

Radverkehrskonzept Stadt Tübingen

- Abschlussbericht -



Quelle: Fahrradstadtplan Tübingen

Planungsbüro VAR
Riedeselstraße 48
64283 Darmstadt
Tel.: 06151 – 10 19 10 5
Fax: 06151 – 66 03 71
Mobil: 0 173 – 9 311 322
E-Mail: uwe.petry@varad.de
Homepage: www.varad.de



Bearbeitung
Dipl.-Ing. U.-C. Petry
Dipl.-Ing. Sylke Petry
Doctor of Engineering
Susanne Elfferding
Dipl.-Ing. Martin Huth

September 2010



Kernpunkte des Radverkehrskonzepts

Die folgenden Kapitel verschaffen einen schnellen Überblick über den Hintergrund und Inhalt des innovativen Radverkehrskonzepts für die Stadt Tübingen:

- **3.8 Zusammenfassung der Bestandsaufnahme (S. 69)**

Kernaussagen
zur Fahrradnutzung,
zum Radverkehrsnetz,
zum Fahrradparken,
zur Radwegweisung,
zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (Multimodalität) und
zur Öffentlichkeitsarbeit vor der Einführung des Radverkehrskonzepts.

- **4.6 Grundlagen für das Maßnahmenkonzept (S. 111)**

Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse aus
Bestandsaufnahme und Analyse.

- **5 Gestaltung der Hauptrouten**

Fünf-Säulen-Modell zur Radverkehrsführung (S. 118),
Konzept zur Radverkehrsführung (S. 121 - 129)

- **6 Maßnahmenkonzept**

Ausbau des Radverkehrsnetzes / Netzstruktur (S. 140 - 147),
Öffentlichkeitsarbeit und Vermarktung (S. 161 - 168)

- **7. Kostenschätzung (S. 169-172)**

- **9. Umsetzungsstrategie**

Bausteine des innovativen Radverkehrskonzepts (S. 186),
Arbeitsschwerpunkte (S. 187),
Prioritätengruppen (S. 190 - 192),
Fahrradstraßenkonzept (S. 196)
10-Jahres Umsetzungsplan (S. 199, 200)



Inhaltsverzeichnis

1. Hintergrund und Einordnung	6
2. Ziele	9
3. Bestandsaufnahme	11
3.1 Infrastrukturdaten	11
3.1.1 Geographische Lage / Raumordnung	11
3.1.2 Gemarkungsfläche / Topographie	12
3.1.3 Siedlungsstruktur / Einwohnerzahlen	13
3.2. Grundlagenermittlung Radverkehr	15
3.2.1 Fragebogenaktion	16
3.2.2 Verkehrszählung	18
3.2.3 Auswertung der Unfalldaten	21
3.3 Radverkehrsnetz	25
3.3.1 Erkenntnisse aus den Befahrungen wichtiger Radverkehrsachsen	25
3.3.2 Auswertung der Verfolgungsfahrten	28
3.3.3 Barrieren des Radverkehrs	31
3.4 Radparken	35
3.4.1 Im Bereich der Altstadt	37
3.4.2 Im Bereich der Universität	40
3.4.3 An Haltestellen des ÖPNV (Bike+Ride)	42
3,4,4 Im weiteren Stadtgebiet	50
3.5 Radwegweisung	51
3.5.1 Erläuterung zur Radwegweisungssystematik	51
3.5.2 Betreiber und Arten der Radwegweisung	54
3.6 Multi- und Intermodalität	55
3.6.1 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln	55
3.6.2 Öffentliches Fahrradverleihsystem	58
3.6.3 Privater Fahrradverleih	58
3.7 Kartenwerke / Touristische Radrouten	59
3.7.1 Kartenwerke	59
3.7.2 Touristische Radrouten	60
3.7.3 Öffentlichkeitsarbeit	66
3.7.4 Ansprechpartner Radverkehr	68
3.8 Zusammenfassung der Bestandsaufnahme	69



4. Analyse	71
4.1 Radverkehrsnetz (auf Basis der Wunschlinien)	74
4.2 Rückkopplung zum Routenkonzept	77
4.3 Radparken	78
4.3.1 Im Bereich der Altstadt	80
4.3.2 Im Bereich der Universität	81
4.3.3 An Haltestellen des ÖPNV (Bike+Ride)	82
4.3.4 Im weiteren Stadtgebiet	87
4.4 Radwegweisung	90
4.4.1 Mängeldokumentation	90
4.4.2 Optimierung	97
4.4.3 Zielliste einer zukünftigen Radwegweisung	99
4.5 Multi- und Intermodalität	102
4.5.1 Bike+Ride	103
4.5.2 Fahrradmitnahme / -transport im ÖPNV	105
4.5.3 Öffentliche Fahrradverleihsysteme	108
4.5.4 Fahrradstationen	109
4.5.5 Carsharing	110
4.6 Grundlagen für das Maßnahmenkonzept	111
5. Gestaltung der Radverkehrshaupttrouten	116
5.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen	117
5.2 Fünf-Säulen-Modell zur Radverkehrsführung	118
5.3 Konzept Radverkehrsführung	121
5.3.1 Knotenpunkte / Querungsstellen	123
5.3.2 Strecken	124
5.4 Identifizierung der Haupt- und Nebenrouten	129
5.4.1 Überörtliche Erschließung	131
5.4.2 Innerörtliche Erschließung	133
5.4.3 Touristische Erschließung	136
5.5 Multimodalität des Radverkehrs	138



6. Maßnahmenkonzept zum Ausbau des Radverkehrsnetzes	140
6.1 Netzstruktur	141
6.1.1 Markierungsarbeiten	141
6.1.2 Verkehrszeichen (StVO-Beschilderung)	142
6.1.3 Unterhalt und Instandsetzung	145
6.1.4 Radverkehrsgerechte Signalsteuerung	145
6.1.5 Radwegweisung	146
6.1.6 Ausbau der touristischen Infrastruktur	146
6.1.7 Kleine bauliche Maßnahmen (bis 1.000 €)	146
6.1.8 Mittlere bauliche Maßnahmen (von 1.001 bis 10.000 €)	147
6.1.9 Umfangreiche bauliche Maßnahmen (ab 10.001 €)	147
6.2 Lückenschlüsse	148
6.3 Radparken	150
6.3.1 Im Bereich der Altstadt	152
6.3.2 Im Bereich der Universität	155
6.3.3 Im Bereich des Hauptbahnhofs	156
6.3.4 Im weiteren Stadtgebiet	157
6.4 Öffentlichkeitsarbeit / Vermarktungsstrategie	161
7. Kostenschätzung	169
7.1 Radverkehrshaupttrouten	170
7.2 Radparken	173
7.3 Bike+Ride / Fahrradmitnahme	175
7.4 Radwegweisung	176
8. Kosten- Nutzenbewertung	178
8.1 Grundlagen	180
8.2 Maßnahmendefinition	181
8.3 Quantifizierung des Nutzens	182
9. Umsetzungsstrategie / Dringlichkeitsreihung	185
9.1 Zusammenfassung der Maßnahmen	193
9.2 Maßnahmenkonzept	194
9.3 Fazit / 10-Jahresplan	198

1. Hintergrund und Einordnung

Aufgabe des Radverkehrskonzepts ist es, den Radverkehrsanteil in Tübingen weiter zu erhöhen und den Radverkehr in ein Gesamtverkehrskonzept zu integrieren. Dazu wird der Bestand analysiert und bewertet, ein Maßnahmenkatalog erstellt und dessen Umsetzung durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit begleitet.

Das Radverkehrskonzept ist ein wesentlicher Baustein des Gesamtkonzepts „Mobilität 2030 Tübingen“, das alle Verkehrsmittel des Stadtverkehrs umfasst und dazu beitragen soll, die Klimaschutzziele der Bundesregierung zu erreichen.

Der Radverkehr ist ein wichtiger Verkehrsträger der Zukunft und kann Beiträge zu einer sozial gerechten, umweltbewussten und ökologisch handelnden Gesellschaft leisten. Der Gesetzgeber hat aufgrund der wachsenden Bedeutung des Radverkehrs die Straßenverkehrsordnung innerhalb von 12 Jahren zweimal zugunsten des Radverkehrs novelliert (1997 und 2009).

Diese neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen, die vor allem für den Radverkehr eine gleichberechtigte Rechtsgrundlage in unserer autodominierten Gesellschaft geschaffen haben, werden bei der Ausarbeitung des Konzepts herangezogen. Der Radverkehr ist Fahrverkehr und gehört in erster Linie auf die Fahrbahn. Abhängig vom Verkehrsaufkommen kann die Separation des Radverkehrs in Form von benutzungspflichtigen Radwegen erforderlich sein.

Weiterhin ist anzustreben, dem Radverkehr insbesondere innerorts an Hauptverkehrsstraßen auch wahlfreie Führungsformen anzubieten. Das heißt, es werden soweit möglich auf der Fahrbahn befindliche oder fahrbahnnahe Radschnellwege für Fahrten im Alltagsradverkehr (sogenannte Haupttrouten des Radverkehrs) geplant. Weitere Führungsformen über Nebenstraßen im sogenannten Schattennetz oder im Seitenbereich werden für sicherheitsbedürftige Radfahrgruppen wie z.B. den Schüleradverkehr gesucht (in der Regel Nebenrouten des Radverkehrs). Das Radverkehrskonzept geht auf die Entwicklung des Radverkehrs ein.



**Sportlich radeln,
entspannt ankommen -
E-Bikes jetzt gratis
testen!**

Donnerstag, 15. Oktober 2009, E-Bike-Aktionstag
im Sparkassen Carré in Tübingen

Abbildung 1: Einladung der Sparkasse Tübingen zum E-Bike-Aktionstag

Der Trend zum schneller werdenden Radverkehr und hin zum Pedelec und E-Bike muss auch bei der Verkehrsplanung berücksichtigt werden. Zum Beispiel hat sich laut Auskunft des Zweirad-Industrie-Verbands (ZIV) auf der Fahrradmesse im September 2009 der Absatz von Fahrrädern mit Elektrounterstützung von seit 2005 auf zuletzt 100.000 Räder im Jahr 2008 vervierfacht.

Der Radverkehr muss jedoch auch im Kontext mit allen Verkehrsarten gesehen werden. Ziel ist es, bei jeder Planung alle Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen und miteinander zu vernetzen. Hierbei muss der gesamtgesellschaftliche Nutzen im Vordergrund stehen. Insbesondere ist für die Gesamtbevölkerung eine sozial gerechte Teilnahme im Straßenverkehr zu ermöglichen.

Der Verkehrsraum ist unter den folgenden Gesichtspunkten speziell bei der Planung des Stadtverkehrs aufzuteilen:

- Erreichbarkeit (die *Stadt der kurzen Wege*)
- Lebens- und Aufenthaltsqualität
- Flächenverbrauch
- Verkehrssicherheit
- Umweltverträglichkeit
- Unterhaltungsaufwand

Der Radverkehr ist aufgrund seiner eingeschränkten Reichweite in Abhängigkeit von der Topographie im Bereich von einem bis fünf Kilometern als optimales Verkehrsmittel zu sehen. Die nachstehende Grafik bestätigt dies für Tübingen (siehe blau markierten Bereich mit einem Anteil des Radverkehrs >25 %).

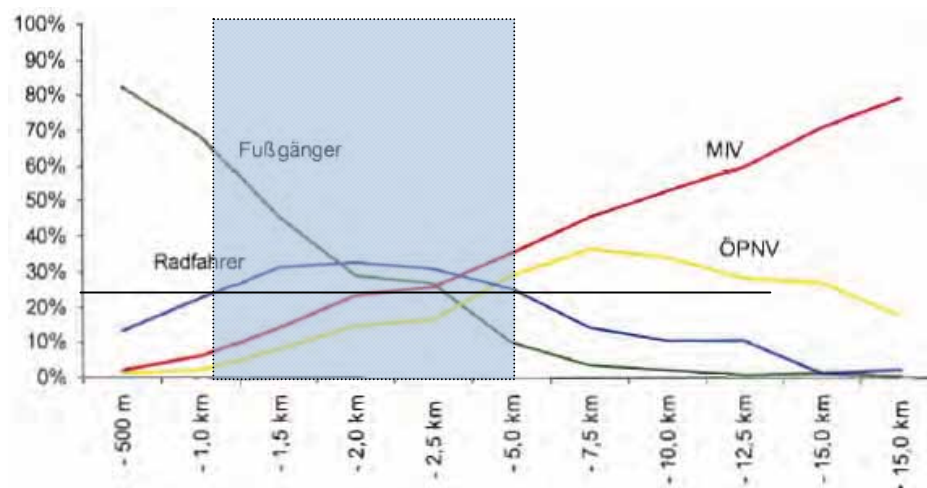


Abbildung 2: Reiseweitenverteilung nach Verkehrsmitteln [10]

Tübingen hat mit 19,7 % einen gegenüber dem des bundesdeutschen Durchschnitts von 12 % [26] sehr hohen Radverkehrsanteil (64% über dem Durchschnitt in Deutschland). Dies gilt insbesondere im Binnenverkehr mit 23,3 % Radverkehrsanteil. Darüber hinaus sind

jedoch künftig steigende Reiseweiten aufgrund der Weiterentwicklung des Fahrrades (mit Elektrounterstützung) und unter der Annahme, dass die Radverkehrsinfrastruktur dem Radverkehr eine Erreichung seiner Wunschgeschwindigkeiten ermöglicht, absehbar.

Bei einem anzustrebenden Umwegfaktor¹ von 1,2 [22, Seite 15] bezogen auf die geplanten Hauptrouten des Radverkehrs kann somit von folgendem Einzugsbereich für die Innenstadt Tübingens ausgegangen werden:

Radverkehrliches Einzugsgebiet „Innenstadt Tübingen“

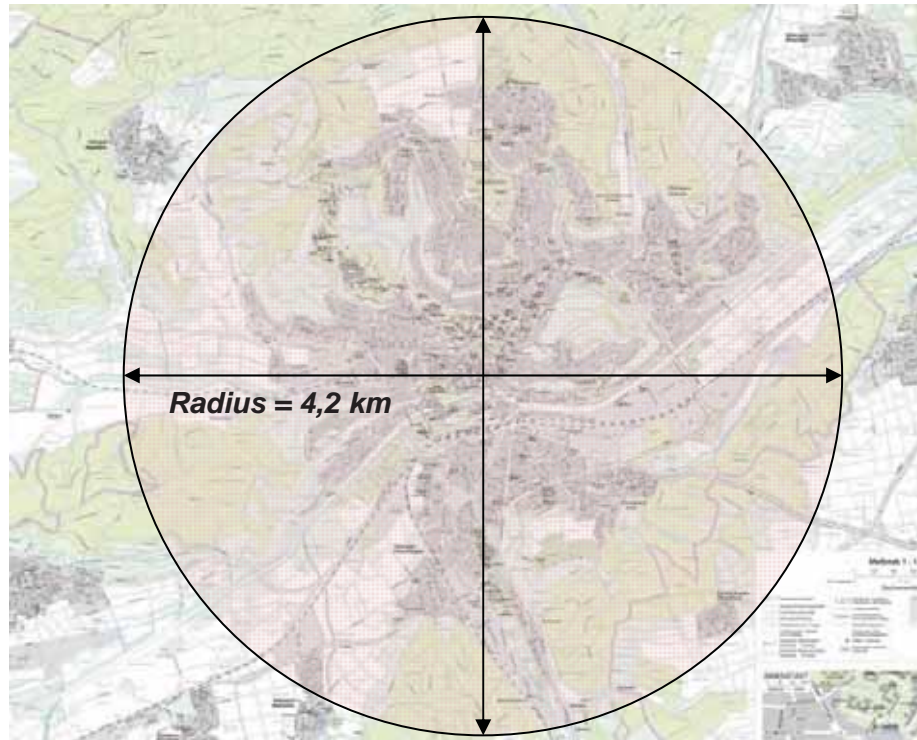


Abbildung 3: Amtlicher Stadtplan der Stadt Tübingen 2009 mit Haltestellen des ÖPNV

Alle direkt angrenzenden Stadtteile liegen komplett im Einzugsgebiet des Radverkehrs. Auf die topographischen Einschränkungen wird im Rahmen der konzeptionellen Ausarbeitung (Kap. 3.1.2) eingegangen. Über 80% aller Einwohner Tübingens leben in diesem Einzugsgebiet.

Aufgrund der voraussichtlich steigenden Geschwindigkeiten und Reiseweiten des Radverkehrs in den nächsten Jahren ist davon auszugehen, dass etwa 95 % der im weiteren Umkreis der Innenstadt (bis zu 6 km Luftlinie) lebenden Einwohner die Innenstadt mit dem Fahrrad erreichen können. Im weiteren Konzept werden auch die für größere Distanzen erforderlichen Verknüpfungen mit dem ÖPNV untersucht (Kap. 3.6).

¹ Als Umwegfaktor wird das Verhältnis der real vorhandenen Streckenlänge und der bestehenden Luftlinien-Entfernung zwischen Anfangs- und Endpunkt eines Wegs bezeichnet.



2. Ziele

Nach mehreren Abstimmungsterminen und Gesprächen sowie der Vorstellung des ersten Ergebnisberichts am 15.12.09 wurden die Ziele des Radverkehrskonzepts wie folgt festgelegt:

Grundsätzliches

1. Es sollen die unterschiedlichen Bedürfnisse des Radverkehrs definiert und bei der Konzeptionierung berücksichtigt werden.
2. Der Konzeptschwerpunkt liegt auf den Belangen des Alltagsradverkehrs.

