50 und mehr als 10.000 Kfz pro Tag), die niedrigste Dringlichkeit mit 0 Punkten bewertet. Ein Punkt wird zudem vergeben, wenn eine besondere Gefahrenlage vor Ort (z. B. kritische Sichtverhältnisse) festgestellt wurde. Nach diesem Kriterium wurden somit maximal 3 Dringlichkeitspunkte vergeben.

##### **Ausbauqualität**

Innerhalb der Maßnahmenkonzeption besteht ein breites Spektrum an Maßnahmen, das beispielsweise aufgrund von mangelnder Verkehrssicherheit und/oder mangelnder Alternativen eine hohe Dringlichkeit bzw. durch die Beseitigung von Komforteinbußen nur eine geringere Dringlichkeit aufweist. Diese Diskrepanz wird innerhalb der Priorisierung durch das Kriterium der *Ausbauqualität* berücksichtigt.

### Radverkehrskonzept Landkreis Tübingen

Die höchste Dringlichkeit (2 Punkte) besteht bei einem *Neubau*. Dort gibt es kein sicheres Angebot für den Radverkehr. Bei *Belagssanierungen* (1 Punkt) existiert ein Angebot für den Radverkehr, dessen Qualität bzw. Alltagstauglichkeit jedoch eingeschränkt ist. Bei einem *Radwegeausbau* besteht ebenfalls bereits ein Angebot für den Radverkehr, lediglich die Maße entsprechen nicht den ERA-Standards. Dessen Dringlichkeit wird als nachrangig bewertet.

Im Zuge der Priorisierung können pro Maßnahme insgesamt maximal acht Punkte vergeben werden. Dies betrifft Maßnahmen der folgenden Mängelkategorien:

- Ausstattungsmangel,
- Netzlücke,
- Querungsdefizit,
- Oberflächenmangel,
- umwegige/unkomfortable Führung und
- unzureichende Breite.

Entsprechend der erreichten Punktzahl erfolgt die Bewertung der Dringlichkeit einer Maßnahme in:

- niedrige Dringlichkeit (1-3 Punkte)
- mittlere Dringlichkeit (4-5 Punkte)
- hohe Dringlichkeit (6-8 Punkte)

Bei Maßnahmen, die erst vor kurzem fertiggestellt wurden, die aber nicht vollständig dem ERA-Standard entsprechen (z.B. Mindestbreite bei Brücken), wurde von dieser Bewertung der Dringlichkeit abgewichen.

Die übrigen Mängelkategorien werden als *Sofortmaßnahmen* eingestuft und daher von der Priorisierung ausgenommen. Es wird davon ausgegangen, dass die Maßnahmen zur Behebung dieser Mängel schnell und mit vergleichsweise geringem Kostenumfang umsetzbar sind:

- unzureichende Sichtverhältnisse,
- besondere Gefahrenstelle oder -strecke,
- Beschilderungsmangel und
- fehlende/unzureichende Furtmarkierung.

In begründeten Einzelfällen wird von dieser Einordnung der Kategorien als Sofortmaßnahme abgewichen.

Die Maßnahmen zum Fahrradparken werden nicht priorisiert.

In der Maßnahmenkonzeption sind 141 *Sofortmaßnahmen* enthalten. 57 Maßnahmen weisen eine *hohe Priorität* auf und sind aus diesem Grund vorrangig zu realisieren. Eine *mittlere Dringlichkeit* wurde für 93 Maßnahmen ermittelt. 66 Maßnahmen wurden mit einer niedrigen und damit einer nachrangigen Dringlichkeit bewertet und können damit zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass einige dieser Maßnahmen zur Beseitigung der Mängel schnell und mit geringem Kostenaufwand bzw. im Zusammenhang mit anstehenden Aufgaben zeitnah umsetzbar sind. Fünf Maßnahmen wurden im Verlauf der Bearbeitung bereits umgesetzt.

Die genannten Prioritäten stellen eine erste Orientierung für alle Baulastträger entsprechend objektiver Kriterien dar. Sie sollen deren Arbeit unterstützen, eine bindende Wirkung haben sie jedoch nicht. Im Zusammenhang mit örtlichen Planungen kann die Dringlichkeit entsprechend übergeordneter/gemeindlicher Belange angepasst werden.

## 6.2 Kernelemente der Radinfrastruktur

Entlang der klassifizierten Straßen verbinden bereits zahlreiche **straßenbegleitende Zweirichtungsradwege** die Gemeinden untereinander. Sie sind teils zu schmal ausgeführt. Ihre Mindestbreite soll 2,50 m betragen, der Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn soll mindestens 1,75 m breit sein. Ein Ausbau ist auch vor dem Hintergrund des steigenden Radverkehrs wichtig.

➔ Musterlösung 9.3

### Radverkehrskonzept Landkreis Tübingen

Die Gemeinden und Teilorte sind über ein gut ausgebautes Netz an Wirtschaftswegen und straßenbegleitenden Wegen untereinander verknüpft. Zum Teil sind die Strecken bereits mit einer **Randmarkierung** ausgestattet. Diese erhöht die Sicherheit insbesondere bei Gefälle, Kurven und Blendefahr. Weitere unbeleuchtete Routen, die Bestandteile des Hauptnetzes sind, sind mit einer Randmarkierung auszustatten.

➔ Musterlösung 9.2-1

**Fahrradstraßen** sind vorrangig für den Radverkehr vorgesehen, andere Fahrzeuge können durch Zusatzzeichen erlaubt werden. Fahrradstraßen sollen als neues Element im Landkreis Tübingen eingerichtet werden, auch außerorts. In der Stadt Tübingen wurden die ersten Fahrradstraßen schon vor einigen Jahren eingeführt und haben sich - neben der Erleichterung für die Radfahrenden - auch als praktikable Lösung zur Verbesserung der Rücksichtnahme unter allen Verkehrsteilnehmenden erwiesen.

➔ Musterlösungen 6.3

Die vorhandenen Begleitwege enden häufig ungesichert am Ortseingang. Die VwV-StVO verweist auf das Erfordernis einer sicheren Querung der Fahrbahn am Anfang und am Ende solcher Wege. In den Musterlösungen werden verschiedene Gestaltungsmöglichkeiten zur **Auflösung von Zweirichtungsradwegen** aufgezeigt. Dabei kommen bei höheren Verkehrsbelastungen Mittelinseln zum Einsatz.

➔ Musterlösungen 9.5

Es wurden in den letzten Jahren einige **Brücken** im Landkreis Tübingen gebaut, die dem Radverkehr beispielsweise ein sicheres Queren hochbelasteter Straßen ermöglichen. Für zukünftige Planungen soll berücksichtigt werden, dass vom Rad- und Fußverkehr gemeinsam genutzte Brücken eine Mindestbreite von 4 m haben sollen. Die Geländerhöhe soll - aufgrund des höheren Schwerpunktes der Radfahrenden - 1,30 m betragen.

➔ ERA, Kapitel 5.3, Seite 59

Es bestehen bereits **Schutzstreifen**, zum Teil auch als an besondere örtliche Gegebenheiten angepasste Lösung (einseitige Schutzstreifen bergauf, Schutzstreifen außerorts als Modellversuch). Das Schutzstreifenangebot ist zu erweitern. Die Regelbreite beträgt 1,50 m (bergauf oder bei hohem Radverkehrsaufkommen ggf. breiter), neben Parkständen ist ein Sicherheitstrennstreifen zu diesen von 0,75 m erforderlich. Zur Verdeutlichung sind Fahrradpiktogramme und Richtungspfeile einzusetzen. Furchen an konflikträchtigen Stellen sind rot einzufärben. In T-30-Zonen sind Schutzstreifen nicht zulässig, nur auf T-30-Strecken.

→ Musterlösungen 3.2

**Radfahrstreifen:** Als Mindestbreite (inklusive Markierung) sind 1,85 m anzusetzen (und ein Sicherheitsabstand von 0,75 m zu Parkständen).

→ Musterlösungen 3.3

**Furtmarkierungen** kommen im Zuge von Schutzstreifen, Radfahrstreifen und Radwegen im Verlauf vorfahrtsberechtigter Straßen an Kreuzungen, Einmündungen und Zufahrten zum Einsatz, um die Vorfahrt des Radverkehrs zu verdeutlichen. Sie sollen an konflikträchtigen Knotenpunkten und Zufahrten rot eingefärbt werden.

→ Musterlösungen 3.2 und 3.3

**Kreisverkehre** stellen - regelkonform ausgebildet - eine sichere Knotenpunktform dar. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind Kreisverkehre wie folgt zu gestalten:

- die Knotenpunktzu- und -ausfahrten sollen möglichst senkrecht auf die Kreisfahrbahn geführt werden,
- die Kreisfahrbahn soll möglichst schmal sein,
- der Innenring soll breit und gegenüber der Fahrbahn um 5 cm aufgehört sein,
- die Zufahrten und Ausfahrten sind - gemäß fahrdynamischer Schleppkurvenprüfung - so schmal wie möglich zu gestalten.

→ Musterlösungen 4.5

**Barrieren** (Sperrpfosten, Umlaufsperrern, Schranken) sind sicherheitsrelevant, sie stellen häufig eine Gefährdung für den Radverkehr dar. Optimal wäre ein Verzicht auf die Barrieren, ist dies nicht möglich so sollten beispielsweise Sperrpfosten mit einer Warnmarkierung versehen werden.

→ Musterlösung 11.1-3

#### 6.3 Zulässige Höchstgeschwindigkeit

Eine möglichst geringe Geschwindigkeitsdifferenz zum Kfz-Verkehr ist ein Sicherheitsgewinn (nicht nur) für den Radverkehr. Das gilt innerorts wie außerorts. Einige Gemeinden im Landkreis Tübingen haben sehr positive Erfahrungen mit Tempo 30 gemacht, bei anderen sind Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit derzeit politisch nicht gewünscht oder (noch) nicht durchsetzbar.

Rechtlich gesehen haben sich die Möglichkeiten verbessert, Tempo 30 anzuordnen. Weitere Erleichterungen könnten sich in den kommenden Jahren durch Gesetzesänderungen ergeben (StVO). Die im Rahmen der Maßnahmenkonzeption angeregten Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind Prüfaufträge, die sich auf die Qualitätsstandards für das RadNETZ Baden-Württemberg beziehen. Es ist Sache der Gemeinden, ob sie hierzu initiativ werden.

Einige Ortsdurchfahrten sind so schmal (und stark mit Kfz-Verkehr belastet), dass nicht einmal einseitig ein Schutzstreifen markiert werden kann. Wenn der Platz im Straßenquerschnitt nicht ausreicht und keine alternativen Routen möglich sind, dann wird beispielsweise als Maßnahme "Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h prüfen" vorgeschlagen, um den Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn sicherer zu führen. Für Abschnitte, in denen keine sensiblen Einrichtungen sind und kein hoher Querungsbedarf vorliegt, kann auch Tempo 40 sinnvoll sein, um das Geschwindigkeitsniveau abzusenken und die Führung für den Radverkehr sicherer und attraktiver zu gestalten.

Ebenso kann außerorts bei Radverkehrsführung auf der Fahrbahn und an Querungsstellen eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h den Radverkehr sicherer machen. Hier werden entsprechende Prüfaufträge zur Reduzierung empfohlen, wenn es (kurzfristig) keine sinnvollen Alternativen der Radverkehrsführung gibt.

#### 6.4 Serviceangebote

Im Untersuchungsraum (ohne Kreisstädte) wurden im Jahr 2020 elf **RadSERVICE-Stationen** eingerichtet. Diese Stationen wurden zu je einem Drittel vom Land Baden-Württemberg, dem Landkreis Tübingen und der jeweiligen Gemeinde finanziert. Eine aktuelle Übersicht der RadSERVICE-Stationen und der Fahrradwerkstätten ist auf der Homepage der Tourismusförderung in einer interaktiven Karte zu finden (<https://tuebingen-umwelten.de/index.php/aktiv/radfahren/radservice.html>). Neben Luftpumpen für alle gängigen Ventilarten bietet diese mit Stahlleinen gesicherte Werkzeuge und eine Aufhängemöglichkeit des Fahrrades zur komfortablen Reparatur.

Das Netz von RadSERVICE -Stationen sollte weiter ausgebaut und vermarktet werden.

#### **Pedelec-Fahrtraining:**

Im September 2020 wurden im Landratsamt Tübingen - im Rahmen des Projektes „radspaß“<sup>2</sup> ([www.radspass.org](http://www.radspass.org)) - 12 ehrenamtliche Pedelectrainer\*innen ausgebildet. Der Landkreis Tübingen ist einer von vier Pilotlandkreisen im Projekt „radspaß“. Die ausgebildeten Trainer\*innen bieten kostenlose Fahrtrainings für alle an. Noch im Oktober 2020 konnten zwei Trainingstermine im Landkreis durchgeführt werden, weitere Termine mussten Corona bedingt verschoben werden. Der Landkreis Tübingen unterstützt das Projekt organisatorisch.

---

<sup>2</sup> „radspaß – sicher e-Biken“ ist ein Projekt des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) und des Württembergischen Radsportverband (WRSV). Mit Unterstützung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg wurden Fahrsicherheitstrainings entwickelt und Trainer\*innen ausgebildet. Ziel ist es, in ganz Baden-Württemberg kostenlose Fahrtrainings anzubieten.

## 7 FAHRRADABSTELLANLAGEN, LADE- UND VERLEIHSTATIONEN

### 7.1 Anforderungen an Fahrradabstellanlagen

Die qualitativen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen sind vielfältig, personen- und standortabhängig. Vor allem für den Alltagsverkehr ist es wichtig, die Fahrräder diebstahl- und vandalismussicher abzustellen. Gute Abstellmöglichkeiten sind gerade im Pendelverkehr die Voraussetzung für die Nutzung von Fahrrädern und Pedelecs. Eine - an den Standort angepasste - Qualitätssteigerung der Abstellmöglichkeiten führt zu höherer Akzeptanz und Frequentierung. Daher sollten gezielt Angebote und Anreize zugunsten attraktiver, geeigneter Abstellmöglichkeiten im Landkreis Tübingen geschaffen werden, um den Radverkehr nachhaltig zu fördern.

Die Installation von Fahrradabstellanlagen an Verknüpfungspunkten mit dem ÖV oder im Zuge verkehrswichtiger Wege des Radverkehrs kann nach dem LGVFG<sup>3</sup> vom Land Baden-Württemberg mit pauschalen Fördersätzen gefördert werden. Mit 40 % fördert das Bundesumweltministerium im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative Fahrradstellplätze an Bahnhöfen. Die Deutsche Bahn unterstützt bei Planung und Flächen. Die Förderung im Rahmen dieser Bike+Ride-Offensive<sup>4</sup> kann mit der Landesförderung kombiniert werden.

Lade- und Verleihstationen an Haltepunkten des öffentlichen Personennahverkehrs dienen der Verkehrsmittelverknüpfung und können somit den Umweltverbund stärken.

Die sichersten Abstellmöglichkeiten sind abschließbare Räume oder Boxen. Sie sind vor allem für hochwertige Räder bei längeren Abstellzeiten erforderlich, also zum Beispiel an Bahnhöfen und bei Arbeitgebern.

Die nach der Technischen Richtlinie TR6102-0911 des ADFC und nach der DIN 79008 Fahrradparksysteme geprüften Fahrradständer bieten Standsicherheit (das

---

<sup>3</sup> Homepage der Regierungspräsidien des Landes Baden-Württemberg zur Förderung des kommunalen Straßenbaus, VwV-LGVFG (ab 04.09.2020):

<https://rp.baden-wuerttemberg.de/Themen/Wirtschaft/Foerderungen/Seiten/FB88/Strassenbau-kommunal.aspx>

<sup>4</sup> <https://www1.deutschebahn.com/bikeandride>

Rad kann nicht kippen oder wegrollen) und die Möglichkeit zum Anschließen des Rahmens und des Vorderrades (hierfür sind ausreichende Abstände zwischen den Einstellmöglichkeiten erforderlich). Sie können beispielsweise an Bahnhöfen (oder anderen Verknüpfungspunkten), Schulen und an Arbeitsplatzstandorten eingesetzt werden und sollten an diesen Standorten aufgrund der längeren Abstellzeit überdacht sein.



Abbildung 7-1: Geeignete Fahrradständer: Anlehnbügel mit Vorderradfixierung

Für kurze Erledigungen oder Aufenthalte können Fahrradabstellmöglichkeiten ausreichen, an denen die Räder bequem angeschlossen werden können. Hier bieten sich Anlehnbügel und -geländer an.

Rundstahl ist gegenüber Flachstahl schonender für den Fahrradrahmen. Ein Unterholm bietet Anschlussmöglichkeiten für kleinere Räder und verhindert das Unterlaufen durch Personen mit Blindenstock. Bei Ausführungen in Flachstahl ist auf abgerundete Kanten zu achten.



Abbildung 7-2: Geeignete Fahrradständer: Einfache Anlehnbügel

Es sind verbreitet noch Fahrradabstellmöglichkeiten im Einsatz, die den Anforderungen nicht genügen. Sie bieten keine Standsicherheit für die Räder und keine oder nur unzureichende Möglichkeiten, den Fahrradrahmen anzuschließen. Häufig sind die Abstände zwischen den Einstellplätzen zu eng, so dass nur jeder zweite Platz genutzt werden kann. Einige Ständer sind so eng, dass nur Räder mit sehr schmalen Reifen eingestellt werden können.



Abbildung 7-3: Ungeeignete Fahrradständer: "Felgenkiller"



Abbildung 7-5: Ungeeignete Fahrradständer: Schienen



Abbildung 7-4: Ungeeignete Fahrradständer: Spiralen

#### 7.2 Landesbauordnung und Verwaltungsvorschrift

Das Vorhandensein geeigneter, eingangsnaher Fahrradabstellplätze kann Mieter und Beschäftigte zum Fahrradfahren anregen. 2015 sind die Landesbauordnung (LBO) und die dazugehörige Verwaltungsvorschrift (VwV) in Kraft getreten, die für unterschiedliche Gebäudenutzungen die Anzahl der vorgeschriebenen Fahrradstellplätze festlegen und Anforderungen an die Qualität formulierten. Dies ist relevant bei Neubauten, Erweiterungen und Umnutzungen von Gebäuden. Nach der Novellierung der LBO 2019 wird die Zahl der Fahrradstellplätze nicht mehr in der LBO festgelegt, sondern die unteren Baurechtsbehörden sollen dies nach Bedarf entscheiden.

In der Landesbauordnung (Novellierung Stand 1.8.2019, § 37 Abs. 2) heißt es „Bei der Errichtung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abfahrtsverkehr mit Fahrrädern zu erwarten ist, sind Fahrradstellplätze herzustellen. Ihre Zahl und Beschaffenheit richtet sich nach dem nach Art, Größe und Lage der Anlage regelmäßig zu erwartenden Bedarf (notwendige Fahrradstellplätze).“

In der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) vom 28. Mai 2015 werden zur Ermittlung dieser notwendigen Fahrradstellplätze Richtzahlen angegeben. Diese können auch für Bestandsnutzungen als Anhaltswerte dienen.

Einrichtung		Fahrradstellplätze
<b>1.</b>	<b>Wohnheime</b>	
1.1	Studierenden-, Schüler-, Kinder- und Jugendwohnheime	1 je 2 Plätze
1.2	Altenheime, Behindertenwohnheime	1 je 10 Plätze
1.3	Sonstige Wohnheime	1 je 2 Plätze
<b>2.</b>	<b>Gebäude mit Büro- und Verwaltungs- und Praxisräumen</b>	
2.1	mit Büronutzfläche	1 je 100 m <sup>2</sup> Büronutzfläche <sup>(1)</sup>
2.2	Räume mit erheblichem Besucherverkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Arztpraxen o. ä.)	1 je 70 m <sup>2</sup> Nutzfläche <sup>(4)</sup>
<b>3.</b>	<b>Verkaufsstätten</b>	1 je 50 m <sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche <sup>(2)</sup>
<b>4.</b>	<b>Versammlungsstätten</b>	1 je 10 Besucherplätze
<b>5.</b>	<b>Sportstätten</b>	
5.1	Sportplätze	1 je 250 m <sup>2</sup> Sportfläche <sup>(3)</sup>
5.2	Spiel- und Sporthallen	1 je 50 m <sup>2</sup> Sportfläche <sup>(3)</sup>
5.3	Sportstadien	1 je 10 Besucherplätze
5.4	Freibäder	1 je 100 m <sup>2</sup> Grundstücksfläche
5.5	Hallenbäder	1 je 5 Kleiderablagen
<b>6.</b>	<b>Gaststätten</b>	1 je 6-12 m <sup>2</sup> Gastraum
<b>7.</b>	<b>Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe</b>	1 je 10 Betten
<b>8.</b>	<b>Jugendherbergen</b>	1 je 5 Betten
<b>9.</b>	<b>Krankenhäuser, Kureinrichtungen</b>	1 je 20 Betten
<b>10.</b>	<b>Schulen, Einrichtungen für Kinder und Jugendliche</b>	
10.1	Allgemeinbildende Schulen	1 je 3 Schüler/-innen
10.2	Berufsschulen	1 je 5 Schüler/-innen
10.3	Hochschulen	1 je 5 Studierende
10.4	Kindergärten, Kindertagesstätten u. dgl.	5 je Gruppenraum
10.5	Jugendfreizeitheime und dgl.	1 je 3 Besucherplätze
<b>11.</b>	<b>Handwerks- und Industriebetriebe,</b>	1 je 225 m <sup>2</sup> Nutzfläche <sup>(4)</sup>
<b>12.</b>	<b>Museen und Ausstellungsgebäude</b>	1 je 100 m <sup>2</sup> Nutzfläche <sup>(4)</sup>

1	Nicht zur Büronutzfläche werden gerechnet: Sozial- und Sanitärräume, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen, Verkehrsflächen.
2	Nicht zur Verkaufsnutzfläche werden gerechnet: Sozial- und Sanitärräume, Kantinen, Ausstellungsflächen, Lagerflächen, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen.
3	Nicht zur Sportfläche werden gerechnet: Sozial- und Sanitärräume, Umkleieräume, Geräteräume, Funktionsflächen für betriebstechnische Anlagen.
4	Nicht zur Nutzfläche werden gerechnet: Sozial- und Sanitärräume, Kantinen, Funktionsflächen für betriebliche Anlagen, Verkehrsflächen.