Zielsehwerpunkt Radverkehrsnetz (Infrastruktur)

- Schaffung einer ganzjährig attraktiven Radverkehrsinfrastruktur (geschlossenes Netz)
- Direkte, durchgehende und attraktive Fahrradrouten
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung des Komforts
- Ausbau der Kombinationsmöglichkeiten von Verkehrsmitteln (Multi- / Intermodalität)
- Attraktive sekundäre Infrastruktur (Fahrradparken, Radwegweisung u.a.)
- Definition von Qualitätsstandards

Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas

- Öffentlichkeitsarbeit (Bereitstellung von Informationen)
- Marketing (Bedarfserfassung und Bedarfsweckung)
- Einbindung von Unternehmen und Institutionen
- Fahrradförderndes Mobilitätsmanagement

Das Radverkehrskonzept basiert des Weiteren auf den gesetzten Zielen, die im Rahmen der Konzepterstellung in Zusammenarbeit mit der Stadt Tübingen festgelegt worden sind:

Grundsatz:	unterschiedliche Bedürfnisse von Radfahrenden definieren und berücksichtigen Schwerpunkt: Alltagsradverkehr	
Ziele:	Schaffung einer ganzjährig attraktiven Radverkehrsinfrastruktur - direkte, durchgehende und attraktive Fahrradroutes - Erhöhung der Verkehrssicherheit - Verbesserung des Komforts - Ausbau der Kombinationsmöglichkeiten von Verkehrsmitteln - attraktive sekundäre Infrastruktur - Definition von Qualitätsstandards	Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas in der Gesellschaft - Öffentlichkeitsarbeit - Marketing - Einbindung von Unternehmen und Institutionen - Mobilitätsmanagement pro Fahrrad

Abbildung 4: Gesetzte und abgestimmte Ziele zum Radverkehrskonzept [1]

3. Bestandsaufnahme

Die Bestandsaufnahme enthält einen Überblick über den Planungsraum und die Ausgangslage im Radverkehr.

3.1 Infrastrukturdaten

Den Planungsraum bildet die Gemarkungsfläche der Stadt Tübingen. Um einen Eindruck vom Planungsraum zu erhalten, wurden grundlegende Infrastrukturdaten erfasst, auf die die weitere Planung aufbaut.

3.1.1 Geographische Lage / Raumordnung

Die Stadt Tübingen liegt am Neckar, im Süden des Verdichtungsraums Stuttgarts (30 km Luftlinie) und im Mittelpunkt des Landes Baden-Württemberg.

Zusammen mit der Stadt Reutlingen bildet Tübingen das Oberzentrum der Region Neckar-Alb.

Zur Herstellung einer Verbindungsfunktion wird im weiteren Konzept darauf geachtet, dass zum Einen Radverkehrsverbindungen zu den Nachbarkommunen hergestellt und zum Anderen diese mit den zuständigen Gebietskörperschaften abgestimmt werden.

Tübingen liegt im Nordosten des Landkreises Tübingen. Im Norden grenzt der Landkreis Böblingen, im Osten der Landkreis Reutlingen an die Stadt. Nachbarkommunen werden im Folgenden von Osten beginnend im Uhrzeigersinn genannt (siehe Abbildung):

Landkreis Tübingen:

Kusterdingen
Gomaringen
Dußlingen
Rottenburg am Neckar
Dettenhausen
Kirchentellinsfurt

Landkreis Böblingen:

Ammerbuch, Altdorf
Weil im Schönbuch

Landkreis Reutlingen:

Walddorfhäslach
Pliezhausen

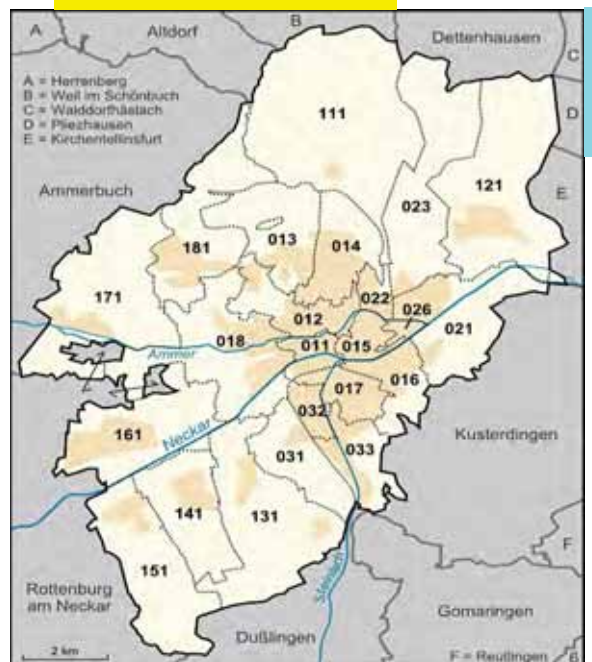


Abbildung 5: Tübingen mit Nachbarkommunen, Quelle: Lencer (Wikipedia), CC Attribution-ShareAlike 3.0 Unported

3.1.2 Gemarkungsfläche / Topographie

Die Gemarkungsfläche beträgt 10.812 ha und teilt sich wie folgt auf [2]:

- 48,4 % Waldfläche
- 28,6 % landwirtschaftlich und gärtnerisch genutzte Fläche
- 12,3 % Siedlungsfläche (bebaute Fläche)
- 6,9 % Verkehrsfläche (bebaute Fläche)
- 2,0 % Park- und Grünanlagen, Freizeitanlagen, Friedhöfe
- 1,8 % Wasser und sonstige Flächen

Topographie [3]

Die Stadt Tübingen liegt auf 341 m über NN.

Im Norden des Gemarkungsgebiets von Tübingen befindet sich der 156 km² große Naturpark Schönbuch (erster Naturpark Baden-Württembergs). Dort befinden sich verschiedene Hochpunkte mit knapp 500 m über NN. Die höchste Erhebung ist der dort gelegene Hornkopf mit 515 m.

Der niedrigste Punkt befindet sich im östlichen Bereich des Neckars mit 305 m. Entlang des Neckars reihen sich die Ortsteile Bühl, Kilchberg, Weilheim und der Stadtteil Derendingen bis zum Zentrum und nach Lustnau ohne große Höhenunterschiede aneinander.

Auf dem Gemarkungsgebiet der Stadt Tübingen befinden sich zahlreiche Erhebungen:

- | | | |
|--|--------------------|-------|
| • Schlossberg | (im Zentrum) | 370 m |
| • Österberg | (im Zentrum) | 438 m |
| • Spitzberg | (ST Hirschau) | 475 m |
| • Schnarrenberg | (Universität Berg) | 492 m |
| • Herlesberg | (ST Lustnau) | 395 m |
| • Härten (südöstlich des Stadtgebiets) | | 405 m |
| • Bühler Wald | (ST Bühl) | 493 m |
| • Steinenberg | (ST Ost) | 492 m |

Die überwiegende Anzahl der Hochpunkte befindet sich im Norden der Tübinger Gemarkung, es befinden sich jedoch noch weitere Erhebungen im Stadtgebiet.

Flächenausdehnung des Stadtgebiets Tübingen

Die größte Ausdehnung des Stadtgebietes beträgt in:

- West-Ost-Richtung 12,5 km
(südwestlich von Unterjesingen bis östlich von Lustnau an der B27)
- Nord-Süd-Richtung 16,0 km.
(B464 nördlich von Bebenhausen bis zum Bühler Wald am Mühlenbach)

3.1.3 Siedlungsstruktur / Einwohnerzahlen

Die Universitätsstadt Tübingen hat 82.334 Einwohner (Stand 31.12.2009) [4] mit Haupt- und Nebenwohnung.

Ein besonderes Merkmal ist die Altersstruktur. Tübingen hat den niedrigsten Altersdurchschnitt aller Städte in Deutschland (38,3 Jahre, Stand 31. Dezember 2007 [3]. Mit 24.473 Studierenden (Stand: Wintersemester 2009/2010) [3] ist davon auszugehen, dass diese Personengruppe einen hohen Anteil an der Gesamtbevölkerung Tübingens ausmacht.

Einwohnerzahlen

Die Stadt Tübingen besteht aus mehreren Stadt- und Ortsteilen mit folgenden Einwohnerzahlen [4]:

Stadtteile von Tübingen

1.	Zentrum	6.021
2.	Universität	7.766
3.	Tübingen Nord	14.335
	(Wanne, Schönblick, Waldhäuser Ost)	
4.	Südstadt	9.676
5.	Weststadt	7.783
6.	Französisches Viertel	2.349
7.	Derendingen	6.314
8.	Lustnau	9.352
9.	Gartenstraße	3.091
	(mit Österberg und Au/Unterer Wert)	

Ortsteile von Tübingen

1.	Hirschau	3.191
2.	Pfrondorf	3.201
3.	Unterjesingen	2.529
4.	Bühl	2.047
5.	Hagelloch	1.712
6.	Weilheim	1.437
7.	Kilchberg	1.210
8.	Bebenhausen	320

Einwohnerdichteverteilung im Zentrum von Tübingen

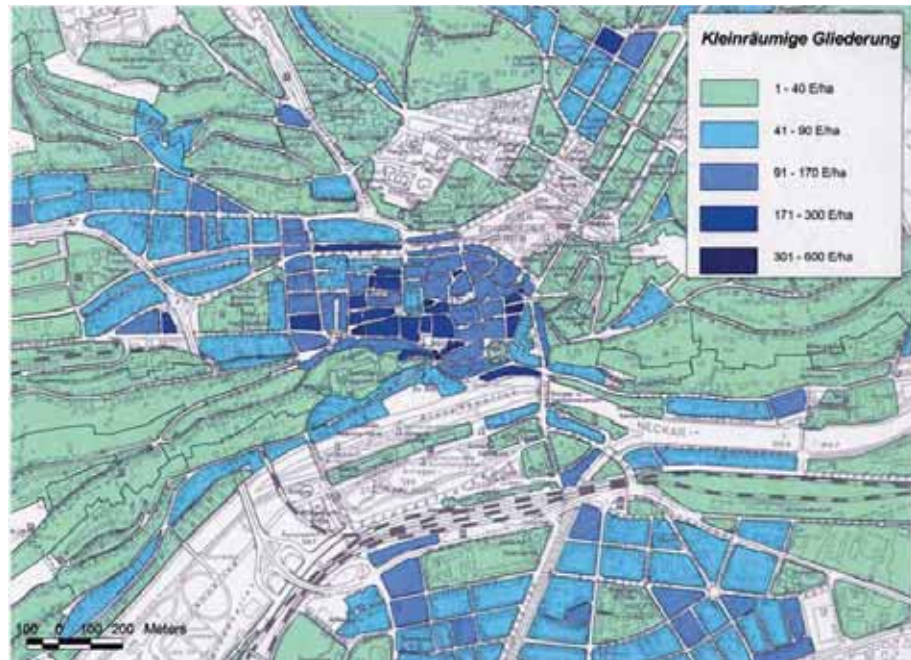


Abbildung 6: Einwohnerdichtekarte der zentralen Stadtteile Tübingens

Die Einwohnerdichte ist im Innenstadtgebiet besonders hoch und nimmt nach außen hin ab. Neben dem dichtbesiedelten altstädtischen Zentrum bestehen in der Südstadt, in Derendingen und im Bereich Universität weitere ebenfalls dicht besiedelte Quartiere.

Insbesondere im nicht in der Karte enthaltenen nördlichen Stadtteil Waldhäuser Ost ist die Einwohnerdichte aufgrund der Hochhausbebauung ebenfalls sehr hoch.

3.2 Grundlagenermittlung Radverkehr

Ausgangssituation

Nach der Erfassung und Dokumentation der Rahmenbedingungen erfolgt eine aktuelle Bestandsaufnahme des Verkehrs. Dafür wurden die vorhandenen Anlagen zur Führung des Radverkehrs in Tübingen aufgenommen und bewertet. Um die Probleme vor Ort exakt lokalisieren zu können wurden die folgenden Arbeitsschritte vorgenommen:

Arbeitsschritte

- Durchführung einer Fragebogenaktion (Kap. 3.2.1)
- Verkehrszählung (Kap. 3.2.2)
- Bestandsaufnahme wichtiger Radverkehrsachsen (Kap. 3.3.1)
- Anlegen einer Fotodokumentation (auf der CD anbei)
- Auswertung der Unfalldaten (Kap. 3.2.3)

Während der Befahrungen und der Verkehrszählung wurden der allgemeine Verkehrsablauf, kritische Verkehrsabläufe und das Verkehrsverhalten besonders im Rad- (Verfolgungsfahrten) und Fußverkehr aufgenommen und für die Auswertung dokumentiert.

Befahrung der Radwegeverbindungen

Um einen Überblick über die allgemeine Situation und den Verkehrsablauf zu erhalten, wurden die radverkehrsrelevanten Strecken vor Ort mit dem Fahrrad abgefahren. Neben der Führung auf der Strecke wurde die Verflechtung des Radverkehrs an den Knotenpunkten (Abbiegeverhalten) und die Überleitung auf die Fahrbahn am Ende von Radwegen gesondert aufgenommen und bewertet. Folgende Parameter wurden zur Beurteilung herangezogen:

- Akzeptanz des Radverkehrs (Radverkehrsklima)
- Verkehrsablauf
- Beschilderung für den Radverkehr
- Einhaltung der Verkehrsregeln
- Sicherheitsdefizite
- Baulichen Mängel
- Hemmnisse des Radverkehrs / Barrierewirkungen
- Abstellanlagen

Diese Grundlagen ermöglichen eine Übersicht anhand des aktuellen Bestands im Radverkehr.



3.2.1 Fragebogenaktion

Als Grundlage für die konzeptionelle Arbeit sind Hintergrundinformationen und Kenntnisse der individuell unterschiedlichen Bedürfnisse der Tübinger Radfahrer wichtig. Sie stellen einen großen Erfahrungsschatz dar, der für die Konzeptbearbeitung von elementarer Bedeutung ist.

Aus diesem Grund wurde ein speziell auf die Belange des Radverkehrs in Tübingen abgestimmter Fragebogen entwickelt, der die allgemeine Situation und die Gefahrenstellen sowie Wünsche und Anregungen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur abfragt.

Zur besseren Veranschaulichung der Ergebnisse wurde die schriftliche Zusammenfassung durch Diagramme und Übersichtspläne ergänzt. Die weiteren Daten zu den Fahrlinien auf den Fragebogenrückseiten wurden quantitativ ausgewertet und bei der Routenauswahl des Radverkehrskonzepts berücksichtigt.

Im Rahmen der Fragebogenaktion wurde zu einem Ausschnitt der Tübinger Bevölkerung (zu den Radfahraffinen) ein Meinungsbild erfasst, um u. a. die Gefahrenstellen, Hemmnisse und Problemstellen im Tübinger Radverkehrsnetz zu erkennen (der Fragebogen ist als Anlage I beigefügt).

Zur Auswertung der Befragungsergebnisse wurde eine schematische Analyse durchgeführt. Die Ergebnisse wurden zur Konzepterstellung und insbesondere zur Mängelanalyse herangezogen und sind bei der Auswahl der Maßnahmen und Radroutenführungen in die weiteren Bearbeitungsschritte eingeflossen.

Die umfassenden Ergebnisse der Fragebogenaktion mit einer Kurzinterpretation sind in Anlage II beigefügt.

Anhand der Fragestellungen konnte die Beurteilung nach den folgenden Kategorien erfolgen:

- Geschlecht und Alter der Befragten
- Quell- und Zielorte im Radverkehr
- Verkehrsmittelwahl /-verfügbarkeit
- Fahrzweck
- Optimierungswünsche
- Nennung von Art und Lage vorhandener Gefahrenpunkte
- Vorschläge zur Beseitigung von Gefahren / Erhöhung der Sicherheit
- Hemmnisse des Radverkehrs
- Gewünschte Führungsformen des Radverkehrs
- Erfahrungen beim Rad fahren
- Einschränkungenmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr
- Anregungen / Wünsche zur Verbesserung des Radverkehrs
- Streckenwahl (bezogen auf den Fahrzweck)
- Hinweise zur Öffnung von Einbahnstraßen
- Hinweise zur Schaffung neuer Radabstellanlagen



Anschreiben
zum Fragebogen

Um eine möglichst hohe Rücklaufquote zu erzielen wurde der Fragebogen hauptsächlich an Radfahrinteressierte verteilt. Die Fragebogenaktion wurde zudem durch ein Begleitschreiben von Herrn Oberbürgermeister Palmer unterstützt. Zusätzlich wurde auf der Website der Stadt Tübingen unter der Rubrik Verkehr / Radverkehr dazu aufgerufen – und die Möglichkeit geschaffen – den Fragebogen auszufüllen.

Des Weiteren wurde über den explizit zu diesem Zweck aufgebauten Verteilerkreis „Ansprechpartner Radverkehr“ (Kap. 3.7.4) per E-Mail auf den Fragebogen aufmerksam gemacht. Weitere Fragebogen wurden direkt vor Ort verteilt. Insgesamt konnten über 1.300 Fragebögen verteilt werden, von denen 236 in den Rücklauf kamen (Rücklaufquote: 18 %). Des Weiteren konnten 146 im Internet ausgefüllte Fragebogen ausgewertet werden. Insgesamt wurden also 382 ausgefüllte Fragebogen ausgewertet.

Bei der Auswertung wurde deutlich, dass sich die Befragten intensiv mit dem Fragebogen auseinandergesetzt haben und 57 % auch auf dem rückseitigen Stadtplan weitere Eintragungen u.a. zu den Fahrplänen vorgenommen haben.

3.2.2 Verkehrszählung

Vorlage für die Verkehrszähler



Datenaufnahmeblatt im Anhang, Anlage III

Als wichtige Grundlage zur Erfassung der vorhandenen Radverkehrsströme und zur Gewinnung fundierter Daten für eine ausreichende Bemessung der erforderlichen Radverkehrsanlagen im Rahmen des Radverkehrskonzepts wurden an insgesamt 19 Knotenpunkten Radverkehrszählungen durchgeführt. Die Lage der Zählpunkte wurde mit dem Auftraggeber abgestimmt.

Es wurden Querschnittszählungen mit zwei unterschiedlichen Zählzeiträumen durchgeführt:

- 15 Minuten-Zählung
- 2 Stunden-Zählung

Neben dem Radverkehr wurde auch der Fußverkehr erfasst, Fahrlinien und Konfliktpunkte wurden ebenfalls ermittelt.

Des Weiteren wurden die folgenden Kriterien erfasst:

- Schiebende Radfahrer
- Radfahrer auf dem Gehweg (ohne Freigabe)
- Rotlichtverstöße von Radfahrern
- Fehlende Beleuchtung (bei Dunkelheit / Dämmerung)

Die Zählung wurde im Herbst zu Beginn des Wintersemesters durchgeführt. Für diese Jahreszeit war es außergewöhnlich kühl, an einigen Tagen kam es schon zu Nachtfrost. Es wurde auch an Regentagen gezählt. Da die Witterung keine gute Voraussetzung für das Rad fahren war, wurden für die erhobenen Radverkehrsanteile für die Maßnahmenplanung leicht erhöht berücksichtigt, um auch zukünftig wachsenden Radverkehrsanteilen gerecht werden zu können.