Tabelle 7-1: Richtwerte für Fahrradstellplätze

#### 7.3 Umweltverbund: Bike and Ride

Geeignete Abstellmöglichkeiten, aber auch Lade- und Verleihstationen an Haltepunkten des öffentlichen Personennahverkehrs dienen der Verknüpfung der verschiedenen Systeme und verbessern die Chancen für den Umweltverbund.

Aufgrund der längeren Abstellzeiten müssen die Fahrräder an Bahnhöfen in besonderem Maße geschützt werden. Es bietet sich hier eine Kombination von Fahrradboxen und Fahrradständern gemäß DIN und Technischer Richtlinie an. Die Mindestabstände zwischen den Einstellplätzen betragen 0,50 m bei einem Höhenversatz von mindestens 0,20 m. Die Abstellanlagen sollten überdacht sein. Auch Sammelgaragen mit eingeschränktem Nutzerkreis und automatische Anlagen können zum Einsatz kommen.

Bei Haltestellenumbauten ist immer das Thema Fahrradparken mit zu berücksichtigen. Das Thema „Bushaltestellen“ wird maßgeblich von der Projektgruppe ÖPNV und Mobilität bearbeitet. Die Projektgruppe ÖPNV und Mobilität ist ein Arbeitskreis aus Mitgliedern des Tübinger Kreistags, die seit 2002 besteht und bislang im Durchschnitt einmal jährlich getagt hat. In der Projektgruppe werden ÖPNV-Themen detailliert beraten, jedoch keine politischen Beschlüsse gefasst. Es werden Grundlagen für spätere Beschlüsse des Kreistags oder des VTA (Verwaltungs- und Technischer Ausschuss) geschaffen. Die Projektgruppe ÖPNV und Mobilität wird von der Verwaltung (GB 4, Abt. 43, Sachgebiet ÖPNV und Schülerbeförderung) inhaltlich vorbereitet, organisiert und moderiert.

Im Nahverkehrsplan werden Ausstattungsmerkmale für Haltestellen empfohlen. Für die Umsetzung ist der jeweilige Straßenbaulastträger - in der Regel die Gemeinde - zuständig. Im 2012 vom Kreistag beschlossenen Nahverkehrsplan ist formuliert „Für Haltestellen ab ca. 200 Fahrgästen/Tag wird zusätzlich die Einrichtung einer überdachten Fahrrad-/E-Bike-Abstellanlage empfohlen.“<sup>5</sup> Im aktuell vorliegenden Anhörungsentwurf für eine Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans werden für Haltestellen der Kategorie B (Standardhaltestellen mit 51 bis 500 Fahrgästen/Tag, ohne Schulverkehr) Fahrradabstellplätze empfohlen. Umsteigehaltestellen und solche der

---

<sup>5</sup> [https://www.kreis-tuebingen.de/site/LRA-Tuebingen-Internet-Root/get/params\\_E778114312/1509387/nahverkehrsplan\\_endfassung\\_2012.pdf](https://www.kreis-tuebingen.de/site/LRA-Tuebingen-Internet-Root/get/params_E778114312/1509387/nahverkehrsplan_endfassung_2012.pdf), S. 36

### Radverkehrskonzept Landkreis Tübingen

Kategorie A (wichtige Haltestellen mit über 500 Fahrgästen/Tag) sollten mit überdachten Fahrrad-/E-Bike-Abstellanlagen ausgestattet werden.<sup>6</sup>

Im Rahmen der Erfassung wurden alle Bahnhalte und ausgewählte Bushaltestellen analysiert. Die Mängel und Maßnahmen an den ÖPNV-Haltestellen sind in den Maßnahmenblättern dokumentiert. Aufgrund der Coronapandemie konnten keine aussagefähigen Auslastungszahlen ermittelt werden. Für die Bedarfsanalyse wurde auf den Leitfaden Bike+Ride zurückgegriffen. Für die Bahnhöfe sind die im datenbasierten Verfahren ermittelten Bedarfszahlen als Orientierung angegeben. Die Auslastung sollte regelmäßig erfasst werden, damit die Anlagen bedarfsgerecht erweitert werden können.

An acht der zehn Bahnhöfe sind Abstellanlagen vorhanden, darunter überwiegend geeignete Fahrradständer. Der überwiegende Teil der Bushaltestellen bietet derzeit kein Angebot zum Abstellen von Fahrrädern an der Haltestelle oder im Umfeld.



Abbildung 7-6: Mietfahrradboxen für sicheres Abstellen der Pendlerräder

---

<sup>6</sup> Kreistagssitzung am 17.03.2021, TOP 6, Anlage 1  
<https://www.kreis-tuebingen.de/Startseite/Kreistag/Sitzungskalender.html>

#### 7.4 Fahrradparken an weiterführenden Schulen

Fahrradständer an Schulen sollen gut anfahrbar sein, auf geeignetem Grund und an Stellen mit sozialer Kontrolle stehen. Geeignet sind Fahrradständer, die dem Rad einen festen Stand bieten und an die der Rahmen auch mit einem Bügel- oder Faltschloss angeschlossen werden kann. Aufgrund der weitverbreiteten Federgabeln sind Modelle mit einem aufgeweiteten oder vorgezogenem Bügel geeignet. Komfortabel sind Ausführungen, in die das Rad eben eingeschoben werden kann. Bei einer solchen Einstellung in einer Ebene sind Mindestabstände von 0,70 m zwischen den Plätzen erforderlich. Platzsparend sind Modelle mit wechselnd hoher und tiefer Einstellung der Räder. Die Mindestabstände zwischen den Einstellplätzen betragen hier 0,50 m bei einem Höhenversatz von mindestens 0,20 m (gemäß DIN und Technischer Richtlinie). Die Abstellanlagen sollten überdacht sein.

Auch für die Fahrräder des Lehrpersonals sind geeignete Abstellanlagen anzubieten und es ist zu berücksichtigen, dass Pedelecs auch zunehmend bei Kindern und Jugendlichen Verbreitung finden.



Abbildung 7-7: Gut geeignet: Anlehnbügel mit Vorderradfixierung, überdacht

### Radverkehrskonzept Landkreis Tübingen

Die Mängel und Maßnahmen an den weiterführenden Schulen sind in den Maßnahmenblättern dokumentiert. Aufgrund der Coronapandemie konnten keine aussagefähigen Auslastungszahlen ermittelt werden, weshalb als Anhaltswerte die Kennziffern aus der Landesbauordnung angegeben sind. Es werden regelmäßige Beobachtungen zur Auslastung der Abstellanlagen empfohlen, um bedarfsgerecht die Anlagen erweitern zu können.

An allen betrachteten Schulen sind Abstellanlagen für Fahrräder vorhanden. Allerdings sind an fünf der sieben Schulen nur ungeeignete Fahrradständer vorhanden.

#### 7.5 Rathäuser und öffentliche Einrichtungen

An diesen Standorten sind Abstellmöglichkeiten für die Fahrräder der Beschäftigten anzubieten. Diese müssen den Anforderungen für das längerfristige Abstellen genügen, die bereits formuliert worden sind.

Zusätzlich besteht hier ein Bedarf für das kurzzeitige Abstellen der Fahrräder von Kund\*innen. Da in den Bereichen dieser Einrichtungen häufig die Ortsbildverträglichkeit wichtig ist, können Anlehnbügel eingesetzt werden.

Die Bügel sollen wie folgt gestaltet sein (FGSV, 2012, S. 13-16):

- Achsabstand bei beidseitigem Anlehnen: 1,50 m (mindestens 1,00 - 1,20 m).
- Höhe: 0,80 m (mindestens 0,65 m)
- Länge: 0,80 m bis 1,30 m (mindestens 0,65 m)
- Die Bügel sollten in Rundstahl ausgeführt sein. Flachstahl kann zu Beschädigungen am Lack führen.
- Gut ist ein zusätzlicher Unterholm.
- Es gibt Bügel, die mit Bodenhülsen fixiert werden. Sie können leicht entfernt werden, wenn der Platz anders genutzt werden soll (z.B. für Feste).
- Anlehnbügel gibt es auch auf Querholmen montiert als Reihenanlagen. Dadurch muss nicht jeder Bügel an zwei Punkten befestigt werden, aber die Anlage wirkt massiver.

Gerade bei Einrichtungen wie Bibliotheken oder Bädern ist bei der Anordnung der Anlehnbügel zu berücksichtigen, dass auch Räder mit Anhänger geparkt werden können.

Die Mängel und Maßnahmen an den Rathäusern und ausgewählten öffentlichen Einrichtungen sind in den Maßnahmenblättern dokumentiert. Aufgrund der Coronapandemie konnten keine aussagefähigen Auslastungszahlen ermittelt werden, weshalb als Anhaltswerte die Kennziffern aus der Landesbauordnung angegeben sind. Es wird empfohlen, regelmäßig die in und außerhalb der Anlagen abgestellten Räder zu erfassen, um weiteren Bedarf zu erkennen.

### Radverkehrskonzept Landkreis Tübingen

An einem guten Drittel der betrachteten Einrichtungen sind geeignete Fahrradständer in Form von Anlehnbügel vorhanden. Häufig sind derzeit noch ungeeignete Modell wie Vorderradhalter, Spiralen und einfache Rinnen im Boden im Einsatz.



Abbildung 7-8: Positiv: Anlehnbügel, Service-Station und Lademöglichkeit

#### 7.6 Lade- und Verleihmöglichkeiten für Pedelecs und E-Bikes

##### Lademöglichkeiten

Im Landkreis Tübingen werden elektrounterstützte Fahrräder bereits intensiv genutzt. Pedelecs und E-Bikes bieten die Chance, große Steigungen und Entfernungen ohne Kraftaufwand sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr zu überwinden, das trägt zu ihrer Verbreitung im topografisch bewegten Landkreis bei. Diese Räder sind für unterschiedliche Zielgruppen interessant. Die Nutzung eines E-Bikes oder Pedelecs auf dem Weg zur Arbeit ist flexibel und schnell und die Berufspendler erreichen unverschwitz ihren Arbeitsplatz. Auch für Menschen, die bisher nicht Rad fahren, kann die Elektrounterstützung Radfahren möglich machen.

Da die Kapazität der Akkus begrenzt ist und die meisten Radler\*innen auf das Mitnehmen eines (schweren) Zweitakkus verzichten, tragen öffentliche Lademöglichkeiten zur Attraktivierung bei.

Die Lademöglichkeiten für Pedelec- und E-Bike-Akkus sind auf der Homepage der Tourismusförderung in einer interaktiven Karte zu finden (<https://tuebingen-umwelten.de/index.php/aktiv/radfahren/radservice.html>). Über das Anklicken des Standorts gibt es weitere Informationen.

Anzustreben ist, dass es in jeder Gemeinde mindestens ein Angebot zum Laden von Akkus gibt und dass dieses mit Öffnungszeiten auf der Homepage hinterlegt ist. An diesen Standorten für Lademöglichkeiten müssen auch attraktive Abstellmöglichkeiten und ggf. Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten vorhanden sein. Auch die Installation einer Reparaturstation ist sinnvoll (s. Kapitel 6.4).

Am Neckartalradweg in Kirchentellinsfurt (in Kombination mit einer RadServiceStation) und am Bahnhof in Nehren gibt es jeweils eine größere, überdachte Anlage zum Laden und Abstellen von bis zu acht Pedelecs / E-Bikes (Charger Cube). Beide Anlagen werden sehr gut angenommen.

Im Rahmen der Bestandserfassung zum Fahrradparken wurde auch das Vorhandensein von Lademöglichkeiten erfasst und Prüfaufträge zur Installation weiterer Ladepunkte formuliert (im Maßnahmenkataster enthalten).

#### **Öffentliche Fahrrad-/ Pedelec-Verleihsysteme**

Verleihstationen machen Pedelecs im Straßenbild sichtbarer. Dies kann bei der Bevölkerung für eine höhere Akzeptanz des Verkehrsmittels sorgen und Interesse an der Nutzung wecken.

Seit 2018 besteht das Angebot von RegioRadStuttgart<sup>7</sup>, einem öffentlichen Fahrradverleihsystem. Es gibt derzeit im Raum Stuttgart 1.400 RegioRäder (davon 450 Pedelecs). Die Räder und Pedelecs können an jeder Station abgegeben werden (die Pedelecs jedoch nur an den Ladestationen).

Im Landkreis Tübingen können RegioRad-Stationen im Verlauf des Neckartals an den Bahnhöfen geprüft werden: durch Kirchentellinsfurt, Bad Niedernau und Biringen verlaufen jeweils mehrere der ausgewiesenen Themenradtouren. Die bislang südlichste RegioRad-Station im Neckartal gibt es in Wendlingen (5 Pedelecs).

Eine RegioRad-Pedelec-Station mit zehn Rädern gibt es in Holzgerlingen. Eine Station am Bahnhof Dettenhausen könnte daher sinnvoll sein.

Die Stadt Reutlingen hat im Rahmen ihres Maßnahmenpakets zur Förderung des Radverkehrs 2020-2022 die Auswahl und den Ausbau eines öffentlichen Fahrradverleihsystems vorgesehen und sieht hierzu auch die Vernetzung mit Nachbarkommunen vor. Die Einbeziehung von Kirchentellinsfurt, Kusterdingen (alle Ortsteile und das Gewerbegebiet Mark West) und Gomaringen soll angestrebt werden.

---

<sup>7</sup> <https://www.regioradstuttgart.de/de>

## 8 KOMMUNIKATIONSSTRATEGIE

Um ein positives Bewusstsein für das Radfahren zu wecken und damit auch den Radverkehrsanteil zu steigern bedarf es einer aktiven, motivierenden und kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit. Ihr kommt eine Schlüsselfunktion in der Radverkehrsförderung zu. Auf verschiedenen Wegen und mit zahlreichen Möglichkeiten kann das Interesse am Radfahren und der Erlebniswert des Radfahrens gesteigert werden. Dies gilt in besonderem Maße für E-Bikes und Pedelecs.

Es bestehen bereits vielfältige Aktivitäten im Landkreis Tübingen:

- Es wird ein sehr gutes touristisches Fahrradmarketing geleistet (Printmedien und Internet, Thementouren mit informativen Tourenbüchern). Aktuell möchte sich der touristische Dachverband „Schwäbische Alb Tourismus“ (10 Mitgliedslandkreise) als ADFC Radreiseregion zertifizieren lassen. Damit sind Qualitätsanforderungen wie eine qualitativ hochwertige Radwegeinfrastruktur und eine auf den Radtourismus abgestimmte Vermarktung verbunden.
- Es wurde eine aktuelle Fahrradkarte in praktikablem Maßstab (1:35.000) in Zusammenarbeit mit dem Naturpark Schönbuch herausgegeben.
- Der Landkreis Tübingen ist aktives AGFK-Mitglied (u.a. mit der Veranstaltung „Mehr Rad im Kreis“).
- Der Landkreis Tübingen ist einer von vier Pilotlandkreisen für Pedelectrainings im Rahmen des vom Verkehrsministerium geförderten Projektes „Sicher E-Biken“, das perspektivisch allen Pedelec-Neulingen ein kostenloses Training ermöglichen soll <https://www.radspass.org/>.
- Über das interne Mobilitätsmanagement werden im Jahr 2021 fünf Pedelecs beschafft. Über eine gute Einweisung sollen die Mitarbeiter\*innen zur Nutzung motiviert werden.

Seitens der Akteure können folgende Aktionen und Angebote entwickelt und durchgeführt werden:

- Radtouren für (Neu-) Bürger\*innen in den Städten und Gemeinden
- Anlassbezogenes Radfahren mit (politischer) Prominenz in ihrer Vorbildfunktion
- Paten für Außerortsrouten: Es besteht bereits ein Netz an land- und forstwirtschaftlichen Wegen, das zum Radfahren geeignet ist. Damit die Wege auch

im Alltag gut nutzbar sind, sollten die wichtigsten Routen mit Randmarkierungen versehen werden (s. Maßnahmenkataster). Um einen guten Zustand der Wege zu gewährleisten, sollen Radroutenpaten gewonnen werden. Das sollten Nutzerinnen oder Nutzer sein, die auf einer bestimmten Strecke regelmäßig - beispielsweise zur Arbeit - radeln. Diese können dann Mängel, Verschmutzungen, Fremdnutzungen oder Ähnliches an die unterhaltungspflichtige Körperschaft melden.

Weitere Handlungsempfehlungen für den Landkreis Tübingen:

- Es wird auf der Homepage bereits sehr umfangreich über den touristischen Radverkehr informiert. Erforderlich sind darüber hinaus Radinformationen für den Alltag. Auf dieser (Landkreis-)Seite sollten dann unter anderem die aktuellen Informationen zu RadSERVICE-Stationen, Radabstellanlagen (Bike and Ride) und zu Ladestationen bereitgestellt werden.
- Das touristische Angebot kann über die Ausweisung/ Zusammenstellung barrierefreier Radtouren ergänzt werden.<sup>8</sup>
- Auch die Social Media Kanäle, über die Radinformationen verbreitet und Wettbewerbe durchgeführt werden können, sind von zunehmender Bedeutung.
- Beim Stadtradeln haben im Landkreis Tübingen 2020 Rottenburg am Neckar (mit sehr großem Erfolg), Tübingen und Dußlingen teilgenommen. Die Aktion sollte beworben werden und der Landkreis selber sollte auch teilnehmen, damit sich auch Radler\*innen von nicht teilnehmenden Kommunen beteiligen können.
- Die AGFK-BW bietet ihren Mitgliedern eine Pedelec-Testflotte an, um mit dem Auto zur Arbeit pendelnde Verwaltungsmitarbeiter aufs Rad zu bringen: <https://www.agfk-bw.de/projekte/mein-weg-meine-zeit/testradeln-auf-pedelecs/>. Diese könnte auch vom Landkreis Tübingen genutzt werden.

---

<sup>8</sup> Rheinland-Pfalz hat dieses Thema seit 2016 aufgegriffen und möchte 2021 eine Pilotstrecke (<https://www.pfalz.de/de/pfalz-erleben/radfahren/radwege/barrierefreie-radwege>) zertifizieren lassen (Reisen für alle, [https://www.reisen-fuer-alle.de/startseite\\_223.html](https://www.reisen-fuer-alle.de/startseite_223.html))

### 9 POTENZIALANALYSE

#### 9.1 Mobilität im Landkreis Tübingen 2017

2017 wurde die größte repräsentative Befragung zum Verkehrsverhalten in Deutschland zum dritten Mal durchgeführt. Mobilität in Deutschland (MiD) liefert Ergebnisse auf der Ebene der Bundesländer und beispielsweise für Regionstypen. Um auch auf Kreisebene repräsentative Ergebnisse zu erhalten, hatte der Landkreis Tübingen eine Aufstockung der Stichprobe für sein Gebiet beauftragt<sup>9</sup>. Das haben unter den Kommunen in Baden-Württemberg ansonsten nur noch der Bodenseekreis und die Stadt Ludwigsburg gemacht.