Aufgrund der bekannten Tagesganglinie des Verkehrsaufkommens aller Nutzergruppen (Abb. 7) wurden folgende Zählzeiträume ausgewählt:

- 7:00 – 9:00 Uhr bzw. 7:30 – 9:30 Uhr
- 13:00 – 15:00 Uhr bzw. 13:15 – 15:15 Uhr
- 16:00 – 18:00 Uhr

Die Bereiche wurden in der Grafik farbig hinterlegt und die Spitzen kenntlich gemacht.

Tageszeitlicher Verlauf des Verkehrsaufkommens in Tübingen

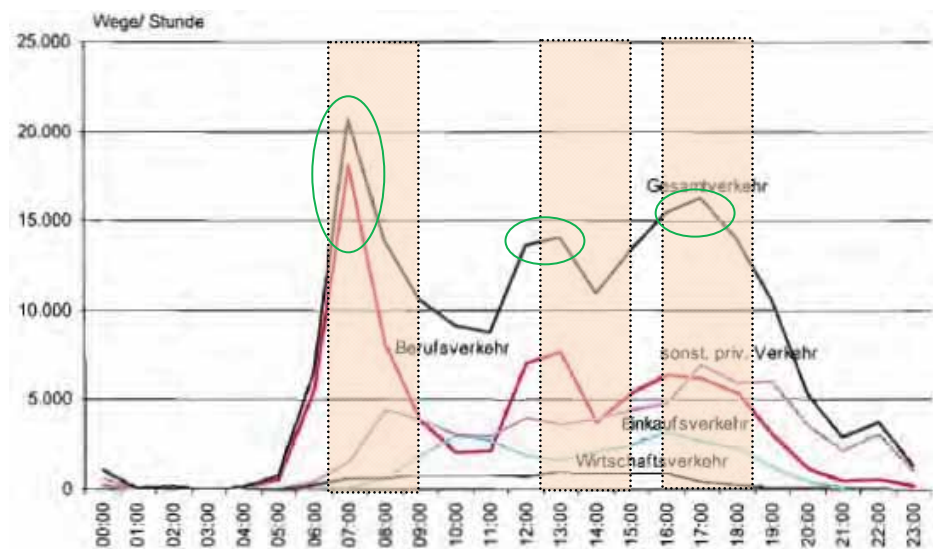


Abbildung 7: Tagesganglinie des tageszeitlichen Verlaufs des Verkehrsaufkommens nach Zweckgruppen, [10, Seite 25]

Somit können die Verkehrsspitzen erfasst und die Spitzenstunde definiert werden, die Tageswerte können abgeleitet werden. Für die Spitzenstunde des Radverkehrs sind 20 % der gesamten täglichen Radverkehrsmenge [13, Seite 18] anzunehmen. Für die Spitzenstunde des Kfz-Verkehrs werden 10 % der Tagessumme [14] zugrundegelegt.

Da Verkehrszählungen sehr personalintensiv sind, wurde auf Ganztagszählungen verzichtet. Um eine Bezugsgröße zu ermitteln, die im zukünftigen Prozess Vergleichsmöglichkeiten bietet, wurden Stichproben durchgeführt.

2-Stunden-Zählung: Tabellarische Übersicht der Zählstellen

Rang- folge	Knotenpunkt (in fett die Straße, an der der Querschnitt erhoben wurde)	Anzahl Radfahrer / Std.
1.	Fahrradtunnel / Vor dem Haagtor	492
2.	Am Lustnauer Tor / Stadtgraben	248
3.	Wilhelmstraße / Stadtgraben	188
4.	Friedrichstraße / Wöhrdstraße	157
5.	Karlstraße / Friedrichstraße	136
6.	Uhlandstraße / Karlstraße	129
7.	Hölderlinstraße / Sigwardstraße	102
8.	Haußerstraße / Mohlstraße	87
9.	Wilhelmstraße / Stuttgarter Straße	74
10.	Schweickhardtstraße / Stuttgarter Straße (B27)	73
11.	Schmiedtorstraße / Rümelinstraße	54
12. ²	Kreuzstraße / Pfrondorfer Straße	42

Tabelle 1: Übersicht der Zählstellen, 2-Stunden-Zählung,

15-Minuten-Zählung: Tabellarische Übersicht der Zählstellen

Rang- folge	Knotenpunkt (in fett die Straße, an der der Querschnitt erhoben wurde)	Anzahl Radfahrer / Std.
1.	Uhlandstraße / Derendinger Allee	668
2.	Fahrradtunnel (Süd) Neckarhalde / Alleenbrücke	168
3.	Bahnunterführung Karlstraße / Europaplatz / Poststraße	160
4.	Herrenberg Straße / Schnarrenbergstraße	88
5. ³	Rappstraße / Max-Eyth-Straße	76
6.	Derendinger Straße / Hegelstraße (B28)	44
7.	Friedrichstraße / Blaue Brücke	32

Tabelle 2: Übersicht der Zählstellen, 15-Minuten-Zählung

Die Werte der beiden Zählungen wurden nicht zusammengefasst, da es sich um unterschiedliche Zählzeiträume handelt, die nur bedingt miteinander vergleichbar sind (eine Hochrechnung ausgehend von einer Viertelstundenzählung erlaubt nur bedingt Rückschlüsse auf das Verkehrsaufkommen einer ganzen Stunde). Die Lage aller insgesamt 19 Zählstellen ist auf der Karte 4 in den Anlagen dargestellt. Die Auswertungsblätter der aussagekräftigen Zählstellen 1 bis 11 befinden sich in Anlage III.

² ½ Std-Zählung

³ Die Querschnittszählung wurde im Bereich der Rappstraße durchgeführt, die offiziell für den Radverkehr gesperrt ist (Kennzeichnung mit Verkehrszeichen 239 „Gehweg“)

3.2.3 Auswertung der Unfalldaten

Die Zahl der nicht erfassten Radfahrunfälle (Dunkelziffer) ist sehr hoch [16]. Es muss davon ausgegangen werden, dass über 50 % der Radfahrunfälle nicht der Polizei gemeldet werden. In den meisten Fällen werden lediglich Radfahrunfälle mit Personenschaden aktenkundig [16].

Die Unfalldaten wurden von der Polizeidirektion Tübingen zur Verfügung gestellt (Abteilung Verkehr). Um einen ausreichenden Überblick über die Häufungen bei den aufgenommen Radfahrunfällen zu gewinnen, sind die Unfalldaten aus drei Jahren erforderlich. Zur Auswertung wurde der Zeitraum vom 1. September 2006 bis zum 31. August 2009 herangezogen.

Unfallschwere

Die Unfallschwere zeigt eine uneinheitliche Tendenz bei den Schwerverletzten (2007: 16 Personen, 2008: 19 Personen, 2009: 14 Personen) und eine rückläufige Tendenz bei den Leichtverletzten von 71 (2007) auf 67 (2008) und 51 (2009) (-28 % im Betrachtungszeitraum).

Unfallhäufigkeit

Die Unfallhäufigkeit im Radverkehr zeigt eine stark rückläufige Tendenz. Der Zeitraum eines Betrachtungsjahres wurde jeweils vom 1. September zum 31. August des Folgejahres festgelegt.

- **2007 = 80 Radfahrunfälle**
- **2008 = 75 Radfahrunfälle (-19 % im Vergleich zum Vorjahr)**
- **2009 = 60 Radfahrunfälle (-20 % im Vergleich zum Vorjahr)**

Vergleicht man die Unfallbelastungszahlen mit einer Studie aus Bayern [17], weist Tübingen mit einem Wert von derzeit 0,7 Radfahrunfällen pro 1.000 Einwohner bessere Zahlen auf als bayerische Kommunen bis zu 100.000 Einwohnern (1,2 Radfahrunfällen pro 1.000 Einwohner). Da die Unfallzahlen der Vergleichsstudie jedoch aus den 90er Jahren stammen, ist ein Vergleich nur bedingt möglich.

Lage der Unfallpunkte

Um festzustellen, wo eine akute Gefahr besteht, wurde im Rahmen der Unfallauswertung die Lage der Unfallpunkte untersucht. Zur besseren Übersicht wurden nur Straßen aufgeführt, an denen sich mehr als drei Radfahrunfälle zugetragen haben. Die Unfälle wurden Straßen



Abbildung 8: Ausschnitt aus der Unfallsteckkarte Tübingen

zugeordnet, da sich nur an wenigen Knotenpunkten mehrere Radfahrunfälle ereignet haben und oft nur Straßennamen erfasst wurden. Es gibt sowohl breit gestreute Unfälle als auch (teilweise) linienhaft auftretende Unfälle. Ein Knotenpunkt mit mehr als drei Radfahrunfällen konnte anhand der Unfallsteckkarte im Bereich der Wilhelmstraße Ecke Gmelinstraße identifiziert werden.

Um eine aussagefähige Grundlage zu schaffen, wurden die linienhaften Radfahrunfälle straßenbezogen zusammengefasst (Abb. 9).

Verteilung der Radfahrunfälle auf Straßenzüge

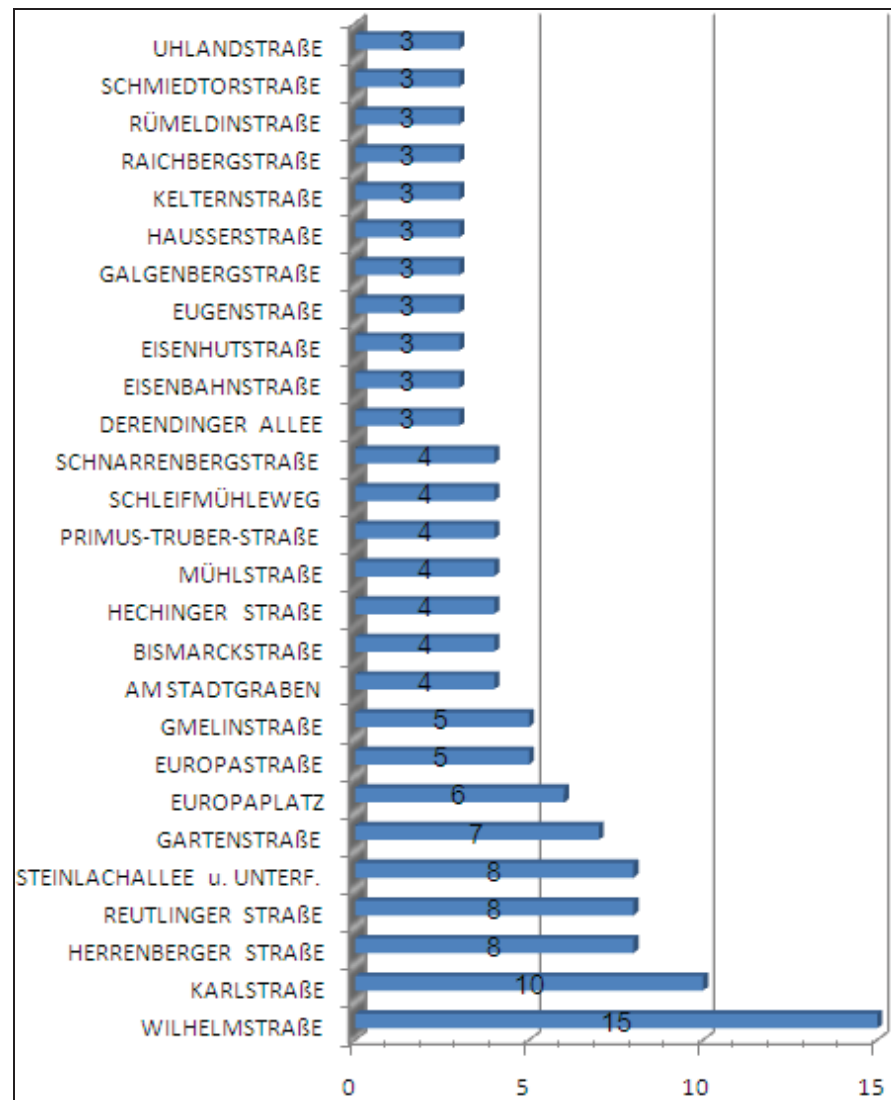


Abbildung 9: Straßen mit mehr als drei Radfahrunfällen (2007-2009)

Eine Häufung trat in den Stadtteilen Zentrum (11), Südstadt (5) und Universität (4) auf. In Derendingen gab es drei, in der West- und Oststadt jeweils zwei Straßen mit mehr als drei Radfahrunfällen. Es fällt zudem auf, dass es sich überwiegend um Straßen handelt, die auch eine hohe Kfz-Verkehrsbelastung aufweisen. Vergleicht man die häufig genannten subjektiven Gefahren mit den Häufungen der polizeilich erfassten Radfahrunfälle, so zeigt sich für die Straßenzüge der oberen Wilhelmstraße und Karlstraße eine Übereinstimmung.



Unfallbeteiligte

Für die Konzeption eines Radverkehrsnetzes müssen die Unfallursachen betrachtet werden. Die Erfahrung zeigt, dass die Betrachtung der Unfallbeteiligten auch in Tübingen zu einer Verschiebung führt. In Tab. 3 sind die weiteren Beteiligten an Radfahrunfällen dargestellt

Unfallbeteiligte	Unfallzeitraum					
	1.09.06 - 31.08.07		1.09.07 - 31.08.08		1.09.08 - 31.08.09	
LKW	1	1 %	1	1 %	2	3 %
Rad	7	9 %	6	8 %	6	10 %
Sonstige	3	4 %	1	1 %	2	3 %
Krad	2	3 %	1	1 %	0	0 %
Bus	2	3 %	1	1 %	1	2 %
Fußgänger	6	7,5 %	13	17,3 %	8	13,3 %
Alleinunfälle	19	24 %	20	27 %	14	23 %
Pkw	40	50 %	32	43 %	27	45 %
Summen	80	100 %	75	100 %	60	100 %

Tabelle 3: Weitere Unfallbeteiligte an den Radfahrunfällen 2006 bis 2009

Es hat in den letzten drei Jahren eine Zunahme bei den Radfahrunfällen mit Fußgängerbeteiligung von 6 auf 13 auf 8 gegeben (Tab. 3). Bei einer insgesamt rückläufigen Unfallzahl (-25 % von 2006 bis 2009) stieg die Zahl der Radfahrunfälle mit Fußgängerbeteiligung um 33 %. Daher müssen die Unfallbelastungszahlen für Radfahrunfälle mit Fußgängerbeteiligung zukünftig genau beobachtet werden. Dieser Umstand wird bei der weiteren Planung berücksichtigt. Die Ursachen liegen vermutlich bei den vielen Radverkehrsführungen im Seitenbereich (Radfahrer auf Gehwegen) und der zunehmenden Geschwindigkeit des Radverkehrs.

**Jahreszeitliche Verteilung der Radfahrunfälle in Tübingen
(2006 – 2009)**

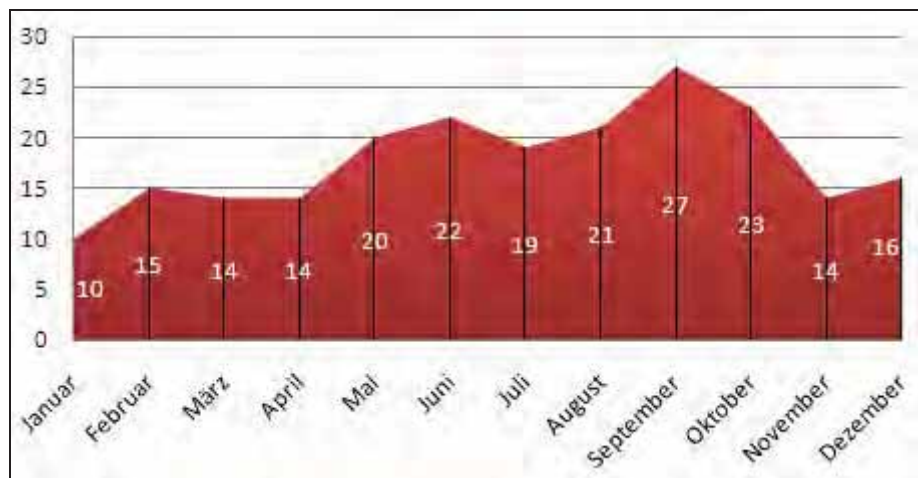


Abbildung 10 : Jahreszeitliche Verteilung der Radfahrunfälle in Tübingen (2006-2009)

Die Spitzenwerte im September / Oktober könnten auf die kürzeren Tage und früher einsetzende Dämmerung zurück zu führen sein.

Bei der polizeilichen Aufnahme wird als erster Beteiligter der vermutliche Unfallverursacher gekennzeichnet. Die Art und Anzahl der jeweils ersten Unfallbeteiligten für die vorliegenden aufgenommenen Radfahrunfälle ist in Tab. 4 dargestellt.

Erster Unfallbeteiligter		
Verkehrsteilnehmer	Anzahl	Prozent
Rad	120	56%
Pkw	67	31%
Fuß	16	7%
Sonstiges	6	3%
Bus	3	1%
Lkw	2	1%
Krad	1	0%
Summe	215	100%

Tabelle 4: Erster festgestellter Unfallbeteiligter bei den Radfahrunfällen 2006 bis 2009

Auffälligkeiten / Schlussfolgerung

Es konnte ein auffälliger Knotenpunkt im Bereich der Wilhelmstraße / Gmelinstraße an der Universität identifiziert werden.



Quelle: Google Earth

Wie auf dem oberen Luftbild deutlich sichtbar ist, sind die fehlenden Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn aus der oder in die Gmelinstraße sowie die Radverkehrsführung im Seitenbereich entlang der Wilhelmstraße mögliche Konfliktursachen. Beim pulkartigen Auftreten von Studierenden kommen gefährliche Querungsmanöver als Unfallursache in Betracht.

Die Fragebogenaktion zeigt, dass die Radfahrunfälle und empfundenen Gefahren im Bereich Wilhelmstraße und Karlstraße deckungsgleich sind.

3.3 Radverkehrsnetz

Das derzeitige Radverkehrsnetz wurde aufgrund von Befahrungen und Verfolgungsfahrten bewertet. Die Ergebnisse wurden durch eine Übersicht über die natürlichen und gebauten Barrieren des Radverkehrs ergänzt.

3.3.1 Erkenntnisse aus den Befahrungen

Markierungen für den Radverkehr in Tübingen



Foto: Büro VAR

An insgesamt 13 Tagen (an jedem Wochentag) wurde der Radverkehr vor Ort aufgenommen und die folgenden Parameter erfasst:

- Art und Zustand der Radverkehrsführung
- Das Verhalten im Radverkehr
- Linienführung auf der Strecke und an Knoten
- Gestaltung von Querungsstellen
- Radverkehrsführungen in den Knotenpunkten (direkte und indirekte Führung)
- Querschnittbreiten der Radwege (qualitativ)
- Beschilderung nach der Straßenverkehrsordnung
- Ausreichende Sichtverhältnisse
- Soziale Kontrolle

Dazu wurden über 6.700 digitale Fotos erstellt und 73 Videoaufnahmen angefertigt. Die Strecken wurden auf der Grundlage des Fahrradstadtplans der Stadt Tübingen, der weiteren ermittelten Grundlagen und der in der Fragebogenaktion erhobenen Fahrlinien ausgewählt.

Für die Entwicklung der Maßnahmen zur Radverkehrsförderung entlang der Haupttrouten lieferten die Befahrungsergebnisse wichtige Grundlagen. Die Fotodokumentation mit den wesentlichen Defiziten und guten Beispielen der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur ist auf den nächsten Seiten exemplarisch dargestellt und die wesentlichen Probleme und Gefahrenstellen wurden erörtert. Sie zeigt und bewertet vorhandene Führungen an Knotenpunkten und entlang der Strecken und soll vorhandene Infrastrukturelemente und Konfliktpotenziale aufzeigen, die im Radverkehrskonzept zu berücksichtigen sind. In Kurzform wurde das spezifische Merkmal zur Berücksichtigung einer radverkehrlichen Führung bzw. der ggf. in Frage kommenden Infrastruktur dargestellt.

Aufgrund der Vielzahl von Merkmalen wurde nur im Bereich der Kernstadt eine Auswahl des Bestands dokumentiert.

Es ergaben sich folgenden typischen Konflikt- / Problempunkte:

1. Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr im Seitenraum:



Für die vielfältigen Nutzungsansprüche des Fuß- und Radverkehrs stehen keine ausreichenden Breiten zur Verfügung.

2. Unzureichende Radwegeverkehrsanlagen



Für unterschiedliche Nutzeransprüche stehen keine ausr. Radverkehrsanlagen Verfügung.

3. Zu wenig Abstellplätze



4. Falsch parkende Kfz



5. Radverkehr auf Gehwegen



Unsichere Führungsformen verleiten den Radverkehr dazu, regelwidrig Gehwege zu befahren.

6. Fehlende Radverkehrsanlagen



Radfahrer auf der Fahrbahn ohne Führungshilfen

Exemplarisch sind nachfolgend gute und effektive Beispiele zur Radverkehrsförderung in Tübingen aufgeführt:

1. Markierungslösung mit kombinierter Rotmarkierung

Wilhelmstraße / Landhausstr



Europaplatz



2. Schutzstreifen in Fahrbahnmitte (links)
3. Sonderlösung Fahrradunnel (rechts)

Eberhardtbrücke



Fahrradtunnel



4. Radparker auf der Fahrbahn (links)
5. Öffentliches Fahrradverleihsystem (rechts)

Französisches Viertel



Am Hauptbahnhof



6. Planfreie Querungsmöglichkeit (links)
7. Durchfahrtsperre für Kfz (rechts)

Berliner Ring



Eugenstraße / Schweickhardtstraße



8. Aufgeweiteter Fahrradaufstellstreifen (links)
9. Für Radfahrer freigegebene Einbahnstraße (rechts)

Eberhardtbrücke



Altstadt / Hafengasse



3.3.2 Ergebnisse der Verfolgungsfahrten

Ziel der Videoaufnahmen ist es, Aufschluss über gewählte Streckenverbindungen, Radverkehrsführungen, Fahrlinien und Fahrverhalten, Fahrgeschwindigkeiten sowie Art und Anzahl der auftretenden Konflikte und Interaktionen zu erhalten.

Für die Verfolgungsfahrten wurden gezielt Streckenabschnitte und Knotenpunkte gewählt, die aufgrund der bereits gewonnenen Erkenntnisse als Problembereiche bzw. -punkte bekannt sind. Es wurde darauf geachtet, dass nach Möglichkeit Radfahrer aus allen Bevölkerungsschichten und mit unterschiedlichen Fahrzwecken berücksichtigt werden konnten.

An allen sieben Wochentagen konnten Verfolgungsfahrten durchgeführt werden. Zur Auswertung kamen insgesamt 44 Einzelfahrten, die im Zeitraum Oktober bis Dezember 2009 aufgenommen wurden. Die Länge der Aufnahmen beträgt 5 bis 120 Sekunden. Die durchschnittliche Aufnahmezeit beträgt 16 Sekunden.

Aufnahmezeiten

Die Aufnahmen erfolgten zu den folgenden Zeiten:

- 23 vormittags (7:00 – 11:59 Uhr)
- 9 nachmittags (12:00 – 17:59 Uhr)
- 12 abends (18:00 – 20:00 Uhr)

Erfasste Stadtteile

Die Aufnahmen erfolgten in den folgenden Stadtteilen:

- Universität 17
- Innenstadt /Altstadt 14
- Südstadt 6
- Waldhäuser Ost 2
- Lustnau 2
- Derendingen 1
- Weststadt 1
- Pfronsdorf 1
- Weilheim 1

Anzahl der Interaktionen

Eine Interaktion wurde dann erfasst, wenn der Radfahrer auf ein festes bzw. bewegliches Hindernis trifft, das eine Reaktion erfordert (bremsen, lenken, schauen etc.). Es wurden insgesamt 95 Interaktionen festgestellt. Je Videoaufnahme ergaben sich somit im Schnitt 2,2 Interaktionen, die sich zumeist durch andere Verkehrsteilnehmer aber auch durch nicht vorhersehbare Zwangspunkte ergaben.

Die Häufigkeit⁴ der Konfliktbeteiligten und -punkte (Insgesamt 57) hat folgende Verteilung ergeben:

- Fußgänger 16 (28 %)
- Pkw 14 (25 %)
- Radfahrer 9 (16 %)
- Engstellen 8 (14 %)
- Parkende Fahrzeuge 6 (11 %)
- Bus / Lkw 4 (7 %)

Gewählte Führungsform

Folgende Radverkehrsanlagen wurden bei den beobachteten Fahrten genutzt:

- Fahrbahn (bei zul. Höchstgeschw. von 50 km/h) 25 mal
- Regelwidriges Fahren auf dem Gehweg 11 mal
- Gehweg „Rad frei“ 8 mal
- Zweirichtungsradweg 5 mal
- Gemeinsamer Geh-/ Radweg 4 mal
- Tempo 30 Zone 3 mal
- Radweg im Seitenbereich 2 mal
- Radfahrstreifen 2 mal
- Sonstiges 3 mal

Regelverstöße

In 22 (50 %) der zur Auswertung herangezogenen 44 Videos wurden Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung dokumentiert.

- Fahren auf nicht freigegebenen Gehwegen 5 mal
- Nicht angepasste Geschwindigkeit auf für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen 4 mal
- Rotlichtverstöße 3 mal
- Fahren über signalgeregelte Fußgängerfurten 2 mal
- Fahren auf nicht freigegebenen Busfahrstreifen 2 mal
- Fahren auf dem Gehweg in Gegenrichtung 2 mal
- Befahren von Fußgängerüberwegen 1 mal
- Fahren in der Fußgängerzone 1 mal
- Fahren auf der Fahrbahn trotz Radwegebenutzungspflicht im Seitenbereich 1 mal
- Fahren auf der Fahrbahn im Gegenverkehr 1 mal
- Unvorschriftsmäßige Fahrbahnquerung 1 mal

⁴ Die Konfliktbeteiligten bzw. -punkte wurde je Verfolgungsfahrt nur einmal gezählt.

Anmerkungen zur überwiegend angetroffenen Nutzergruppe

Fast alle Fahrten betrafen den Alltagsradverkehr (zur Arbeit, zur Universität, zum Einkaufen, Begleitung von Kindern zur Schule). Am Wochenende wurden auch Freizeit- und Ausflugsfahrten festgestellt. Es handelt sich bei den beobachteten Personen fast ausschließlich um verkehrssichere (geübte) Radfahrer. Häufig wurde Gepäck transportiert. Hierbei kam es teilweise zu auffällig unsicherem Fahrverhalten, das öfters durch den nicht sachgemäßen Gepäcktransport verursacht wurde. Kinder Rad fahrender Eltern werden dem Anschein nach früh an das Radfahren gewöhnt.

Fazit aus den Ergebnisbetrachtungen der Verfolgungsfahrten

Gegen die Straßenverkehrsordnung wurde sehr häufig (zu 50 % aller Fahrten) – teils aus Unkenntnis, teils aufgrund einer nicht anspruchsgerecht ausgestalteten Radverkehrsinfrastruktur – verstoßen.

Der überwiegende Teil der Radfahrer nutzte, wenn keine Radverkehrsanlage vorhanden war, zwar die Fahrbahn, ein Teil (11 %) ist auf den Gehweg ausgewichen, obwohl dieser nicht für den Radverkehr freigegeben war.

Aufgrund der hohen Flächenkonkurrenz zwischen den Verkehrsteilnehmern kam es zu einer Vielzahl von Interaktionen. Im Schnitt mussten die beobachteten Radfahrer alle 7,3 Sekunden mit einer Konfliktsituation rechnen, die eine Reaktion erforderlich macht.

Besonders problematisch war, dass entlang der gewünschten Radverkehrsrouten keine einheitlichen und durchgängigen Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Erhebliche Unsicherheiten und Gefahren zeigten sich an Knotenpunkten mit Übergängen von Radverkehrsanlagen, beispielsweise an Stellen, an denen Radfahrstreifen in den Seitenbereich geführt werden. Insbesondere bei Gefällestrecken und höheren Geschwindigkeiten kommt es häufig zu Konflikten mit dem Fußverkehr.

Den meisten Verkehrsteilnehmern ist nicht bewusst, dass freigegebene Gehwege mit Schrittgeschwindigkeit (beim Antreffen von Fußgängern) befahren werden müssen. Viele Radfahrer fühlen sich im Recht und versuchen durch Klingelzeichen, sich Vorgang zu verschaffen. Darüber hinaus haben Untersuchungen gezeigt, dass 80 % aller Radfahrer von der Möglichkeit, den Gehweg zum Fahren in Anspruch zu nehmen, Gebrauch machen [15].

Die Auswertung der Verfolgungsfahrten befindet sich in Anhang V.

3.3.3 Barrieren des Radverkehrs

Natürliche Strukturen wie Berge oder Flüsse bilden Barrieren, die zum Überwinden von Höhenunterschieden oder zu Umwegen zwingen und somit Hindernisse für den Radverkehr sind. Außerdem gibt es bauliche Barrieren wie Bahntrassen, Straßen mit hoher Verkehrsbelastung, die in der Regel nur an dafür vorgesehenen Querungsstellen sicher überquert werden können, und Industriegebiete, die zu meist umfahren werden müssen.

Die Barrieren im Planungsgebiet sind im Anhang in Karte 1 „Barrieren des Radverkehrs in Tübingen“ eingezeichnet. Schranken und hohe Bordsteine stellen in diesem Zusammenhang keine Barrieren dar und werden nachfolgend nicht behandelt, jedoch bei der Maßnahmenplanung berücksichtigt.

Flüsse

Der Neckar

Südlich der Altstadt von Tübingen fließt der Neckar in West-Ost-Richtung. Die Einwohner der südlichen Stadtteile müssen ihn auf der Fahrt in die Innenstadt queren.

Im Stadtgebiet gibt es 13 Brücken über den Neckar:

- Sieben für den Kraftfahrzeugverkehr (vier lassen eine Mitbenutzung durch den Radverkehr in unterschiedlichen Führungsformen zu)
- Zwei Wehranlagen (hier müssen Räder bislang geschoben werden)
- Zwei Fuß- und Radverkehrsbrücken (eine mit Schieberampen)
- Eine Bahnbrücke (ohne Radverkehrsführung)
- Eine Brücke nur für Betriebszwecke der Kläranlage

Die Steinlach

Die Steinlach verläuft in Süd-Nord-Richtung und mündet östlich der Innenstadt in den Neckar.

Im Stadtgebiet gibt es zwölf Brücken über die Steinlach:

- Sechs für den Kraftfahrzeugverkehr (die auch eine Mitbenutzung durch den Radverkehr in unterschiedlichen Führungsformen zulassen)
- Fünf ebenerdige Fuß- und Radverkehrsbrücken
- Eine ebenerdige Fußgängerbrücke, die für den Radverkehr gesperrt ist



Die Ammer

Die Ammer verläuft in West-Ost-Richtung und mündet bei Lustnau in den Neckar.

Im Stadtgebiet gibt es 19 Brücken über die Ammer:

- Neun für den Kraftfahrzeugverkehr (die auch eine Mitbenutzung durch den Radverkehr in unterschiedlichen Führungsformen zulassen)
- Vier ebenerdige Fuß- und Radverkehrsbrücken
- Zwei Brücken für den Kfz-Verkehr mit gem. Führung des Radverkehrs
- Zwei Brücken für den Kfz-Verkehr die kein Radverkehr zulassen
- Eine ebenerdige Fußgängerbrücke, die für den Radverkehr gesperrt ist
- Eine Bahnbrücke (ohne Radverkehrsführung)

Die Barrierewirkung des **Goldersbachs** ist weitgehend zu vernachlässigen, da er überwiegend außerorts parallel zur L1208 verläuft und dort kein zusätzlicher Querungsbedarf zu radverkehrsrelevanten Zielen besteht. Für weitere erforderliche Querungen im Bereich von Lustnau stehen insgesamt sechs für den Radverkehr geeignete Brückenbauwerke zur Verfügung.

Bahnlinien

Im Umfeld des **Hauptbahnhofs** gibt es drei Möglichkeiten, die Gleisanlagen zu queren:

Zwei Unterführungen:

- Eine für den Fußverkehr zur Erschließung der Bahnsteige
- Eine für den Rad- und Fußverkehr zur Innenstadt (Karlstraße) mit hoher Bedeutung für den Radverkehr

Eine Überführung:

Westlich des Bahnhofs am Abzweig der Zollernalbbahn gibt es eine 75 m lange Fußgängerbrücke über die Gleisanlagen.

Südlich verlaufen zwei Bahnlinien parallel zum Neckar:

- **Neckar-Alb-Bahn:** Die zweigleisige Strecke verläuft vom Tübinger Hauptbahnhof in östlicher Richtung. Es bestehen fünf Quermöglichkeiten (zwei ausschließlich für den Kfz-Verkehr, zwei für den Kfz-Verkehr mit Radverkehrsführung im Seitenbereich und eine nur für den Fußverkehr freigegebene Unterführung).
- **Obere Neckarbahn:** Die eingleisige Strecke verläuft vom Tübinger Hauptbahnhof in westlicher Richtung und hat fünf plangleiche Bahnübergänge, die alle vom Radverkehr mit genutzt werden können.

Vom Tübinger Hauptbahnhof aus verkehrt zudem die eingleisige **Ammertalbahn** in Richtung Nordwesten nach Herrenberg, die an 17 Stellen (unter anderem auch an den Straßenzügen über dem Schlossberg) gequert werden kann. Lediglich die Brücke der B28 auf der Nordseite des Schlossbergs weist keine für den Radverkehr geeignete Führung auf.

Des Weiteren verkehrt die eingleisige **Zollernalbbahn** vom Tübinger Hauptbahnhof aus in Richtung Süden nach Sigmaringen. Neben den Querungen im Zuge der B28 (Schlossbergtunnel und die 75 m lange Fußgängerbrücke, die eine Verbindung von der Wilhelm-Keil-Straße zur Europastraße schafft) bestehen lediglich vier weitere Querungsstellen über die Zollernalbbahn:

- Eine ebenerdige Straße mit Radverkehrsführung im Mischverkehr
- Eine Fußgängerunterführung
- Eine Brücke mit straßenbegleitendem Radweg
- Eine Straßenunterführung mit Radverkehrsführung im Mischverkehr

Straßen

Klassifizierte Straßen stellen in der Regel aufgrund ihrer Querschnittsabmessungen und Verkehrsmengen Barrieren für den Radverkehr dar. Durch die Tübinger Gemarkung verlaufen die folgenden Bundesstraßen, deren Verläufe in Abb. 11 dargestellt sind:

B27 (Nord-Süd-Verbindung)

(Schaffhausen – Villingen - Schwenningen - **Tübingen** - Anschluss BAB8 - Stuttgart -Heilbronn) und

B28 (West-Ost-Verbindung)

(Straßburg - Freudenstadt - Anschluss BAB81 - **Tübingen** - Reutlingen - Ulm)

Die Bundesstraßen kreuzen sich in Tübingen im Bereich der Südstadt.



Abbildung 11: Übersicht der klassifizierten Straßen in Tübingen Quelle: Google Earth



Diese Straßen haben für den querenden Radverkehr eine hohe Trennwirkung. Dies betrifft Einwohner der südlich des Neckars gelegenen Stadtteile, insbesondere diejenigen, die auf ihrem Weg in die Innenstadt beide Bundesstraßen queren müssen (z.B. Bewohner des Französischen Viertels). Auch die folgenden klassifizierten Straßen haben Trennwirkung:

- Landesstraße 1208 im Bereich Bebenhausen und Lustnau
- Landesstraße 371 im Bereich Hirschau
- Landesstraße 370 im Bereich Bühl, Kilchberg und Weilheim und Derendingen
- Kreisstraße 6914 im Bereich Hagelloch und der Weststadt

Ein wichtiger Indikator der Barrierewirkung ist die Höhe der Verkehrsbelastung. Je größer die Verkehrsbelastung ist, desto höher ist in der Regel auch die Trennwirkung. Ein Übersichtsplan über die Verkehrsbelastungen in der Tübinger Innenstadt befindet sich im Anhang (Karte 2).

3.4 Radparken

Vorhandene Beschilderung



Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden knapp 1.000 Fotos von Abstellanlagen in Tübingen zur Dokumentation erstellt. Bei der Auswahl wurde ein Schwerpunkt auf die größten Zielgebiete des Radverkehrs (Altstadt und Universität) gelegt. Hier wurden die Abstellanlagen an verschiedenen Wochentagen und zu verschiedenen Zeiten mehrfach dokumentiert, um den Auslastungsgrad zu ermitteln. Ergänzend wurden Abstellanlagen im ganzen Stadtgebiet erfasst.