Der Vergleich zu den Durchschnittswerten für Baden-Württemberg und Deutschland zeigt, dass die Bevölkerung im Landkreis Tübingen jünger und mobiler ist. Es werden längere Wege und Tagesstrecken zurückgelegt.<sup>10</sup>

	Landkreis Tübingen	Baden-Württemberg	Deutschland
Durchschnittsalter	41,2 Jahre	42,6 Jahre	43,6 Jahre
Haushaltsgröße	2,0 Personen	2,1 Personen	2,0 Personen
Mobilitätsquote Stichtag	87%	86%	85%
Wegelänge	13,7 km	12,9 km	12,5 km
Anzahl Wege	3,2 Wege/Tag	3,2 Wege/Tag	3,1 Wege/Tag
Strecke	43,2 km/Tag	40,9 km/Tag	39,1 km/Tag

Tabelle 9-1: Kenndaten der MiD 2017

Die Menschen im Landkreis Tübingen sind sehr gut ausgebildet, 44 % haben Hochschulreife oder einen Hochschul- bzw. Universitätsabschluss. In Baden-Württemberg sind es 32 %. Die gute Ausbildung korrespondiert mit einem überdurchschnittlichen ökonomischem Status der Haushalte.

<sup>9</sup> infas, DLR, IVT und infas 360 (2020): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI) Regionalbericht Landkreis Tübingen

<sup>10</sup> In den Durchschnittswerten für Wege, Wegelänge und Strecke sind am Stichtag nicht mobile Personen und beruflich bedingte Wege enthalten.

ökonom. Status des Haushaltes	Landkreis Tübingen	Baden-Württemberg	Deutschland
(sehr) niedrig	15%	18%	22%
mittel	42%	45%	47%
(sehr) hoch	43%	37%	31%

Tabelle 9-2: Ökonomischer Status der Haushalte (MiD 2017)

Die Verteilung der zurückgelegten Wege auf Entfernungsklassen stimmt mit denjenigen für Baden-Württemberg und Deutschland überein. Im Landkreis Tübingen werden mehr kurze Wege zurückgelegt, eine Angleichung erfolgt ab einer Wegelänge von 2 Kilometern.

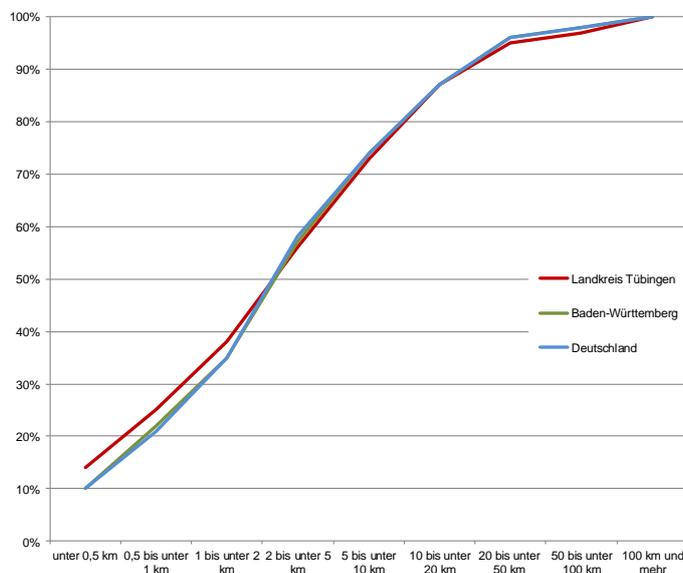


Abbildung 9-1: Entfernungen der Wege, kumuliert (MiD 2017)

Die MiD differenziert die Daten nach Raumkategorien, auch nach RegioStaR7, einer Typisierung, die auf Verkehrsforschung und -planung zugeschnitten ist:

- Stadtregion - Metropole
- Stadtregion - Regiopole und Großstadt
- Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum
- Stadtregion - Kleinstädtischer, dörflicher Raum
- Ländliche Region - Zentrale Stadt
- Ländliche Region - Städtischer Raum
- Ländliche Region - Kleinstädtischer, dörflicher Raum

Die Gemeinden und Städte im Landkreis Tübingen werden drei Raumtypen zugeordnet. Ein Drittel der Einwohner lebt demnach in einer eher ländlichen Region. Die Universitätsstadt Tübingen stellt knapp 40 % der Kreiseinwohner insgesamt und 56 % innerhalb des Raumtyps Stadtregion - städtischer Raum. Aus der Stichprobe können repräsentative Aussagen für die beiden stark vertretenen Raumtypen abgeleitet werden. Weitere räumliche Differenzierungen sind nicht möglich.

Gemeinde/Stadt	Einwohner (31.12.2016)		Raumtyp	Einwohner
	absolut	Anteil		
Bodelshausen	5.727	2,5%	Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum	66,6%
Dettenhausen	5.518	2,5%	Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum	
Dußlingen	5.972	2,7%	Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum	
Gomaringen	8.944	4,0%	Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum	
Kirchentellinsfurt	5.572	2,5%	Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum	
Mössingen, Stadt	20.286	9,0%	Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum	
Nehren	4.290	1,9%	Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum	
Ofterdingen	4.850	2,2%	Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum	
Tübingen, Universitätsstadt	88.347	39,3%	Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum	
Kusterdingen	8.603	3,8%	Stadtregion - Kleinstädtischer, dörflicher Raum	3,8%
Hirrlingen	3.052	1,4%	ländlicher Region - städtischer Raum	29,6%
Rottenburg am Neckar, Stadt	44.203	19,7%	ländlicher Region - städtischer Raum	
Ammerbuch	11.308	5,0%	ländlicher Region - städtischer Raum	
Neustetten	3.613	1,6%	ländlicher Region - städtischer Raum	
Starzach	4.350	1,9%	ländlicher Region - städtischer Raum	
<b>Landkreis Tübingen</b>	<b>224.635</b>	<b>100%</b>		<b>100%</b>

Tabelle 9-3: Einwohner nach Raumtypen im Landkreis Tübingen (MiD 2017)

Es wird deutlich, dass RegioStaR7 sinnvoll für großräumige Vergleiche von Regionen ist, aber die Einteilung der Gemeinden zu den Regionstypen in der kleinräumlichen Betrachtung nur bedingt die örtliche Situation darstellt.

Im Landkreis Tübingen werden deutlich mehr Fußwege zurückgelegt als im Landesdurchschnitt. Es fahren weniger Menschen im Pkw bei anderen mit, der Pkw-Anteil bei den Selbstfahrern ist in der Stadtregion des Landkreises niedriger. Der öffentliche Verkehr wird für mehr Wege genutzt, ebenso das Rad, dies aber nur in der Stadtregion des Landkreises. In den ländlicheren Bereichen des Landkreises wird das Rad nur unterdurchschnittlich genutzt. Insofern besteht hier noch Nachholbedarf.

	Regionalstatistischer Raumtyp			
	Landkreis Tübingen	Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum	Ländliche Region - Städtischer Raum	Baden-Württemberg
zu Fuß	25%	27%	24%	21%
Fahrrad	11%	11%	9%	10%
MIV (Mitfahrer)	11%	10%	11%	15%
MIV (Fahrer)	41%	40%	45%	44%
ÖPV	12%	12%	11%	10%
<b>insgesamt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Tabelle 9-4: Modal Split (MiD 2017)

Bezüglich der Verteilung der Wege auf die Wegezwecke gibt es keine großen Unterschiede zwischen dem Landkreis Tübingen, Baden-Württemberg und Deutschland. Das gilt auch für die Betrachtung nach Raumtypen.

	Landkreis Tübingen	Baden-Württemberg	Deutschland
Arbeit	16%	15%	14%
dienstlich	10%	10%	11%
Ausbildung	7%	7%	7%
Einkauf	14%	15%	17%
Erledigung	16%	14%	14%
Freizeit	31%	31%	29%
Begleitung	6%	8%	8%
<b>insgesamt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Tabelle 9-5: Wege nach Wegezwecken (MiD 2017)

## Radverkehrskonzept Landkreis Tübingen

Das Fahrrad wird im Landkreis Tübingen überdurchschnittlich oft für Wege zur Arbeit und zur Ausbildung genutzt. Die Vergleichswerte für Baden-Württemberg liegen bei 12 % Anteil bei den Arbeits- und 16 % bei den Ausbildungswegen.

	Arbeit	dienstlich	Ausbildung	Einkauf	Erledigung	Freizeit	Begleitung
zu Fuß	10%	8%	26%	29%	27%	35%	39%
Fahrrad	19%	2%	20%	11%	6%	10%	5%
MIV (Mitfahrer)	3%	6%	10%	9%	12%	16%	16%
MIV (Fahrer)	52%	78%	10%	47%	48%	26%	35%
ÖPV	16%	6%	34%	4%	7%	13%	5%
<b>insgesamt</b>	<b>100%</b>						

Tabelle 9-6: Modal Split nach Wegezweck im Landkreis Tübingen (MiD 2017)

Die Fahrradverfügbarkeit ist auf einem vergleichbaren Niveau. 22 % der Menschen im Landkreis haben kein Fahrrad oder Pedelec zur Verfügung. Es gibt etwas mehr Menschen, die das Rad (fast) täglich nutzen und etwas weniger, die es nie nutzen.

	Landkreis Tübingen	Baden-Württemberg	Deutschland
nur normales Fahrrad	71%	70%	71%
nur Elektrofahrrad/Pedelec	2%	3%	2%
beides	5%	4%	4%
weder noch	22%	23%	23%
<b>insgesamt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Tabelle 9-7: Fahrradverfügbarkeit (MiD 2017)

	Landkreis Tübingen	Baden-Württemberg	Deutschland
täglich bzw. fast täglich	19%	17%	18%
an 1-3 Tagen pro Woche	17%	17%	17%
an 1-3 Tagen pro Monat	13%	14%	14%
seltener als monatlich	15%	14%	14%
nie bzw. fast nie	36%	38%	37%
<b>insgesamt</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Tabelle 9-8: Übliche Fahrradnutzung (MiD 2017)

Die höchsten Radverkehrsanteile werden für die Entfernungsklassen bis 5 km erreicht. Allerdings sind auch die Pkw-Anteile auf kurzen Distanzen hoch.

Bei der Verteilung der mit dem Rad zurückgelegten Wege auf die Entfernungsklassen wird deutlich, dass derzeit 84 % der im Landkreis Tübingen mit dem Rad zurückgelegten Wege bis 5 km lang sind. Zwischen 5 und 20 km sind es noch 14 %. Diese Werte liegen auf einem mit den Landeswerten vergleichbaren Niveau.