Weitere Schwerpunkte lagen in den folgenden Bereichen:

Erfasste Gebiete

- Hauptbahnhof
- Weitere Universitätsstandorte (Uni Berg und Uni Tal)
- Standortkonzentrationen von Schulen (an der Uhlandstraße und an der Steinlach)
- Französisches Viertel
- Behördenviertel

Strukturelle Erfassung

Eine allgemeine Erfassung von Abstellanlagen erfolgte in den folgenden Bereichen entlang der Haupt- und Nebenrouten:

- Im öffentlichen Bereich (z.B. Rathaus, Kirche, Schwimmbad)
- Universität / Schulen / Kindergärten
- Firmenstandorte / Verwaltung
- Im privaten Bereich (Wohngebäude, Arztpraxen etc.)
- Einzelhandel
- Gaststätten / Hotels

Ein Bestandsplan für die Bereiche Altstadt befindet sich auf S. 39 und für den Bereich Universität auf S. 41:

**Erfassungs-
kriterien**

Bei der Bestandsaufnahme wurden folgende Kriterien herangezogen:

- Zentralität der Anlage (Nähe zum Eingangsbereich)
- Optimaler Diebstahlschutz (Rahmenbefestigung)
- Anlehnmöglichkeit (sicheres Beladen)
- Gute Einsehbarkeit (zur Verringerung der Vandalismusgefahr)
- Bequemes Abschließen (ohne Bücken)
- Flexible Nutzung (zu Stoßzeiten beidseitige Beparkung)
- Anzahl „wild“ geparkter Fahrräder
- Witterungsschutz durch Überdachung
- Gepäckaufbewahrung
- Behinderungen durch geparkte Fahrräder
- Nicht mehr fahrtüchtige Fahrräder
- Fremdarker⁵ auf Fahrradabstellplätzen
- Parken von Fahrrädern mit Anhänger
- Nicht Sachgerechte Nutzung von Abstellanlagen
- Beschädigte Abstellanlagen
- Bedeutung von überdachten Abstellanlagen (z.B. an Zielpunkten mit längerfristigem Parken)

**Radbügel als
Stadtmobiliar**

Weitere zusätzliche Funktionen, die insbesondere der Anlehnbügel ermöglicht:

- Freihalten der Verkehrsräume von unerwünschtem Kfz-Verkehr
- Abtrennelement für bepflanzte Bereiche oder Baumscheiben
- Sitz- oder Anlehngelegenheit für Passanten (die Bügel werden von Kindern auch gern zum Spielen genutzt)
- Vorsortierungselement zum Andeuten von Fahrradparkflächen und zur Verminderung von „wildem“ Parken

Abtrennelement



Sitzgelegenheit



Nicht mehr bedarfsgerechte Radparker (Felgenklemmer der älteren Generation) wurden nicht in die Auslastungsberechnung einbezogen, da sie teilweise beschädigt sind, zu geringe Abstände zwischen den Parkständen aufweisen und aufgrund von Qualitätsmängeln in der Regel nicht angenommen bzw. genutzt wurden. Eine Berücksichtigung hätte die Auswertungsergebnisse verfälscht.

⁵ Fremdarker ist eine nicht artgerechte Beparkung durch andere Fahrzeuge (z.B. Motorräder)

3.4.1 Im Bereich der Altstadt

**Erfassungs-
zeitraum**

Die Altstadt wurde an allen sieben Wochentagen befahren. Mehr als 200 Bestandsfotos konnten zur Auswertung herangezogen werden.

**Beispielfoto
Ungeordnetes
Radparken**



**Standort-
erfassungen**

Fahrradabstellplatz „Neckarhalde / Münzgasse“ (Foto: Büro VAR)

Insgesamt wurden 44 Bereiche erfasst und ausgewertet, die zum Teil mehrfach besichtigt wurden, um den jeweiligen Auslastungsgrad feststellen zu können. Die erfassten Bereiche sind mit Abstellanlagen ausgestattet oder Standorte mit einer Ansammlung von mehreren „wild“ geparkten Fahrrädern (Übersichtsplan: S. 39, tabellarische Auswertung: Anlage VI). Bei der tabellarischen Auswertung wurden 21 Standorte einmal, 15 Standorte zweimal und jeweils vier Standorte drei- bzw. viermal erfasst, damit ein durchschnittlicher Auslastungsgrad ermittelt und Tageszeiten bzw. Wochentage mit hoher Auslastung festgestellt werden konnten. Gleichzeitig wurde geprüft, ob Dauerparker zu verzeichnen sind.

Problembereiche

Die folgende Fotodokumentation zeigt einige Problempunkte:

1. Vorhandene Fahrradabstellanlagen mit großer Nachfrage



Am Bürgeramt, Schmiedtorstraße



Neckarhalde / Münzgasse

2. „Wild“ geparkte Fahrräder am Geländer



Fruchtschranne



Neckarhalde

**„Wildes“
Fahrradparken**

3. „Wild“ geparkte Fahrräder am Beginn der Fußgängerzone



Lange Gasse / Hafengasse Haaggasse Lange Gasse

4. Sonstige „wild“ geparkte Fahrräder im Gehweg- /Seitenbereich



Neue Gasse An der Jakobskirche / Jakobsgasse

**Nicht angepasste
Nutzung /
Fremdbesatz**

5. Nutzung von Radabstellanlagen für Werbezwecke, Fahrräder mit Anhänger und Krafträder



Neue Gasse Neue Gasse Neckarhalde

**6. Zusätzlicher Bedarf an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder mit
Anhängern und im privaten Bereich**



Neckarhalde / Münzgasse Neckarhalde

Gute Beispiele

**7. Gute Beispiele für Abstellanlagen im Verkehrsraum am Fahrbahn-
rand, in Beherbergungsbetrieben und zur Nutzung von brachliegenden
Flächen**

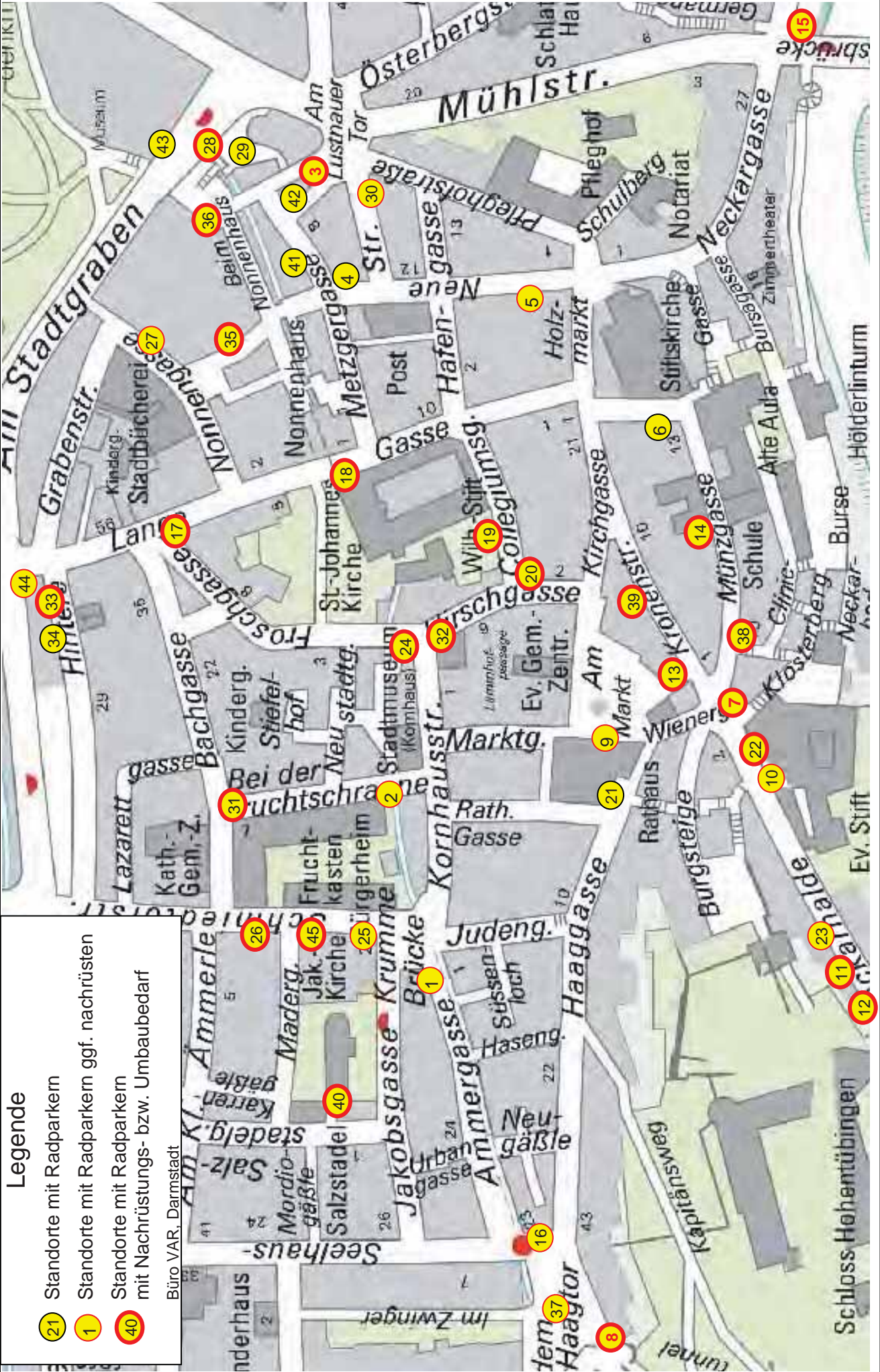


Neue Gasse Hotel an der Burgsteige Bursagasse

Legende

- 21 Standorte mit Radparkern
- 1 Standorte mit Radparkern ggf. nachrüsten
- 40 Standorte mit Radparkern mit Nachrüstungs- bzw. Umbaubedarf

Büro VAR, Darmstadt



Anzahl der Radpar-
ker und Standorte

3.4.2 Im Bereich der Universität

Im Rahmen der Bestandsaufnahme im Bereich der universitären Einrichtungen wurden Abstellanlagen an 20 Standorten für insgesamt 1.415 Fahrräder begutachtet (Übersichtsplan: S. 41, tabellarische Auswertung: Anlage VII).

Zusätzlich wurden zwei Standorte mit einer größeren Zahl von „wild“ abgestellten Fahrrädern auf der Südseite der Neuen Aula erfasst (siehe nachstehendes Foto).



Wilhelmstraße, Eberhard-Karls-Universität

Generelle
Mängel

Darüber hinaus wurden mehrere Standorte besichtigt, an denen zwar neue Abstellanlagen nachgerüstet wurden, wo die älteren Abstellanlagen jedoch nicht rückgebaut wurden. Dort zeigte sich eindeutig, dass die älteren Anlagen, die den geltenden Standards hinsichtlich Standsicherheit und Diebstahlschutz nicht entsprechen, nicht mehr angenommen werden. Sie wurden bei der Auslastungsberechnung folglich nicht mitgezählt, aber bei der Maßnahmenplanung berücksichtigt.



Östlich der Universitätsbibliothek



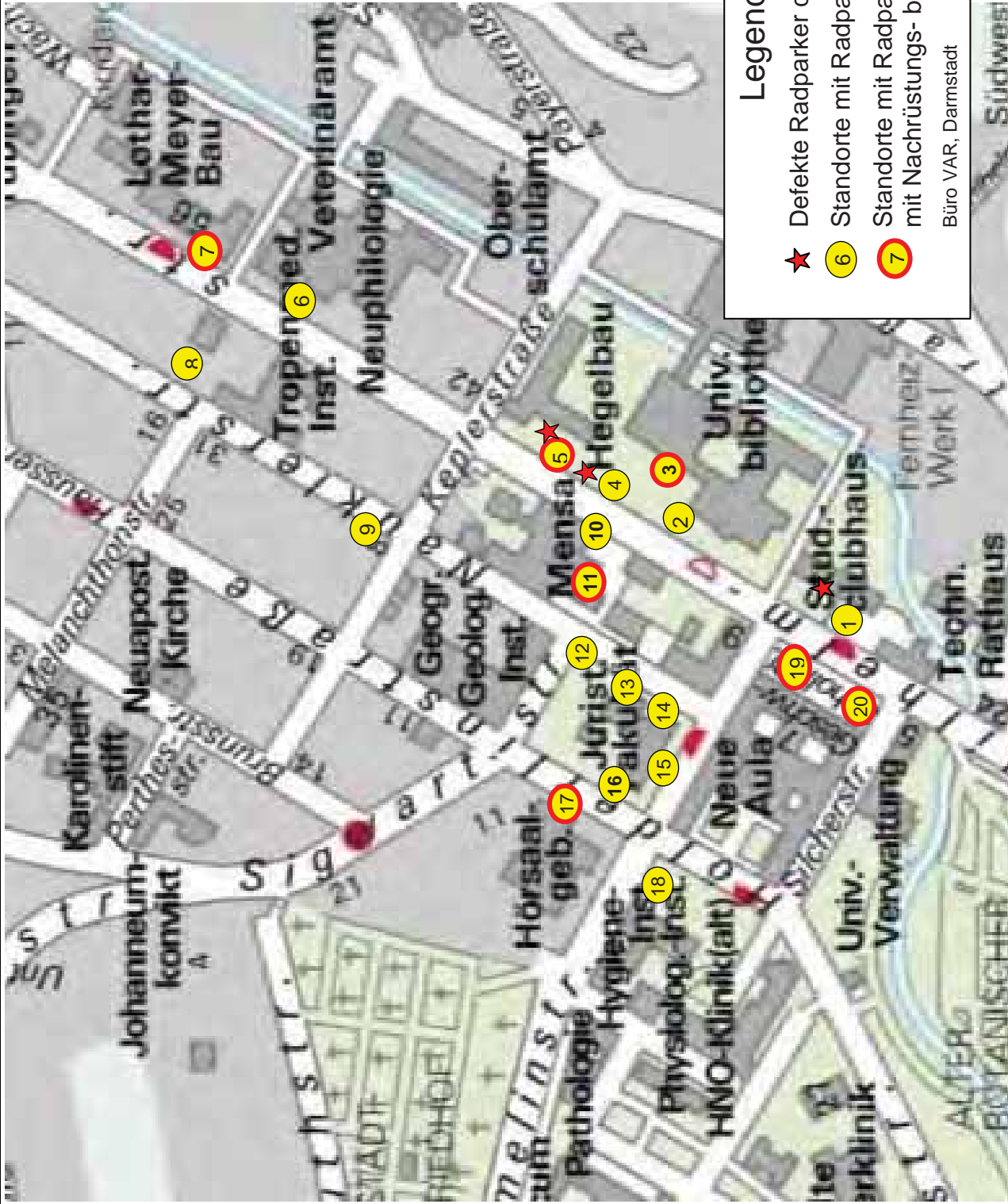
Stud. Clubhaus

Nicht mehr ge-
brauchsfähige
Fahrräder

Vereinzelt wurden nicht mehr gebrauchsfähige Fahrräder angetroffen. In einigen Bereichen ist das Fahrradparken durch Beschilderung verboten.



stud. Clubhaus am Hegelbau



Legende

- ★ Defekte Radparker demontieren
 - 6 Standorte mit Radparkern
 - 7 Standorte mit Radparkern mit Nachrüstungs- bzw. Umbaubebedarf
- Büro VAR, Darmstadt

3.4.3 An Haltestellen des ÖPNV (Bike+Ride)

Erfassungsbereiche

Hauptbahnhof

Die Fahrradabstellanlagen am Hauptbahnhof lassen sich grob in vier Erfassungsbereiche untergliedern (Abb. 12).

1. Haupteingang



Standorte von Radabstellanlagen am Hauptbahnhof

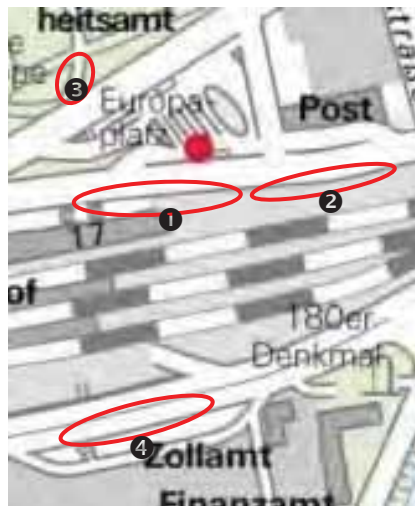


Abbildung 12: Fahrradabstellanlagen im Bereich des Hauptbahnhofs

Am Haupteingang gibt es 102 nicht mehr nutzungsgerechte Radparker in Form von Felgenklemmern sowie 40 Hoch-Tief Radparker. An einem Samstag wurden 309 Fahrräder gezählt. Somit stehen nur für 13 % der geparkten Fahrräder bedarfsgerechte Abstellmöglichkeiten zur Verfügung. Die meisten der weiteren 87 % orientieren sich allerdings an den vorhandenen Felgenklemmern. Es kommt lediglich im Bereich der Treppenabgänge zur Unterführung Richtung Anlagensee zu Behinderungen.

Dokumentation am Haupteingang



Felgenklemmer



Radparker mit Hoch-Tief Einstellung

Nordseite
des Hbf.

2. Im östlichen Zugangsbereich (Europaplatz/Busbahnhof)

Im östlichen Zugangsbereich standen zum Zählzeitpunkt 85 Fahrräder auf 108 Stellplätzen, dies entspricht einem Auslastungsgrad von 79 %. Aufgrund von Nutzungsüberlagerungen muss in diesem Bereich allerdings berücksichtigt werden, dass einige Stellplätze für Einkaufsfahrten und andere Zwecke genutzt werden und nicht in vollem Umfang dem Bike-und-Ride-Kunden zu Verfügung stehen.

Nordseite
des Hbf. am
Busbahnhof



3. Nördliche Unterführung am Anlagensee

An der nördlichen Unterführung standen zum Zählzeitpunkt 29 Fahrräder, es gab jedoch nur zehn Bügel mit 20 Stellplätzen. Das entspricht einer Auslastung von 145 %.

Nordseite
des Hbf. /
Anlagensee



Südseite
des Hbf.

4. Hauptbahnhof Südseite (Hegelstraße)

An der Südseite gibt es vier überdachte Abstellanlagen mit insgesamt 112 Abstellplätzen. Zusätzlich gibt es 34 Hoch-Tief Radparker und zwölf Fahrradboxen. Das ergibt insgesamt 157 Abstellplätze, denen zum Zählzeitpunkt (einem Donnerstag) 166 Fahrräder gegenüberstanden. Das entspricht einem Auslastungsgrad von 106 %. Bei einer Nacherhebung (Dienstag um 11:15 Uhr) wurden 227 Fahrräder gezählt. Das entspricht einer Auslastung von 145 %.



Bike + Ride an weiteren Bahnhöfen im Stadtgebiet

1. Westbahnhof - 72 überdachte Abstellplätze, 6 Fahrradboxen

Die Abstellanlage liegt eingangsnah und ist ansprechend gestaltet. Die sechs vorhandenen Fahrradboxen sind dauerhaft vermietet. Die Auslastung der überdachten Abstellanlage lag an einem Freitag (12:15 Uhr) bei 63 %.



Blickrichtung Norden



Blickrichtung Süden

2. Derendingen Bahnhof - 14 überdachte Abstellplätze, 0 Boxen

Die Abstellanlage liegt in Bahnsteignähe und ist ansprechend gestaltet. Die Auslastung der überdachten Fahrradabstellanlage lag an einem Donnerstag (12:52 Uhr) bei 71 %.



Blickrichtung Süden



Blickrichtung Norden

3. Unterjesingen Mitte – 18 Abstellplätze (davon 14 überdacht), 0 Boxen

Die Abstellanlage liegt in Bahnsteignähe und ist ansprechend gestaltet. Die Auslastung der überdachten Abstellanlage lag an einem Freitag (13:25 Uhr) bei 50 %.



Blickrichtung Westen



Blickrichtung Osten

4. Unterjesingen Sandäcker, 40 überdachte Abstellplätze am westlichen Zugang , 0 Boxen

Hier befinden sich drei Abstellanlagen, eine am westlichen und zwei am östlichen Zugang zum Bahnsteig. Die Auslastung der größeren Anlage im Westen ist mit 2,5 % sehr gering. Dies kann jedoch auch mit dem unüblichen Zählzeitraum zusammen hängen. Im gleichen Zählzeitraum war die östliche nicht überdachte Abstellanlage zu 63 %, die überdachte zu 88 % ausgelastet.



Blickrichtung Westen (B+R am westlichen Zugang)

16 überdachte Abstellplätze am östlichen Zugang , 0 Boxen

16 nicht überdachte Abstellplätze am östl. Zugang , 0 Boxen



Blickrichtung Süden
beide B+R am östlichen Zugang



Blickrichtung Süden

5. Lustnau Bahnhof - keine Radstellplätze, keine Fahrradboxen

Es wurden keine Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Lustnau festgestellt. Es konnten auch keine geparkten Fahrräder vor Ort ermittelt werden. Dies kann jedoch auch mit dem unüblichen Zählzeitraum zusammenhängen, da die Beobachtungen an einem Samstag um 13:50 Uhr erfolgten.



Blickrichtung Westen

Bike+Ride an Bushaltestellen

Nachstehend ist der vor Ort erfasste Bestand und die Auslastung von Bike+Ride Anlagen an Bushaltestellen (bzw. für Bike+Ride in Frage kommenden Bushaltestellen dargestellt.

1. Haltestelle „Parkhaus König“

34 nicht überdachte Abstellplätze (17 Anlehnbügel)

An einem Freitag um 9:15 Uhr wurden 16 geparkte Fahrräder gezählt, das entspricht einer Auslastung von 47 %.



Blickrichtung Norden

2. Haltestelle „Mohlstraße“ keine Abstellplätze vorhanden

Bei der Zählung an einem Samstag um 16:55 Uhr wurden zwei „wild“ geparkte Räder im Umfeld der Haltestelle gezählt, obwohl der Zählzeitraum in die Schwachlastzeit des Verkehrs fällt.



Blickrichtung Westen



Blickrichtung Osten

3. Haltestelle „Brunsstraße“

14 nicht überdachte Abstellplätze (7 Anlehnbügel)

Bei der Zählung an einem Montag um 16:06 Uhr wurden 14 Fahrräder auf den Abstellplätzen und zwei „wild“ geparkte Fahrräder im Umfeld der Haltestelle gezählt, das entspricht einer Auslastung von 100 %.



Blickrichtung Süden



Blickrichtung Norden

4. Haltestelle „Uni-Kliniken-Tal“

Es sind keine Abstellplätze vorhanden

Bei der Zählung an einem Montag um 19:04 Uhr wurden keine geparkten Fahrräder im Umfeld der Haltestelle festgestellt. Es steht jedoch auch kein Angebot zu Verfügung.



Blickrichtung Norden



Blickrichtung Osten

5. Haltestelle „Stadtgraben“

36 nicht überdachte Abstellplätze
(insgesamt 18 Anlehnbügel an drei Standorten)

Bei der Zählung an einem Samstag um 19:30 Uhr wurden 20 Fahrräder und zwei Motorroller gezählt. Dies entspricht einer Auslastung von 53 % bzw. 59 %, wenn man die durch die Motorroller blockierten Stellplätze einrechnet.



Blickrichtung Südosten



Blickrichtung Nordwesten



Blickrichtung Süden



Blickrichtung Nordwesten

6. Haltestelle „Steige“ Lustnau keine Abstellplätze vorhanden

Bei der Zählung an einem Sonntag um 18:08 Uhr wurden keine geparkten Fahrräder im Umfeld der Haltestelle festgestellt, es handelt sich jedoch auch um die Schwachlastzeit des Verkehrs.



Blickrichtung Süden

7. Haltestelle „Zollernstraße“ in Pfrondorf

Acht nicht überdachte Abstellplätze (Felgenklemmer)

Bei der Zählung an einem Dienstag um 16:50 Uhr wurden keine geparkten Fahrräder im Umfeld der Haltestelle festgestellt.



Blickrichtung Westen

8. Haltestelle „Kneiple“ in Weilheim

Sieben Radstellplätze mit Hoch-Tief-Einstellung

Bei der Zählung an einem Donnerstag um 15:54 Uhr wurde ein Fahrrad gezählt. Dies entspricht einer Auslastung 14 %.



Blickrichtung Süden

9. Haltestelle „Rathaus“ in Bühl

Sieben nicht überdachte Abstellplätze (Hoch-Tief-Einstellung)

Drei nicht überdachte Abstellplätze (Felgenklemmer)

Bei der Zählung an einem Donnerstag um 15:03 Uhr wurden sechs Fahrräder gezählt. Dies entspricht einer Auslastung 60 %.



Blickrichtung Nordosten



Blickrichtung Westen

3.4.4 Im weiteren Stadtgebiet

Erfassungsbereiche

Die weitere Aufnahme von Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet wurde zur besseren Übersicht in verschiedene Bereiche unterteilt:

- **Schulstandorte**
- **Firmen / Arbeitgeber**
- **An Einzelhandelsgeschäften**
- **Freizeitbereich**
- **Abstellanlagen im öffentlichen Raum**
- **Im privaten Bereich**
- **Französisches Viertel**

Fotodokumentation zur Radparkern an weiteren Zielpunkten im Anhang

Im Anhang in der Anlage VIII sind weitere Fotodokumentationen über Fahrradabstellanlagen für die folgenden Bereiche:

- **Schulstandorte**
- **Firmen / Arbeitgeber**
- **Universitätskliniken Berg**
- **Universitätskliniken Tal**
- **Technisches Rathaus**
- **Weitere Arbeitgeber**
- **An Einzelhandelsgeschäften**
- **Freizeitbereich**
- **Radparker im öffentlichen Raum**
- **Im privaten Bereich**
- **Französisches Viertel**

3.5 Radwegweisung

Gestaltungsbeispiel Pfeilwegweiser

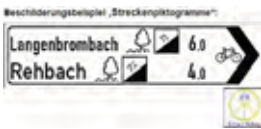
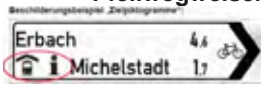


Abbildung 13

Die Radwegweisung ist eine nicht amtliche Hinweisbeschilderung und bundesweit durch das „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ [80] eingeführt.

Für die Planung, Bearbeitung und Erstellung der benötigten Radwegweisungsunterlagen stehen entsprechende Softwarelösungen auf hohem Niveau zur Verfügung, die eigens zur Erstellung von Kartastern zur Radwegweisung nach den gesetzlichen Vorgaben entwickelt wurden. Die EDV-gestützte Bearbeitung der Radwegweisung bietet die Möglichkeit

- alle Radwegweisertypen originalgetreu darzustellen,
- übersichtliche Datengrundlagen für die Herstellung und
- Montage der Radwegweiser zu liefern,
- Routenergänzungen, und -anpassungen vorzunehmen
- sowie eine problemlose Qualitätssicherung zu ermöglichen.

In den nachfolgenden Kapiteln werden die einzelnen Radwegweisungselemente und -inhalte vorgestellt.

3.5.1 Erläuterung zur Radwegweisungssystematik

Anwendung Tabellenwegweiser

Tabellenwegweiser finden als Zielwegweiser an großen Knoten und Kreuzungen bzw. Abzweigungen von aufeinander treffenden Routen Anwendung, so auch bei Querungen über klassifizierte Straßen, wenn die Sichtbeziehungen keine Pfeilwegweiser zulassen. In der Regel kommen Tabellenwegweiser bei Knoten mit Mittel- und/oder Dreiecksinseln und im städtischen Bereich an großräumigen Kreuzungen zur Anwendung. Tabellenwegweiser erfüllen ebenso die Funktion von Vorwegweisern. Der Radfahrer kann sich somit frühzeitig für eine Fahrtrichtungsänderung einordnen.

Ausführung

Tabellenwegweiser



Abbildung 14 [33]



Abbildung 15 [33]

Material: Aluminium-Hohlkastenprofile
Standardgröße: 100 cm x 25 cm

Pfeilwegweiser (Regelfall)

Anwendung Pfeilwegweiser kommen als Zielwegweiser an Kreuzungen und Einmündungen zur Anwendung und sind beidseitig bedruckt (auch sogenannte Armwegweiser). Sie weisen somit auf den Verlauf der Route auch für den Querverkehr hin. Ebenso sind Pfeilwegweiser erforderlich, wenn Radrouten aufeinander treffen bzw. abzweigen. Bei Querungen über klassifizierte Straßen, auf denen Radverkehr stattfindet, werden Pfeilwegweiser dann gewählt, wenn die Sichtbeziehungen Pfeilwegweiser anstatt Tabellenwegweiser zulassen. Im Ausnahmefall können auch zwei Schilderstandorte an einem Knoten die erforderliche Sichtbeziehung ermöglichen. Sind an Ortseinfahrten keine Ortstafeln vorhanden, ist ebenfalls ein Pfeilwegweiser anzubringen. Je Richtung ist ein Element mit zwei Zielangaben sinnvoll.

Ausführung **Pfeilwegweiser**

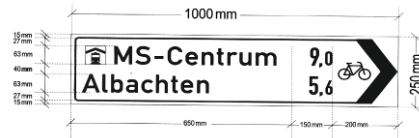


Abbildung 16 [33]



Abbildung 17 [33]

Material: Aluminium-Hohlkastenprofile
Standardgröße: 100 cm x 25 cm (in städtischen Bereichen)
 80 cm x 20 cm (im Forst)

Die kleinere Schildergröße soll dort angewendet werden, wo das Landschaftsbild nur geringfügig beeinflusst werden soll. Dies trifft vorrangig im Bereich des Grünen Netzes, das heißt auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen zu.

Beschilderungsbeispiel **Erläuterungsbeispiel der Inhalte von Radwegweisern**

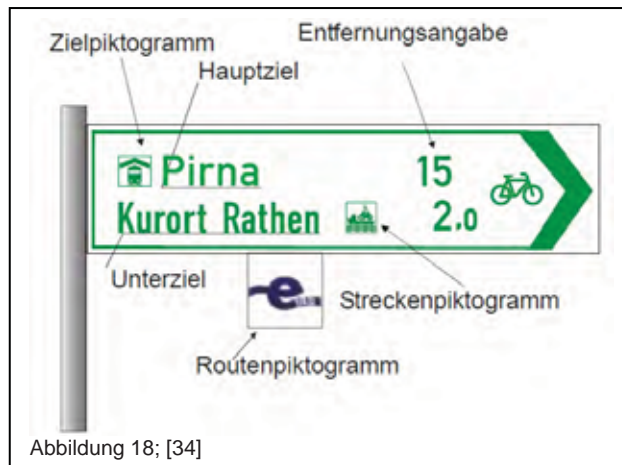


Abbildung 18; [34]

Zwischenwegweiser

Anwendung

Zwischenwegweiser kommen zur Anwendung, wenn der Verlauf der Route nicht eindeutig nachvollziehbar ist und ein Zielwegweiser nicht notwendig erscheint, z.B. wenn die Strecke versetzt weitergeführt wird oder als Bestätigung des Routenverlaufs bei längeren Strecken ohne Abzweig. In der Regel sind Zwischenwegweiser erforderlich, um den Streckenverlauf in Abständen von ca. 1 km zu bestätigen, auf Steigungsstrecken in engeren Abständen. Es sollten nicht mehr als drei Zwischenwegweiser nacheinander aufgestellt werden. Die Schriftgrößen sind im Verhältnis zur Schildergröße nach den Angaben aus dem Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung anzupassen.

Ausführung

Zwischenwegweiser

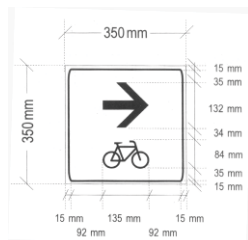


Abbildung 19; [33]

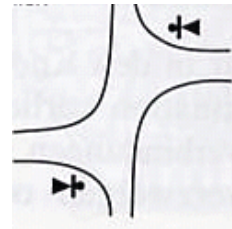


Abbildung 20; [33]

Zusatzplaketten

Anwendung

Zusatzplaketten beinhalten Hinweise auf touristische Routen, sogenannte Themenrouten. Sie kommen dort zur Anwendung, wo die touristischen Routen im Zuge von mit Radwegweisung ausgestatteten Radwegeverbindungen verlaufen. Die Zusatzplaketten sind mit einem Einschubprofil ausgestattet und werden in das Hohlkastenprofil des Zielweisers (Tabellen- bzw. Pfeilwegweiser) eingeschoben.

Ausführung

Es kommen Bleche im 3 mm Dicke zur Anwendung. Die Bleche haben eine Größe von 125 mm x 125 mm bzw. 150 mm x 150 mm und sind in der Regel mit einem Schwalbenschwanzprofil zum Einschieben versehen. Folgende touristische Routen sind im Gemarkungsgebiet der Stadt Tübingen vorhanden und sollten in Form der entsprechenden Zusatzplakette mit Logo aufgenommen werden:



Neckartal-Weg, Hohenzollern-Weg, Tübingen Tour, Ammertalweg / Naturpark Schönbuch

3.5.2 Betreiber und Arten der Radwegweisung

Touristische Routen

Die bereits bei der Bestandsaufnahme zusammengetragenen Informationen über die Art der Beschilderung und die Länge der vorhandenen touristischen Radrouten

- Neckartal-Weg,
- Hohenzollern-Weg,
- Tübingen Tour und
- Ammertalbahnradroute / Naturpark Schönbuch

werden im Kapitel 3.7.2 näher erläutert.

Bei der weiteren Planung werden diese Routen aufgegriffen und für die zukünftige Radwegweisung in Tübingen als touristische Radrouten berücksichtigt.

Gutes Beispiel

Das Radwegweisungssystem ermöglicht es, diese touristischen Radrouten in Form von Zusatzplaketten in die Zielwegweisung zu integrieren, wie dies an einzelnen Standorten des Neckartal-Wegs und des Hohenzollern-Wegs bereits geschehen ist, siehe Foto.



Radwegweiser neuer Generation mit Routenlogo als touristischen Hinweis

Schlechtes Beispiel

Die überwiegende Anzahl von Radwegweisern gehört jedoch zur kommunalen Radwegweisung. Diese besteht vorwiegend aus Zielwegweisern, die jedoch zumeist keine Kilometerangaben beinhalten. Anhand des nachstehenden Fotos kann man sehr gut die verschiedenen Epochen der Radwegweisung erkennen. Obwohl keine Unterlagen über die Historie der Radwegweisung in Tübingen vorliegen kann vermutet werden, dass eine große Zahl der vorgefundenen Radwegweiser bereits seit 15 bis 20 Jahren ihren Zweck erfüllt.



Standort mit Radwegweisern aus vier Generationen



3.6 Multi- und Intermodalität

Unter Multimodalität wird im Bereich des Verkehrswesens der Übergang von einem Verkehrsmittel auf ein anderes verstanden. Mit Bezug auf den Radverkehr handelt es sich um die Schnittstellen der Verkehrsarten. Als Beispiel für die bekannteste Art der Multimodalität im Bereich des Radverkehrs ist Bike+Ride zu nennen.

3.6.1 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Verknüpfung mit der Bahn

Über den Tübinger Hauptbahnhof sind folgende wichtige Zielpunkte zu erreichen, in der Klammer ist der Zeitbedarf zum Erreichen des Zieles ab Tübingen Hbf. und die Gattung des Zugangebots angegeben:

- Rottenburg (8 min., Regionalbahn)
- Reutlingen (9 min., Interregio-Express, 10 min., Regional-Express (RE))
- Mössingen (10 min., Interregio-Express, Hohenzollernbahn)
- Herrenberg (24 min., Regionalbahn)
- Stuttgart (46 min., Interregio-Express, 1:01 Std. Regionalbahn)

Der Tübinger Hauptbahnhof ist außerdem ein wichtiger Umsteigepunkt.

In Tübingen bestehen folgende weitere Bahnhaltspunkte:

- Tübingen-Lustnau (nach Tüb. Hbf. und Reutlingen)
- Tübingen-Derendingen (nach Tüb. Hbf. und Mössingen)
- Tübingen West (nach Tüb. Hbf./Stuttgart [RE] und Herrenb.)
- Unterjesingen Mitte (nach Tüb. Hbf./Stuttgart [RE] und Herrenb.)
- Unterjesingen Sandäcker (nach Tüb. Hbf./Stuttgart [RE] und Herrenb.)