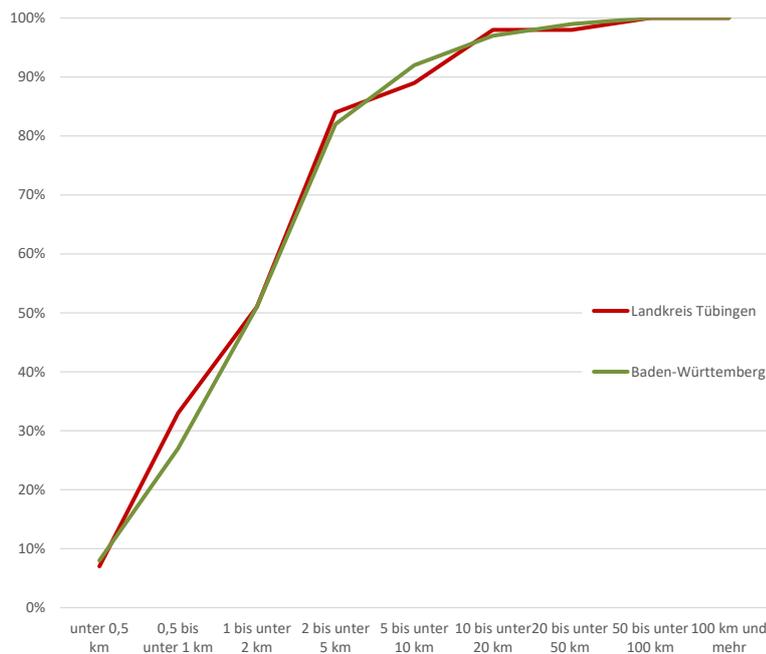


Abbildung 9-2: Entfernung der mit dem Rad zurückgelegten Wege, kumuliert (MiD 2017)

#### 9.2 Energie- und Treibhausgasbilanz<sup>11</sup>

Der Anteil des Verkehrs am Energieverbrauch und an den CO<sub>2</sub>-Emissionen ist hoch und in Baden-Württemberg im Vergleich zum Bundesdurchschnitt (19 %) mit einem guten Drittel überdurchschnittlich. Der Straßengüterverkehr - insbesondere im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge - weist einen starken Anstieg auf. Die angestrebte Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen ist im Verkehrssektor bislang deutlich geringer ausgefallen als in den anderen Sektoren.

Die konsequente Förderung des Radverkehrs kann einen Beitrag zur Minderung der Verkehrsemissionen leisten. Im Folgenden werden mit Hilfe der MiD-Daten die Pkw-Fahrleistungen im Personenverkehr abgeschätzt und daraus der CO<sub>2</sub>-Ausstoß ermittelt. Dies dient als Basisszenario für die Treibhausgasminderungspotenziale durch Radverkehrsförderung für die Jahre 2025 und 2030.

Die Daten aus der Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD) für den Landkreis Tübingen haben für diese Auswertung eine zu geringe Aussagekraft, auch weil die Städte Tübingen und Rottenburg am Neckar, die eigene Radverkehrskonzepte aufgestellt haben, die Kreisdurchschnittswerte deutlich beeinflussen.

Als repräsentativ für die in diesem Konzept betrachteten Kommunen des Landkreises Tübingen wird der zusammengefasste regionalstatistische Raumtyp „Ländliche Region Mittelstadt“ angesehen und den Berechnungen zugrunde gelegt.

Die Einwohner in den Gemeinden dieses Regionstyps im Landkreis Tübingen legen durchschnittlich 3,3 Wege pro Tag zurück, d.h. in Summe 237.000 Wege pro Tag. In Tabelle 9-9 sind diese Wege gemäß den in der MiD ermittelten Anteilen auf die Wegklassen verteilt und die Wege der Pkw-Selbstfahrer berechnet worden. Zur Ermittlung der gefahrenen Kilometer wurden in den Entfernungsklassen unter 0,5 km und bis 1 km jeweils die Höchstwerte und in der Klasse ab 100 km 125 km angesetzt, ansonsten wurden die Mittelwerte der Entfernungsklassen zugrunde gelegt. Zur Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emissionen gibt der Projektträger Jülich, über den die Bundesförderung für das Radverkehrskonzept beantragt wurde, für Pkw 208,5 g CO<sub>2</sub> pro Fahrzeugkilometer vor<sup>12</sup>. Daraus ergeben sich für die Einwohner im Landkreis Tübingen

---

<sup>11</sup> Die Abschätzung der Treibhausgasminderung durch die Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes gehört zu den Fördervoraussetzungen.

<sup>12</sup> [https://www.ptj.de/lw\\_resource/datapool/systemfiles/cbox/4901/live/lw\\_file/hinweise\\_beispiele\\_berechnung\\_thg-minde-rung\\_radverkehr.pdf](https://www.ptj.de/lw_resource/datapool/systemfiles/cbox/4901/live/lw_file/hinweise_beispiele_berechnung_thg-minde-rung_radverkehr.pdf)

348 t CO<sub>2</sub> täglich und 127.000 t CO<sub>2</sub> jährlich. Dies dient als Basis für die Abschätzung der Treibhausgasminde rung durch Radverkehrsförderung in Kapitel 9.3.

Entfernungsklasse	MiD ländl. Region Mittelstadt 2017		Landkreis Tübingen (ohne die Städte Tübingen, Rottenburg am Neckar, Mössingen)			
	Wege pro Entfernungsklasse	Anteil Pkw Selbstfahrer	Wege pro Entfernungsklasse	Wege Pkw Selbstfahrer	gefahrenere km	g CO <sub>2</sub> Emissionen
unter 0,5 km	9%	11%	21.324	2.346	1.173	244.536
0,5 bis unter 1 km	13%	29%	30.802	8.933	8.933	1.862.429
1 bis unter 2 km	14%	41%	33.171	13.600	20.400	4.253.452
2 bis unter 5 km	20%	53%	47.387	25.115	87.904	18.327.883
5 bis unter 10 km	17%	62%	40.279	24.973	187.298	39.051.729
10 bis unter 20 km	14%	67%	33.171	22.225	333.370	69.507.632
20 bis unter 50 km	9%	68%	21.324	14.501	507.518	105.817.589
50 bis unter 100 km	2%	57%	4.739	2.701	202.581	42.238.113
100 km und mehr	2%	54%	4.739	2.559	319.865	66.691.758
<b>insgesamt</b>	<b>100%</b>		<b>236.937</b>	<b>116.952</b>	<b>1.669.041</b>	<b>347.995.121</b>

Tabelle 9-9: Hochrechnung der täglichen CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Personenverkehr

#### 9.3 Potenziale des Radverkehrs im Landkreis Tübingen

Das Land Baden-Württemberg hat im Rahmen der RadSTRATEGIE das Ziel formuliert, den Anteil des Radverkehrs am Modal Split bis 2030 auf 20 % zu erhöhen. Um die gesetzten Ziele zu erreichen, sind große Anstrengungen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur erforderlich, aber auch Veränderungen im Mobilitätsverhalten. Eine Verlagerung von Pkw-Fahrten auf das Fahrrad - und damit eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen - gelingt nur, wenn eine qualitativ hochwertige und subjektiv als sicher empfundene Radverkehrsinfrastruktur und eine positive Einstellung zum Radfahren vorhanden sind.

Potenziale zur Verlagerung von Pkw-Fahrten auf das Fahrrad ergeben sich durch die Gewinnung neuer Radnutzer, durch die häufigere Nutzung des Rades und durch das Zurücklegen längerer Wege mit dem Rad.

Die Steigerungspotenziale sind nur auszuschöpfen, wenn auf allen Handlungsebenen der Radverkehr ambitioniert gefördert wird. Es geht nicht mehr nur darum, den vorhandenen Radverkehr sicher zu führen, sondern es müssen Umsteiger vom Kraftfahrzeugverkehr gewonnen werden. Hierzu sind - neben einem Ausbau der Infrastruktur - auch „weiche“ Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs aus den Bereichen Kommunikation und Marketing erforderlich.

Im Folgenden wird das Radverkehrspotenzial für den Landkreis Tübingen für zwei Szenarien ermittelt. Für die Berechnung wird der Modal Split in den einzelnen Entfernungsklassen benötigt. Diese Werte haben auf Landkreisbasis eine zu geringe empirische Basis. Zudem ist zu berücksichtigen, dass in diesen Durchschnittswerten für den Gesamtkreis die Städte Tübingen, Rottenburg am Neckar und Mössingen enthalten sind, die eigene Radverkehrskonzepte erstellt haben. Der durchschnittliche Radverkehrsanteil für den Kreis wird für die Binnenverkehre von Tübingen und Rottenburg am Neckar deutlich überschritten. Für die meisten anderen Kommunen im Landkreis ist der Radverkehrsanteil aktuell entsprechend niedriger anzusetzen.

Für das Basisszenario werden deshalb die bundesweiten MiD-Werte für die Kategorie „Ländlicher Raum - Mittelstadt“ zugrunde gelegt. Diese repräsentiert die Kreiskommunen - ohne die drei Städte mit eigenen Konzepten - am besten. Die Szenarien dienen vorrangig der groben Abschätzung der CO<sub>2</sub>-Einsparpotenziale durch die Radverkehrsförderung, weshalb die Nutzung der Durchschnittswerte sinnvoll ist. Für das Basisszenario ergibt sich ein durchschnittlicher Radverkehrsanteil von 9 %.

### Szenario 2025

Kurzfristig werden die Sofortmaßnahmen umgesetzt und vorhandene Unfallhäufungsstellen entschärft.

Die Verstetigung der Thematik wird durch regelmäßigen Austausch zum Thema Radverkehr mit den Städten und Gemeinden im Landkreis begonnen. Auch sind hier die angrenzenden Landkreise und die Baulastträger Bund und Land mit einzubeziehen. Die Personalkapazitäten werden regelmäßig überprüft.

### RadSTRATEGIE 2030

Bis 2030 soll der Landkreis Tübingen über ein durchgängig komfortabel und sicher befahrbares Netz von geeigneter Infrastruktur für den Radverkehr verfügen. Dieses Netz soll alltagstauglich sein d.h. es ist in den Winterdienst einbezogen, die Sichtbarkeit bei Nacht und in der Dämmerung ist durch Beleuchtung bzw. reflektierende Randmarkierungen gegeben und es erfolgt eine regelmäßige Pflege und Wartung.