Für Fahrräder stehen am Bahnhof im begrenzten Umfang Fahrradabstellanlagen zur Verfügung (Kapitel 3.4.3), Fahrräder können aber auch im Zug mitgenommen werden. Eine Fahrradkarte für die Nahverkehrszüge der Deutschen Bundesbahn (DB) kostet 4,50 Euro [6] (Stand April 2010). In den speziellen Fahrradbussen und -zügen, die im Sommerhalbjahr im Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau (naldo) verkehren, ist die Fahrradmitnahme kostenlos [7].

Verknüpfung mit dem Bus

In Tübingen gibt es ein engmaschiges Netz von Buslinienverbindungen (Abb. 8).

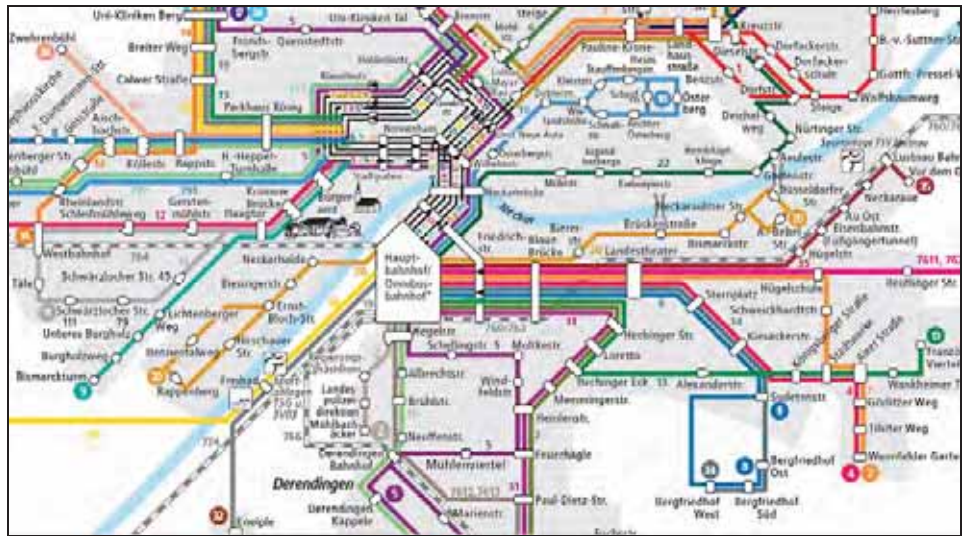


Abbildung 21: Kartenausschnitt des Liniennetzplan, der Tübinger Verkehrsbetriebe, Stadtverkehr Tübingen, SVT

Der Busverkehr spielt insbesondere bei der Fahrradmitnahme im Bus zu den höher gelegenen Stadtteilen im Tübinger Norden eine wichtige Rolle. Die Fahrradmitnahme ist jedoch auf wenige Haltestellen begrenzt und zudem mit Sperrzeiten (in den Klammern) belegt:

- Brunsstraße, Linie 3,4 (7-9, 12-14 und 16-19 Uhr) Linie 15 (7-9 Uhr)
- Linsenbergstraße, Linie 2 (7-9 12 -14 Uhr und 16-19 Uhr)
- Mohlstraße, Linie 6 (7-9, 12-14 Uhr und 16-19 Uhr)
- Parkhaus König, Linie 13, 18, 19 (7-10 Uhr)
- Dorfackerstraße, Linie 1
- Haagtor, Linie 9
- Kiesackerstraße, Linie 8
- Österbergstraße, Linie 10
- Rappstraße, Linie 14
- Stuttgarter Straße, Linie 7
- Steige, Nachtbus 91
- Weilerhalde, Nachtbus 97

Lediglich an der Bushaltestelle „Parkhaus König“ stehen Fahrradabstellanlagen zur Nutzung für Bike+Ride zur Verfügung (Foto).



Foto: Büro VAR

Verknüpfung mit dem Carsharing

In Tübingen gibt es derzeit 40 Stellplätze, an denen Autos ausgeliehen werden können (Abb. 22).



Abbildung 22: Lage der Standorte an denen Teil-Autos zum Entleihen zur Verfügung stehen

Laut Aussage des Betreibers kommt ein Viertel bis ein Drittel aller Kunden mit dem Rad zur Verleihstation.



Ein Fahrzeug von Teil-Auto, Quelle: Website der Stadt Tübingen

3.6.2 Öffentliches Fahrradverleihsystem



Foto: Büro VAR

Vom Betreiber Nextbike können in Tübingen an insgesamt neun Standorten Fahrräder ausgeliehen werden. In der Winterzeit (je nach Witterung von Anfang November bis Ende Februar) werden diese nicht zur Verfügung gestellt. An den neun Stationen (Abb. 23), die mit einer Hinweistafel zur Funktionsweise ausgestattet sind, stehen jeweils fünf bis acht Fahrräder. Insgesamt stehen in Tübingen 50 öffentliche Fahrräder zur Verfügung. Die Leihgebühr beträgt 1 € pro Stunde bzw. 8 € pro Tag (ab der fünften Nutzerstunde). Die Fahrräder können nach der Registrierung über eine Kundenhotline ausgeliehen werden.

Standorte:

- Schnarrenbergstraße / Parkhaus König (siehe Foto, links),
 - Haagtorplatz,
 - Eberhardsbrücke / Tourismusinformatio-
 - Europaplatz / Hauptbahnhof,
 - Österbergstraße / Lustnauer Tor,
 - Nauklerstraße / Universität,
 - Silcherstraße / Universität / Alter Botanischer Garten,
 - Neue Straße / Ecke Hafengasse ,
 - Rappenberghalde / Campingplatz
- Standort Parkhaus König



Abbildung 23: Lage der Standorte, an denen öffentliche Fahrräder entliehen werden können

3.6.3 Privater Fahrradverleih

Neben dem öffentlichen Fahrradverleihsystem besteht die Möglichkeit, von Fahrradhändlern oder anderen Organisationen Fahrräder zu leihen.

Bei den Recherchen konnten sechs private Fahrradverleiher ermittelt werden, die auch auf der Website der Stadt Tübingen [8] gelistet sind. Es handelt sich in der Regel um den Fahrradhandel, der einen zusätzlichen Fahrradverleih betreibt. Im begrenzten Umfang werden auch Pedelecs zum Verleih angeboten. Das Fahrradverleihgeschäft richtet sich erfahrungsgemäß überwiegend an Besucher der Stadt, die das Fahrrad für touristische Unternehmungen nutzen.

3.7 Kartenwerke / Touristische Routen

vorhandene Kartenwerke



Abbildung 24

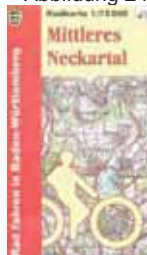


Abbildung 25



Abbildung 26



Abbildung 27

Kartenwerke und die Vermarktung des Radverkehrs über ein touristisches Radroutenangebot sind ein wichtiger Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit, mit der der Radverkehr im öffentlichen Bewusstsein verankert wird. Außerdem gewähren sie einen Einblick in die bestehenden Strukturen.

3.7.1 Kartenwerke

Um möglichst alle bestehenden Radwegeverbindungen und relevanten Parameter in Tübingen für die konzeptionelle Bearbeitung des innovativen Radverkehrsnetzes heranzuziehen, wurden die vorhandenen Kartenwerke gründlich analysiert. Dazu wurden die folgenden aktuellen Karten und Materialien verwandt, die wichtige radverkehrliche Inhalte im Tübinger Stadtgebiet beinhalten:

- Fahrrad-Stadtplan Tübingen, (Abb.24)
Maßstab = 1 : 12.500 (mit Innenstadtplan 1 : 5.000)
Herausgeber: Stadt Tübingen, 2009
- Radfahren in Baden-Württemberg / Radkarte Mittleres Neckartal, (Abb.25)
Maßstab = 1 : 75.000 (mit Innenstadtplan 1 : 5.000)
Herausgeber: Landesvermessungsamt Baden-Württemberg, 2008
- Landkreis Tübingen / Freizeitkarte (Naturpark Schönbuch), (Abb.26),
Maßstab = 1 : 35.000
Herausgeber: Landesvermessungsamt Baden-Württemberg (BW), 2007
- Radlerparadiese bequem erfahren (17 Fernradweg, 4.000 km in BW), (Abb.27)
Maßstab = 1 : 375.000
Herausgeber: Baden-Württemberg, Tourismus-Marketing
- Radwegnetz Konzeption Landkreis Tübingen (Entwurf), (ohne Abbildung),
Maßstab = 1 : 50.000
Herausgeber: Landratsamt Tübingen, Februar 2010

Weitere wichtige Informationen bezüglich der vorhandenen Radroutenführungen konnten - insbesondere auch über Alltagsradwegeverbindungen - unter folgenden Stichworten im Internet recherchiert werden:

- Bike Map
- ADFC-Tourenplanung
- Open Street Map
- Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) Radroutenplaner

3.7.2 Touristische Radrouten

Die im Kapitel 3.7.1 aufgeführten Radkarten beinhalten eine Vielzahl von unterschiedlich gekennzeichneten Radrouten bzw. Radwegeverbindungen. Es wurden folgende Bezeichnungen für Radwegeverbindungen - die je nach Karte unterschiedlich sind - verwendet:

- Hauptradwege
(mit unterschiedlichen Kennzeichnungen je Führungsart)
- Verbindungsstrecken
- Überregionaler Radweg (Radfernweg)
- Regionaler Radweg
- Sonstiger Radweg
- Radweg
- Radweg auf öffentlicher Straße
- Wander- und Radweg
- Kreis-Radrundweg

Bezüglich vorhandener durchgängiger Radroutenverläufe konnten folgende touristische Radrouten identifiziert werden:

- Neckartal-Weg (Kap. 3.7.2.1)
- Hohenzollern-Weg (Kap.3.7.2.2)
- Tübingen Tour (Kap. 3.7.2.3)
- Radrouten von der Ammertalbahn zum Naturpark Schönbuch (Kap. 3.7.2.4)

Im Folgenden werden die radtouristischen Routen vorgestellt. Die darüber hinaus erfassten Radwegeverbindungen wurden im Rahmen der weiteren konzeptionellen Ausarbeitung berücksichtigt.

3.7.2.1 Neckartal-Weg

Bedeutung

Die Route besteht seit über 10 Jahren, ist somit einer der bedeutendsten Fernradwege Baden-Württembergs und wird als radtouristischer Magnet stark beworben. Die Anzahl der Radtouristen weist ein stetiges Wachstum von ca. 30% pro Jahr aus.

Routenverlauf / Streckenlänge

Als Flussroute ist die Route steigungsarm und insgesamt 356 km lang. Sie führt von Villingen-Schwenningen bis nach Mannheim und kann in vier Etappen unterteilt befahren werden. Der Verlauf führt über ruhigere Wege, zumeist abseits großer Straßen.



Abbildung 28: Gesamter Streckenverlauf des Neckartal-Wegs

Zwischenwegweiser



Zielwegweiser



Zuständigkeit

Geschäftsstelle Tourismus-Marketing GmbH Baden-Württemberg
Esslinger Straße 8
70182 Stuttgart
Tel. 0711 / 23 85 80

Ausstattung

Der Neckar-Radweg ist mit einheitlichen Wegweisern, siehe Abbildung links, ausgestattet. Das Logo zeigt einen stilisierten Radfahrer vor blauem Hintergrund. Im Jahr 2008 wurde die Radwegweisung erneuert und mit weiteren Zielwegweisern mit Fern- und Nahziel ausgestattet.

Streckenverlauf durch Tübingen (14 km)



Abbildung 29: Verlauf des Neckar-Wegs durch Tübingen

3.7.2.2 Hohenzollern-Weg



Abbildung 30: Gesamter Streckenverlauf des Hohenzollern-Wegs

Zwischenwegweiser



Zielwegweiser



Bedeutung

Der Hohenzollern-Weg ist ein Radfernweg des Landes Baden-Württemberg.

Routenverlauf / Streckenlänge

Die Streckenlänge beträgt 188 Kilometer. Er verläuft von Esslingen am Neckar über den Naturpark Schönbuch - nördlich an Tübingen vorbei - nach Rottenburg und weiter über Tuttlingen an den Bodensee nach Radolfzell. Die Strecke verläuft teilweise über asphaltierte Wege und teilweise über Waldwege. Es sind geringe bis mittlere aber auch starke Steigungen im Verlauf der Route enthalten.

Zuständigkeit

Geschäftsstelle Tourismus-Marketing GmbH Baden-Württemberg
Esslinger Straße 8

70182 Stuttgart

Tel. 0711 / 23 85 80

Ausstattung

Der Hohenzollern-Weg ist – wie der Neckartal-Weg – mit einheitlichen Wegweisern, siehe Abbildung links, ausgestattet. Im Jahr 2008 wurde die Radwegweisung erneuert und an wichtigen Abzweigen mit weiteren Zielwegweisern mit Fern- und Nahziel ausgestattet.

Streckenverlauf im Bereich Tübingen

(13,5 km gesamt - 4,5 km im Westen und 9 km im Norden)



Abbildung 31: Verlauf des Hohenzollern-Wegs durch Tübingen (in zwei Teilen)

3.7.2.3 Tübingen Tour

Bedeutung

Der als „TÜ – Tour“ benannte Radrundweg ist eine touristische Radroute des Landkreises Tübingen. Sie ist in 4 Etappen unterteilt und wird unter anderem auch vom Verkehrsverein der Stadt Tübingen beworben.

Routenverlauf / Streckenlänge

Der Radrundweg durch den kompletten Landkreis Tübingen hat eine Länge von rund 160 km, wobei Tübingen im nordöstlichen Bereich der Route liegt (siehe Karte unten). Es werden in Teilen die bestehenden Fernradwege des Neckar-Radwegs und Hohenzollern-Radwegs mitbenutzt. Über die Streckencharakteristik liegen keine Angaben vor, der Verlauf ist jedoch im Bereich Tübingen entsprechend der Zielgruppe auf die touristischen Belange abgestimmt und beinhaltet eine Vielzahl von Waldwegen im Naturpark Schönbuch.

Zuständigkeit

Landratsamt Tübingen, Abt. Verkehr und Straßen
 Wilhelm-Keil-Straße 50
 72072 Tübingen
 Tel. 07071/207-4330

Ausstattung

Die „TÜ – Tour“ ist lediglich mit Zwischenwegweisern beschildert (siehe Foto links), die den Verlauf der Radroute sicherstellen.

Streckenverlauf im Bereich Tübingen

(91,4 km gesamt – davon 2,9 km Neckartal-Weg und 1,2 km Hohenzollern-Weg)



Abbildung 33: Verlauf der Tübingen Tour durch Tübingen



Abbildung 32: Verlauf der Tübingen Tour

Zwischenwegweiser



3.7.2.4 Ammertal-Radweg

(Verbindungsrouuten Ammertalbahn - Naturpark Schönbusch)

Bedeutung

Der Ammertal-Radweg ist eine regionale Radroute zwischen Tübingen und Herrenberg. Eine beliebte Flussroute mit begleitender gleichnamiger Bahnlinie, die für Radfahrer und Wanderer geplant wurde. Es bestehen entlang des Ammertal-Radwegs verschiedene Abzweige zum Naturpark Schönbusch.



Fotos: Büro VAR



Routenverlauf / Streckenlänge

Die Rad- und Wanderroute (siehe Karte unten) entlang der Ammer hat eine Länge von 22 km. Die Strecke verläuft parallel zur Bahnlinie und bietet eine optimale Verknüpfung zum ÖPNV. Die Route verläuft auf befestigten Forst- und Feldwegen. Start- und Zielpunkt sind der Bahnhof in Herrenberg und der Westbahnhof in Tübingen. Es gibt jedoch auch zwei weitere Streckenvarianten, die von Tübingen über den Naturpark Schönbusch nach Herrenberg verlaufen, einen über Hagelloch und einen von Unterjesingen aus.

Zuständigkeit

Naturpark Schönbusch

Im Schloss

72074 Tübingen

Mail: Naturpark.Schoenbuch@rpt.bwl.de

Ausstattung

Die Route ist durchgängig mit kleinen Schildern mit Zielangabe beschildert (siehe Fotos links). An den Bahnhöfen sind Informationstafeln angebracht.

Streckenverlauf in Tübingen, 7,2 km Kernstrecke

plus 4,2 km von Unterjesingen (entspricht auch dem Hohenzollern-Weg)

plus 4,8 km über Hagelloch zum Bogentor (davon 1,8 km über TÜ-Tour)



Abbildung 34: Streckenverlauf des Ammertal-Radwegs durch Tübingen



3.7.2.5 Zusammenfassung der touristischen Radrouten

Gesamtübersicht aller vorhandenen touristischen Radrouten auf dem Bereich der Gemarkung Tübingen:

1. Neckartal-Weg 14,0 km - West-Ost Richtung
2. Hohenzollern-Weg 13,5 km - Nord-Süd Richtung im Westen
West-Ost Richtung im Norden
3. Tübingen Tour 23,9 km - vom Zentrum ausgehender Rundkurs
(7,6 km auf bestehenden Routen) in nordwestlicher und
in nordöstlicher Richtung
4. Ammertal-Radweg 16,2 km - West-Ost Richtung bis Westbahnhof
(6,0 km auf bestehenden Routen) zwei Abzweige in Nord-Süd Richtung

Die Summe aller vorhandenen touristischen Radrouten ergibt ein Streckennetz von insgesamt 67,6 km. Davon sind 13,6 km mit doppelter Routenführung belegt, so dass sich eine Nettolänge von 54 Kilometern touristischer Radrouten ergibt.

Der Schwerpunkt der Routenverläufe umfasst ein Streckennetz entlang eines Korridors am Neckar sowie durch das nördliche Gemarkungsgebiet von Tübingen. Dies erklärt sich aufgrund des dortigen Naturparks Schönbuch.