Entfernungsklasse	2017	2025	RadSTRATEGIE 2030
unter 0,5 km	11%	13%	16%
0,5 bis unter 1 km	16%	21%	27%
1 bis unter 2 km	17%	24%	33%
2 bis unter 5 km	11%	17%	25%
5 bis unter 10 km	5%	7%	11%
10 bis unter 20 km	3%	4%	5%
20 bis unter 50 km	3%	3%	4%
<b>insgesamt</b>	<b>9%</b>	<b>13%</b>	<b>17%</b>

Tabelle 9-10: Radverkehrspotenzial in Szenarien

Auf der Basis der abgeleiteten Radverkehrsanteile wird für die beiden Szenarien das CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial durch Verlagerung von Pkw-Fahrten auf das Fahrrad ermittelt. Zur Berechnung der eingesparten Pkw-Kilometer werden die Mittelwerte der Entfernungsklassen angesetzt, in der Klasse ab 20 km werden 25 km als Grundlage genommen, um die Verlagerungsmöglichkeiten auf das Rad realistisch abzubilden. Die zusätzlichen Radfahrten in zukünftigen Jahren werden derzeit noch mit anderen Verkehrsmitteln oder gar nicht durchgeführt. Wie sich modale Verlagerungen darstellen,

wurde für Pedelec-Neunutzer in einer Studie analysiert. Aus dieser Untersuchung<sup>13</sup> können Werte für den Radverkehr insgesamt abgeleitet werden, indem Umstiege vom Rad auf das Pedelec sowie induzierte Fahrten herausgerechnet werden. Auf diesem Wege wurde ermittelt, dass die zusätzlichen Radfahrten zu 72 % von den Pkw-Fahrten verlagert werden. Zur Berechnung der eingesparten CO<sub>2</sub>-Emissionen gibt der Projektträger Jülich für Pkw 208,5 g CO<sub>2</sub> pro Fahrzeugkilometer vor.

Für die Berechnung der Anzahl der Wege wurde die Einwohnerzahl der Gemeinden im Landkreis Tübingen - ohne die der drei Städte mit eigenen Radverkehrskonzepten - zugrunde gelegt sowie die durchschnittliche tägliche Wegeanzahl pro Person für den Regionstyp (liegt sowohl für den Landkreis Tübingen als auch für Baden-Württemberg für „Ländliche Räume - Mittelstadt“ bei 3,3 Wegen pro Person und Tag).

	2025			
Entfernungsklasse	Wege pro Entfernungsklasse	reduzierte Pkw-Wege ggü. Basisszenario	eingesparte km	eingesparte g CO <sub>2</sub> Emissionen
unter 0,5 km	9%	338	169	35.213
0,5 bis unter 1 km	13%	1.065	1.065	221.950
1 bis unter 2 km	14%	1.624	2.436	507.924
2 bis unter 5 km	20%	1.877	6.568	1.369.404
5 bis unter 10 km	17%	580	4.350	907.008
10 bis unter 20 km	14%	143	2.149	448.169
20 bis unter 50 km	9%	46	1.152	240.090
<b>insgesamt</b>	<b>96%</b>	<b>5.672</b>	<b>17.889</b>	<b>3.729.759</b>

Tabelle 9-11: CO<sub>2</sub>-Einsparung pro Tag im Jahr 2025 im Vergleich zum Basisjahr

Im kurzfristigen Szenario „2025“ ergeben sich durch die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf das Fahrrad CO<sub>2</sub>-Minderungen von 1.361 t pro Jahr im Vergleich zum Basisszenario.

<sup>13</sup> [http://www.transportation-design.org/cms/upload/DOWNLOADS/150916\\_Abschlussbericht\\_Pedelection\\_final.pdf](http://www.transportation-design.org/cms/upload/DOWNLOADS/150916_Abschlussbericht_Pedelection_final.pdf)

Entfernungsklasse	RadSTRATEGIE 2030			
	Wege pro Entfernungsklasse	reduzierte Pkw-Wege ggü. Basisszenario	eingesparte km	eingesparte g CO <sub>2</sub> Emissionen
unter 0,5 km	9%	743	372	77.469
0,5 bis unter 1 km	13%	2.448	2.448	510.485
1 bis unter 2 km	14%	3.898	5.847	1.219.019
2 bis unter 5 km	20%	4.691	16.420	3.423.510
5 bis unter 10 km	17%	1.595	11.963	2.494.272
10 bis unter 20 km	14%	573	8.598	1.792.674
20 bis unter 50 km	9%	147	3.685	768.289
<b>insgesamt</b>	<b>96%</b>	<b>14.096</b>	<b>49.332</b>	<b>10.285.719</b>

Tabelle 9-12: CO<sub>2</sub>-Einsparungen pro Tag im Jahr 2030 im Vergleich zum Basisjahr

Im mittelfristigen Szenario „RadSTRATEGIE 2030“ ergeben sich durch die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf das Fahrrad CO<sub>2</sub>-Minderungen von 3.754 t pro Jahr im Vergleich zum Basisszenario.

## 10 VERSTETIGUNGSSTRATEGIE

Der Landkreis Tübingen hat seit vielen Jahren einen **Radverkehrsbeauftragten**. Dieser betreut Planungen und Ausführungen, leistet die Vernetzung innerhalb des Landratsamtes sowie mit den anderen Straßenbaulastträgern (Städte, Gemeinden, RP/Land). Er unterstützt die Kommunen fachlich. Trotz der tatkräftigen Unterstützung aus dem Sachgebiet Straßenbau und aus der Tourismusförderung, sollte in regelmäßigen Abständen überprüft werden, ob die für Radverkehrsplanung zur Verfügung stehende Teilzeitstelle für das Aufgabenspektrum ausreichend sein wird.

Es ist von zentraler Bedeutung, dass die Fahrradmobilität dauerhaft in die Verwaltung eingebunden wird und auch eine Vernetzung über die Verwaltung hinaus stattfindet. Eine bessere und nachhaltige Einbindung der Fahrradmobilität soll durch folgende Aktivitäten erreicht werden:

- Der Aufgabenumfang des **Fahrradbeauftragten** wird regelmäßig überprüft. Hier soll alles rund ums Rad gebündelt und koordiniert werden.
- Es findet ein regelmäßiger Austausch zwischen den mit Radverkehr befassten Stellen innerhalb der Verwaltung statt.
- Festlegung eines eigenen **Budgets** für die Radverkehrsförderung (neben den Haushaltsstellen für den Straßen- und Radwegebau und für die Tourismusförderung).
- Jede Planung/Straßenbaumaßnahme soll den Radverkehr gleichberechtigt berücksichtigen und Verbesserungen für den Radverkehr untersuchen. Das soll verwaltungsintern kommuniziert werden. Das vorliegende Mobilitätskonzept für den Radverkehr ist die Grundlage hierfür.
- Erstellung eines Entwicklungsberichts „Radverkehr“ in mehrjährigen Abständen.
- Es findet ein regelmäßiger Austausch der Städte und Gemeinden im Landkreis zum Thema Radverkehr statt. Die zuständigen Ansprechpersonen für die Radverkehrsplanung und weitere Ansprechpersonen (Interessierte) sollen sich in regelmäßigen Abständen austauschen und anlassbezogene gemeinsame Projekte vorantreiben.
- Vernetzung mit den benachbarten Landkreisen.

Ein wichtiger Aspekt ist auch die Vorbildfunktion der Landkreisverwaltung als Arbeitgeber und Dienstleister beispielsweise durch Mobilitätsmanagement, Zertifizierung als fahrradfreundlicher Arbeitgeber und einen umweltorientierten Dienstfahrzeugpool. Hierzu sind die bereits umgesetzten Maßnahmen fortzuführen und zu ergänzen. Das Landratsamt Tübingen hat im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements Anfang 2021 fünf neue Pedelecs beschafft. Diese erweitern den aktuellen Pedelec-Pool und stehen künftig den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Landratsamtes für Dienstfahrten zur Verfügung. Im Sommer 2021 sollen zudem weitere Fahrradabstellanlagen am Standort Wilhelm-Keil-Straße errichtet werden, die auch das Laden von Pedelecs während der Arbeitszeit ermöglichen sollen. Um für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Anreize zu schaffen vom PKW auf das Fahrrad umzusteigen und die Fahrradnutzung somit attraktiver zu gestalten, werden darüber hinaus Konzepte zur Fahrradförderung erarbeitet (Fahrradleasing).

#### **Fahrradinfrastruktur in Zusammenhang mit den Planungen der Regional-Stadtbahn Neckar-Alb:**

Im Rahmen des Projektes Regional-Stadtbahn Neckar-Alb werden auf den unterschiedlichen Streckenabschnitten nun mit zunehmendem Planungsfortschritt auch die Belange des Radverkehrs beleuchtet. Dazu zählt neben der Anpassung und Optimierung von Radwegeverbindungen entlang der Schienen grundsätzlich auch die Berücksichtigung von geeigneten Flächen für Fahrradabstellanlagen an Haltepunkten. Die hierzu erforderliche Abstimmung zwischen den verschiedenen, verantwortlichen Akteuren (Gemeinden, Radverkehrsbeauftragter und Regional-Stadtbahn) wurde zwischenzeitlich, mit dem Ziel einer sinnvollen Neuaufteilung von Verkehrsräumen, mit Blick auf attraktive Umsteigemöglichkeiten und die Realisierung von städtebaulichen Chancen, bereits angestoßen.

#### 11 WIRKUNGSKONTROLLE

Das Controlling soll dazu beitragen, Entwicklungen im Radverkehr aufzuzeigen und - unter Berücksichtigung statistischer Kennwerte (Einwohnerentwicklung, Ergebnisse der MiD - Rückschlüsse auf den Radverkehrsanteil am Modal-Split zu ermöglichen. Über nachvollziehbare Kennwerte lassen sich die Erfolge der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes Radverkehr insgesamt überwachen (Überprüfung der Zielerreichung) und einzelne Maßnahmen durch eine Vorher-Nachher-Analyse bewerten. Daraus lassen sich dann auch Treibhausgasminderungen abschätzen.

Aus der Wirkungskontrolle kann ebenfalls eine Bedarfsermittlung von Radverkehrsanlagen für den fließenden und ruhenden Radverkehr abgeleitet werden und hiermit zu einem zielgerichteten Mitteleinsatz führen.

Die grundlegenden Ziele der Radverkehrsförderung im Landkreis Tübingen sind dabei:

- Die Steigerung Radverkehrsanteils.
- Die Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen.
- Die Minderung der Zahl der Verkehrstoten („Vision Zero“ Baden-Württemberg).

Die Beschreibung der Ist-Situation und der Entwicklung des Radverkehrs im Landkreis Tübingen und die Evaluation der Zielerreichung soll durch Zählungen und Befragungen erfolgen.

#### **Zählungen des fließenden Radverkehrs**

Dauerzählstellen an stark frequentierten Querschnitten: In Form eines Radbarometers zeigen sie aktuelle Tageswerte an, dokumentieren damit die Bedeutung des Radverkehrs und motivieren zur Radnutzung. Die Fahrradbarometer sollten durch weitere „unsichtbare“ Zählstellen ergänzt werden. Hieraus lassen sich Erkenntnisse zur tages-, wochen- und jahreszeitlichen Verteilung des Radverkehrsaufkommens gewinnen. Sinnvollerweise werden die Daten aller Dauerzählstellen öffentlich zugänglich im Internet dargestellt.

#### Standortvorschläge für **Dauerzählstellen**:

- Neckartalradweg: Fahrradbarometer nach der Einmündung des neu gebauten Abschnitts in **Kirchentellinsfurt** Richtung Tübingen (auf der Höhe der Schreinerei)
- Fahrradbarometer Neckartalradweg Bahnhof Eyach (**Starzach**)
- **Dettenhausen**: Begleitweg zur Kreisstraße nach Weil im Schönbuch (in Absprache mit dem Landkreis Böblingen)
- B 27 zwischen Kläranlage und Kreisverkehr (Gemarkung **Dußlingen**, südlich von Tübingen)
- Neckartalradweg im Bereich der **Kirchentellinsfurter** Baggerseen
- Radroute nördlich der B 28 von **Kusterdingen** nach Tübingen beim Häckselplatz „Schinderklinge“
- **Ofterdingen**: Mössinger Straße
- Neckartalradweg: neu gebauter Abschnitt Börstingen - Sulzau (**Starzach**)

Es sollen darüber hinaus regelmäßig wiederkehrende Zählungen an festzulegenden Stellen durchgeführt werden, um die Entwicklung des Radverkehrsanteils abschätzen zu können. Auch Erkenntnisse zur räumlichen Entwicklung und zum Routenwahlverhalten können hierüber gewonnen werden.

#### Standortvorschläge für **regelmäßige Zählungen** (alle 2 bis 3 Jahre zu wiederholen, auch in Abhängigkeit von Planung und Umsetzung der Radverkehrsmaßnahmen:

- Reusten - Altingen (**Ammerbuch**)
- Pfäffingen - Entringen (**Ammerbuch**)
- Pfäffingen - Poltringen, L 359 (**Ammerbuch**)
- Pfäffingen - Wurmlingen (**Ammerbuch**)
- **Bodelshausen** - Hechingen
- **Bodelshausen** - Richtung B 27
- **Dettenhausen**: in Ergänzung zur Dauerzählstelle die beiden Wege nördlich und südlich der Kreisstraße in Richtung Weil im Schönbuch erfassen
- **Dußlingen** Gewerbegebiet Im Steinig
- L 320 Begleitweg im Bereich Pulvermühle (**Dußlingen**)
- **Gomaringen** - Ohmenhausen beide Wege
- **Gomaringen** - Nehren beide Wege

- **Hirrlingen** - Hemmendorf
- **Hirrlingen** - Rangendingen
- **Kirchentellinsfurt** im Bereich des Gewerbegebietes Mahden
- Radroute nördlich der B 28 im Bereich **Kusterdingen** an zwei Stellen regelmäßige Zählungen
- von Mähringen aus zum Gewerbegebiet Markwiesen (**Kusterdingen**)
- **Nehren**: L 384 und Ortsdurchfahrt
- Remmingsheim Richtung B 28 (**Neustetten**)
- Wolfenhausen Richtung Ergenzingen (**Neustetten**)

**Vorher-Nachher-Zählungen** beispielsweise im Rahmen von Ausbaumaßnahmen:

- Ammertalradweg L 359 zwischen Pfäffingen und Unterjesingen (**Ammerbuch**, S 39 Ausbau Begleitweg)
- **Bodelshausen**: L 389 Anlage von Schutzstreifen (S 11, S 30)
- **Dettenhausen**: K 6947 Schutzstreifen (S 4) und weitere Maßnahmen auf der Achse
- **Dettenhausen**: L 1208 Schutzstreifen (S 12) und weitere Maßnahmen auf der Achse
- **Gomaringen** L 384 (verschiedene Maßnahmen zur Aufwertung auf der gesamten Achse, Maßnahmen 2 bis 11), mindestens zwei Zählstellen in Kombination mit der Erfassung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten (im Rahmen der Realisierung der Regional-Stadtbahn sollten alle Verkehrsarten vorher und nachher gezählt werden)
- **Gomaringen** Schießmauerstraße (Fahrradstraße, S 34, S 35))
- **Hirrlingen**: Randmarkierung (S 9) auf der Strecke nach Hemmendorf
- **Kirchentellinsfurt** Südring (Schutzstreifen und Ausbau, S9, S11, S12) in Kombination mit der Erfassung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten
- **Kusterdingen** K 6903 (verschiedene Maßnahmen zur Aufwertung auf der gesamten Achse, Ausbau und Auflösung der Zweirichtungsradwege), Zählungen an drei Standorten zwischen den Ortsteilen
- **Nehren**: Fahrradstraße (S 7, S 8)
- Gemeindeverbindungsstraße Bodelshausen - **Ofterdingen** (Fahrradstraße)

### Radverkehrskonzept Landkreis Tübingen

Die regelmäßigen und die Vorher-Nachher-Zählungen sollten an einem sogenannten repräsentativen Werktag (Dienstag oder Donnerstag) in den Sommermonaten außerhalb der Schulferien stattfinden. Die Zählintervalle sollen maximal 15 Minuten lang sein, der Zeitraum von 06 bis 22 Uhr dauern. Die Zählungen können durch Personal, über Video-Auswertungen oder Zählschleifen erfolgen.

PLAN 4            Plan 4 enthält die Übersicht der Standortvorschläge für Zählstellen.

#### **Zählungen des ruhenden Radverkehrs**

Im Bereich von Schwerpunkten sollen die dort abgestellten Fahrräder regelmäßig gezählt werden. Diese Zählungen können in Beziehung zu den Ergebnissen im Bereich des fließenden Radverkehrs gesetzt werden und auch die Entwicklungen im Radverkehr verdeutlichen (beispielsweise den Anteil der Pedelecs). Außerdem kann Handlungsbedarf zur Planung der Abstellanlagen abgeleitet werden.

Hierbei sind die Räder in den Fahrradständern zu zählen und Räder, die im direkten Umfeld „wild“ geparkt sind. Zählungen des ruhenden Radverkehrs sind beispielsweise an den Bahnhöfen im Landkreis Tübingen sinnvoll. An Bahnhöfen soll mindestens zwischen 9 und 12 Uhr gezählt werden.

#### **Befragungen**

Eine Befragung von Radfahrenden liefert weitergehende Informationen zur Verkehrsmittelwahl, zum Radverkehrsverhalten und auch zu sicherheitsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen.

Eine solche Befragung kann mündlich durch geschultes Erhebungspersonal an geeigneten Standorten erfolgen. Um eine differenzierte Stichprobe zu erhalten, soll an unterschiedlichen Wochentagen und zu unterschiedlichen Tageszeiten befragt werden. So können alle Nutzergruppen (Freizeit-, Erledigungs-, Ausbildungs- und Berufsverkehr) erfasst werden. Auch ein Auslegen von Fragebögen ist möglich und die Bereitstellung des Fragebogens als Online-Tool ist sinnvoll.

### Radverkehrskonzept Landkreis Tübingen

Inhalt der Befragungen:

- Häufigkeit und Zweck der Fahrrad-/Pedelecnutzung
- Selbsteinschätzung zum eigenen Fahrverhalten (Geschwindigkeit, Regelinhaltung, Rücksichtnahme)
- Meinung zur Unfallwahrscheinlichkeit
- Meinung zu anderen Verkehrsteilnehmern
- Einschätzung zum Zustand der Radverkehrsinfrastruktur (Ausbau, Sicherheit, Beschilderung)
- Meinung zum Entwicklungspotenzial des Radwegenetzes im Landkreis Tübingen
- Wünsche und Anregungen
- Verfügbarkeit von Rad/ Pedelec, Kfz/ Führerschein, ÖPNV-Zeitkarte
- Persönliche Daten: Geschlecht, Alter, Beruf, Wohnsitz

Da der Landkreis Tübingen eine zusätzliche regionale Stichprobe im Rahmen der Untersuchung Mobilität in Deutschland 2017 hat durchführen lassen, würde es sich anbieten, hier nach fünf Jahren eine Befragung bestimmter Inhalte zu wiederholen. Hiermit wären dann nicht nur die Radfahrenden erfasst, sondern es werden Informationen zum Mobilitätsverhalten der Gesamtbevölkerung ermittelt. Diese Erhebung kann in einem deutlich reduziertem Erhebungsdesign beispielsweise als Telefonbefragung durchgeführt werden.

Ergänzend sind die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatest für die Städte und Gemeinden des Landkreises gezielt auszuwerten, mit den vorherigen Klimatestbefragungen zu vergleichen und zu den anderen Befragungs- und Zählergebnissen in Beziehung zu setzen. Der Fahrradklimatest des ADFC ist eine nicht repräsentative Befragung von Radfahrenden in Deutschland, die alle zwei Jahre durchgeführt wird. Die Fahrradfreundlichkeit von Städten und Gemeinden soll damit beurteilt, Veränderungen im Zeitverlauf festgestellt und ein Ranking zwischen den Städten erstellt werden. Im Jahr 2018 wurden so 683 Städte in unterschiedlichen Größenklassen mit dem Schulnotensystem beispielsweise hinsichtlich ihrer Radverkehrsinfrastruktur, des Sicherheitsgefühls und der Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden, der Wegweisung und des Marketings bewertet.

#### **Unfallauswertung**

Die Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung sollen jeweils für Dreijahreszeiträume ausgewertet werden. Hierdurch lässt sich beispielsweise feststellen, ob gezielte Maßnahmen dazu beitragen, Unfallhäufungsstellen oder -strecken zu entschärfen.

#### **Radverkehrsbericht**

Über die Ergebnisse der Erhebungen und weitere statistische Daten soll der Radverkehrsbeauftragte dem Kreistag regelmäßigen Abständen berichten. Inhalte der Berichterstattung sollen dabei sein:

- Darstellung und Analyse der im Rahmen der Zählungen erhobenen Daten im Zeitverlauf
- Darstellung und Analyse der Befragungsergebnisse und des ADFC-Fahrradklimatests
- Auswertung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung
- vorhandene Radverkehrsinfrastruktur
- umgesetzte Maßnahmen
- geplante Maßnahmen
- Ziele und weitere Handlungsansätze

Aufgestellt: Aalen, April 2021

BERNARD Gruppe ZT GmbH

i.V.

Dipl.-Geogr. Günter Bendias

Projektleiter