Infos Radverkehr auf der Homepage der Stadt Tübingen



Radverkehr



Abbildung 35: Allgemeine Information zum Radverkehr

3.7.3 Öffentlichkeitsarbeit

Die derzeitige Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Tübingen wurde im Rahmen der Konzepterstellung analysiert. Im Zusammenhang mit dem Radverkehr sind insbesondere die folgenden Unterlagen von Bedeutung:

- Verkehrsentwicklungsplanung Tübingen 2008
- Umfrage 2007 zum Mobilitätsverhalten der Tübinger Einwohner
- Konzept zur Stärkung der Altstadt (Analyse), April 2008
- Fahrradverkehr „Beispiele aus der Praxis“, Tübingen 2009
- Tübingen fährt mit dem Rad zur Arbeit, 2008

Die Stadt Tübingen präsentiert sich im Rahmen ihres Internetauftritts www.tuebingen.de als „Stadt der kurzen Wege“ und legt ihren Bürgern und Besuchern nahe, die Wege in Tübingen ohne Auto zurückzulegen. Unter anderem trägt die Kampagne „Tübingen macht blau“ zu einem erheblichen Teil zur Bewusstseinsbildung bezüglich einer sinnvollen Mobilität der Tübinger Bürger bei. In dem am 15.01.2010 abgehaltenen Workshop „Mobilität 2030 Tübingen“ [9] wurde unter anderem das Thema „Förderung des Fuß- und Radverkehrs“ behandelt. Dabei wurden konzeptionelle Fördermöglichkeiten dargelegt, das Thema wurde mit wichtigen Multiplikatoren diskutiert. Insbesondere der Radverkehr kann zur Erreichung der von Tübingen gesetzten Leitziele im Verkehrsbereich bis 2030 einen wichtigen Beitrag leisten. Die Leitziele lauten:

1. Klimaschutzziel: 50 % weniger Kohlendioxid (CO₂)
2. Sicherung der Erreichbarkeit der täglichen Mobilitätsziele für alle Bürgerinnen und Bürgern
3. Verbesserung der Stadt- und Wohnqualität (z.B. Lärm, Schadstoffe, Wohnumfeld, Versorgung)
4. Stärkung von Wissenschaft und Wirtschaft in den Stadtteilen, der Innenstadt und den Quartieren
5. 50 % weniger Treibstoffverbrauch

Über die Website der Stadt Tübingen sind Informationen zu den folgenden Radverkehrsthemen zugänglich (Stand Februar 2010):

- Fahrradboxen
- Radwegebauprogramm
- Scherbentelefon

- Fahrradstadtplan
- Räumplan Radwege (Abb. 36)

Die rot dargestellten Linien im „Räumplan Radwege“ zeigen die Radwege, die im Räumplan der Stadt Tübingen mit hoher Dringlichkeit eingestuft sind.



Abbildung 36: Ausschnitt aus dem „Räumplan Radwege“ der Stadt Tübingen [5]

Über die Website der Stadt Tübingen kann auch zu dem Ansprechpartner „Radverkehr“ bei der Stadt Tübingen Kontakt aufgenommen werden.

Des Weiteren bestehen Links zu den radtouristischen Routen Neckartal-Weg, Hohenzollern-Weg und Tübingen Tour, sowie zur Fahrradmitnahme im Bus (Kap. 3.6.1) und zu Veranstaltungen zur Radverkehrsförderung in Zusammenarbeit mit der lokalen Interessenvertretung des Radverkehrs (z.B. Fahrradflohmärkte mit dem ADFC).

Wichtige Aussagen der Stadt Tübingen, die im Zusammenhang mit dem Radverkehr stehen, sind unter folgenden Stichworten in Kürze zusammengefasst:

- Barrierefreie Stadt
- Kinderfreundlichkeit
- Innenstadtentwicklung
- Lebensqualität

In diesen Bereichen können Synergieeffekte im Zusammenhang mit anderen Projekten entstehen.



3.7.4 Ansprechpartner Radverkehr Tübingen

Um die Radverkehrsförderung, von Beginn an auf eine breite Basis zu stellen, wurden aus allen den Radverkehr betreffenden Institutionen Vertreter ermittelt. Sie haben den Prozess der Konzepterarbeitung begleitet und geben als Multiplikatoren in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen die Ergebnisse und Diskussionen an einen möglichst großen Personenkreis weiter. Sie sind in den folgenden Bereichen tätig:

- Stadtverwaltung
- Wirtschaft
- Einzelhandel
- Schulen (Lehrer und Eltern)
- Polizei (hat zur Zeit keinen Vertreter nominiert)
- Verbände (ADFC, VCD)
- Wissenschaft
- Tourismus
- Gastronomie / Hotellerie
- Verkehrsbetriebe

Anfang Februar 2010 fand ein erstes Treffen aller vorgenannten Beteiligten statt, um die zu diesem Zeitpunkt vorliegenden geplanten Verläufe der Hauptrouten des Radverkehrs zu diskutieren und mögliche Optimierungsanregungen einbringen zu können. Ergänzend gab es eine Ideensammlung zur Förderung des Radverkehrs.

Im Zuge der weiteren konzeptionellen Ausarbeitung wurden im Rahmen von zwei Workshops am 09.02. (Anlage IX) und 04.05.10 das Radverkehrskonzept und die Routenverläufe dem Kreis der Ansprechpartner „Radverkehr“ vorgestellt und diskutiert. Bei der Veranstaltung konnten wichtige Anregungen gesammelt und diskutiert werden. Ziel ist es einen weitreichenden Konsens mit allen Beteiligten herzustellen. Des Weiteren wurden im Rahmen der regelmäßig Sitzungen mit städtischen Mitarbeitern und Verbandsvertretern des ADFC und VCD beim Treffen am 14.10.09 die Ziele des Radverkehrskonzepts gemeinsam erörtert.



3.8 Zusammenfassung der Bestandsaufnahme

Im Bestand konnten zu den in den Kapiteln 3.1 bis 3.7 untersuchten Punkten folgende Auffälligkeiten festgestellt werden:

zu Kapitel - 3.1 Infrastrukturdaten

Die Gemarkungsfläche der Stadt Tübingen weist zahlreiche Hochpunkte auf. Die Überwindung der Höhenunterschiede stellt für den Radverkehr ein besonderes Hemmnis dar, das bei der Planung und Trassenfindung entsprechend zu berücksichtigen ist (z.B. Flussrouten). Insbesondere für bevölkerungsreiche Stadtteile (z.B. WHO) mit im Vergleich zur Innenstadt erheblichen Höhenunterschieden ist ein besonderes Angebot erforderlich.

zu Kapitel - 3.2. Grundlagenermittlung Radverkehr

Die Befragung ergab, dass das Fahrrad von der Tübinger Bevölkerung überwiegend im Alltagsverkehr (z.B. von Berufspendlern) genutzt wird. Einkaufs- und Freizeitradverkehr liegen in etwa gleichauf, ihr Anteil ist aber wesentlich geringer. Im Zusammenhang mit der Führung des Radverkehrs im Seitenbereich wurden schlechte Erfahrungen gesammelt. Die hohen Radverkehrsanteile konzentrieren sich im Wesentlichen auf die Innenstadt und die angrenzenden Stadtteile Universität, Südstadt, Weststadt sowie auf das Französische Viertel. An den Haupttrouten des Radverkehrs entlang der Karlstraße und Wilhelmstraße (im Bereich der Innenstadt) konnte entlang des Straßenzugs eine Häufung von Radverkehrsunfällen festgestellt werden.

zu Kapitel - 3.3 Radverkehrsnetz

Die vorhandene Breitengebung auf den Haupttrouten des Radverkehrs weist Engpässe auf. Insbesondere im Seitenbereich kommt es zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern, z.B. Fahrgästen des ÖPNV an den Haltestellen. Die Radverkehrsanlagen weisen zumeist keine durchgängigen Führungsformen auf. Es wurden überwiegend Regelverstöße von Radfahrern festgestellt, bei denen Verkehrsräume – die dem Fußverkehr vorbehalten sind – rechtswidrig befahren wurden.

zu Kapitel - 3.4 Radparken

Insbesondere im dicht bebauten Gebiet in der Altstadt sowie am Bahnhof wurde ein großer Anteil „wild“ geparkter Fahrräder festgestellt. Die vorhandenen Fahrradabstellanlagen weisen nur in wenigen Fällen eine Überdachung auf.



zu Kapitel - 3.5 Radwegweisung

Die Radwegweisung ist zumeist veraltet, sehr uneinheitlich (Radwegweiser aus verschiedenen Generationen) und bis auf die Radfernwege Neckar-Radweg und Hohenzollern-Radweg nicht durchgängig beschildert. Es fehlen zumeist die Kilometerangaben und die weiteren Hinweise zur Stadtinformation, Jugendherberge usw. sowie Informationstafeln zur allgemeinen Orientierung.

zu Kapitel - 3.6 Multimodalität

Im Bereich der Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln bestehen beim Übergang vom Rad zum ÖPNV Kapazitätsengpässe beim Fahrradparken (Bike+Ride) sowie bei der Fahrradmitnahme. Die Zugänge zu den Bahnsteigen sind unbefriedigend. Die Fahrradmitnahme in den Bussen ist stark reglementiert und entspricht nicht den Bedürfnissen.

zu Kapitel - 3.7 Öffentlichkeitsarbeit

Im Rahmen der Klimaschutz-Kampagne „Tübingen macht blau“ wird mit einer hohen Medienbeachtung für das Radfahren geworben. Insbesondere das Pedelec (Fahrrad mit Elektrounterstützung) wird sehr stark beworben und erfährt durch die vorhandene Öffentlichkeitsarbeit und finanzielle Bezuschussung einen starken Aufschwung. Des Weiteren wird im Rahmen der üblichen Aktivitäten (Fahrradflohmarkt mit Versteigerung von Fundrädern, Fahrradaktionstag an der Universität) Öffentlichkeitsarbeit betrieben. Die Fahrradkarte der Stadt basiert auf einer Kartengrundlage, die sich an den Belangen des Kfz-Verkehrs orientiert und es fehlen beispielsweise Angaben zu Fahrradreparaturwerkstätten. Gute Ansätze gibt es z.B. auf der Website der Stadt Tübingen. Der dort eingestellte Räumplan weist auf wichtige Radwege der Stadt Tübingen hin, die bislang jedoch noch nicht miteinander vernetzt sind.

Der ADFC ist mit weitergehenden Aktivitäten, die teilweise auch in Zusammenarbeit mit der Stadt durchgeführt werden, z.B. „Tübingen trainiert – Sicherheitstraining“, sehr aktiv. Im Bereich der Mobilitätsbildung (Verkehrserziehung) sollten jedoch über die üblichen Fahrrad-Parcours hinausgehende Aktivitäten zur Motivation zum Fahrradfahren als wichtigen Baustein der Mobilitätskarriere von Schülern geleistet werden, um diese langfristig an das Fahrrad zu binden.

Die vorhandenen touristischen Radrouten sind bislang nicht optimal an die Innenstadt angebunden und werden nicht besonders beworben. Es fehlen Rastplätze und Informationstafeln.



4. Analyse

Auswertung der Bestandsdaten

Die erfassten Mängel wurden auf Grundlage der Fotodokumentation in der nachstehenden Tabelle zusammengefasst, damit eine Übersicht der Mängel im Bestand gegeben werden kann.

Lfd. Nr.	Bereich / Stadt- bzw. Ortsteil	Art des erfassten Mangels							
		keine RVA	mangelh. RVA	mangelh. StVO Beschil.	Konfl. mit Fußg.	Konfl. mit Kfz	fehlende Radparker	Mängel an Radwegweisung	Behinderung auf dem Radweg
1.	Zentrum	2	10	-	5	1	-		3
2.	Altstadt	-	-	7	2	-	3	-	-
3.	Ost / Lustnau	1	3	1	3	2	-	2	
4.	West	8	3	3	1	2			
5.	Süd	3	2	3	3	1		1	
6.	Nord	5	4	1			1		
7.	Universität	6	3		4	1			
8.	Bühl	2	2	3			1	1	
9.	Kilchberg	3	3		1	1		1	
10.	Weilheim	3		1		2	1		
11.	Pfrondorf	5			1		1	1	
12.	Hirschau	3	2	2		1	1		1
13.	Unterjesingen	3	1	2		2	1		1
14.	Hagelloch	3	2				1		
15.	Bebenhausen	1	2	1			2		
	Summe	48	37	24	20	13	12	6	5
	Prozent	29 %	22 %	15 %	12 %	8 %	7 %	4 %	3 %

Tabelle 7: Stadtteil- bzw. ortsteilbezogene Mängelübersicht

Die Tabelle stellt nur eine grobe Übersicht dar, da die Mängel sich nicht komplett voneinander abgrenzen lassen. Das Vorhandensein von Konfliktpunkten mit anderen Verkehrsteilnehmern kann auch ein Hinweis auf eine mangelhafte Radverkehrsanlage sein.

Zusammenfassend sind fehlende Radverkehrsinfrastruktur und Mängel an den vorhandenen Radverkehrsführungen (mit 51 %) die wesentlichen Mängel im Bestand.



Methodik der Maßnahmenbewertung

Der tabellarischen Bewertung des Bestands und der geplanten Maßnahmen liegt folgendes Bewertungsschema zugrunde:

I. Bewertung der Radverkehrsanlage

Gut = Ein radfahrgerechter Ausbau ist vorhanden, Maßnahmen zur Optimierung sind jedoch sinnvoll.

Befriedigend = Die vorhandene Radverkehrsführung ist regelkonform, entspricht jedoch nicht den gewünschten Qualitätsstandards und den Bedürfnissen der Nutzer.

Ausreichend = Die Führung des Radverkehrs ist stellenweise ungeeignet, weist Sicherheitsdefizite auf oder stellt bei einer Zunahme des Radverkehrs keine bedarfsgerechte Führung mehr dar.

Mangelhaft = Entspricht nicht dem Stand der Technik und weist teilweise erhebliche Gefahren auf, ein Ausbau der Radverkehrsanlage ist dringend erforderlich und sollte zeitnah in Angriff genommen werden.

II. Einschätzung der Dringlichkeit

Die Dringlichkeit wurde in drei Stufen unterteilt:

1. – Hohe Dringlichkeit

Es handelt sich um einen Gefahrenpunkt oder eine Gefahrenstelle mit regelmäßig auftretenden kritischen Verkehrssituationen.

2. – Handlungsbedarf

Hier muss der Radfahrer aufgrund hoher Interaktions- bzw. Nutzungsdichte mit hoher Aufmerksamkeit fahren und seine Geschwindigkeit regelmäßig entsprechend den Verkehrserfordernissen reduzieren.

3. – Weiterer Bedarf

Hier sind Knoten oder Strecken aufgeführt, die im Zuge des Ausbaus und der Attraktivitätssteigerung des Radverkehrsnetzes aufgewertet und optimiert werden sollten.



III. Benötigter Zeitbedarf bis zur Umsetzung

Lang (Realisierungszeitraum fünf bis zehn Jahre)

Hier sind Maßnahmen aufgeführt, die eines oder mehrere der folgenden Kriterien erfüllen:

- Hohe geschätzte Baukosten
- Großer Abstimmungsbedarf mit weiteren zu beteiligenden Fachbehörden
- Großer Planungsaufwand
- Erforderlicher Grunderwerb
- Planfeststellungsverfahren i. d. R. erforderlich

Mittel (Realisierungszeitraum zwei bis fünf Jahre)

Hier sind Maßnahmen aufgeführt, die eines oder mehrere der folgenden Kriterien erfüllen:

- Mittlere geschätzte Baukosten
- Geringer Abstimmungsbedarf mit weiteren zu beteiligenden Fachbehörden
- Mittlerer Planungsaufwand
- Kein Planfeststellungsverfahren

Kurz (ein bis zwei Jahre)

Hier sind Maßnahmen aufgeführt, die eines oder mehrere der folgenden Kriterien erfüllen:

- Geringe geschätzte Baukosten
- Geringer Abstimmungsbedarf mit weiteren Fachbehörden
- Geringer Planungsaufwand
- Kann mit einer geringen Vorlaufzeit als ad-hoc-Maßnahme umgesetzt werden



4.1 Radverkehrsnetz (auf Basis des Wunschliniennetzes)

Netz der Quell-Zielverbindungen

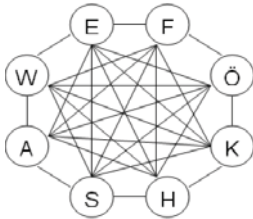


Abbildung 37: Quell-Zielbeziehungen des Radverkehrs, eigene Darstellung

Die im Planungsraum befindlichen Quellen und Ziele, siehe Zielliste im Kapitel 4.4.3 sind alle Stadt- und Ortsteile genannt und werden im Wunschliniennetz entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion dargestellt. Somit kann die erforderliche Netzdichte abgebildet werden. Dabei wurden die Ziele entsprechend ihrer zielgruppenspezifischen Funktion in folgende Gruppen kategorisiert und mit dem entsprechenden Buchstaben dargestellt:

Quell- Zielverbindungen

- W** = Wohnen
- A** = Arbeiten
- S** = Schule (Hochschule, Kindergarten)
- E** = Einkauf
- F** = Freizeit- und Sportstätten
- Ö** = Öffentliche Einrichtungen
- K** = Kulturelle Ziele (Kino, Theater etc.)
- H** = Haltestellen (Bahn, ÖPNV)

siehe Abb. 37 links

Durch diese Unterteilung können im Rahmen der Wahl der Führungselemente zukünftig nutzergruppenspezifische Unterscheidungen bei den zu definierenden Streckenverläufen berücksichtigt werden.

Die Quellen des Radverkehrs sind in erster Linie die Wohngebiete, wobei den großen Wohngebieten in den dicht besiedelten Bereichen besondere Bedeutung zukommt. Diese stellen generalisiert wesentliche Ausgangspunkte für die Bildung des Wunschliniennetzes dar.

Die planerisch relevanten Ziele des Radverkehrs sind nach ihrer verkehrlichen Bedeutung zu berücksichtigen. Dabei wird unterschieden in:

- Lokale Ziele
- Überörtliche Ziele
- Regionale Ziele

Auf Tübingen bezogen stellen die großen Arbeitsplatzschwerpunkte der Universitätskliniken (Tal und Berg) sowie die Universität als Arbeitgeber und Studienort die wichtigsten regionalen Ziele dar.



Das Wunschliniennetz verbindend die Quell- und Zielpunkte des Radverkehrs in Form von Luftlinienverbindungen, den so genannten Wunschlinien. Da die Verteilung der Ziele sehr kleinteilig und umfassend ist, wurden die wichtigsten Ziele ausgewählt. Die ausgewählten Ziele wurden soweit möglich geclustert, um sinnvolle Zielkomplexe zu erhalten. Die dadurch entstandenen eng aneinander liegenden Zielcluster der Stadtteile im Zentrum wurden – im Gegensatz zu den blauen Außerortswunschlinien – mit roten Wunschlinien verbunden. Die roten Linien verbinden wichtige Zielpunkte innerhalb der aneinander grenzenden Cluster (Karte 5 im Anhang). Den roten Wunschlinien kommt aufgrund der kürzeren Distanzweiten sowie der höheren Bedeutung der Quell- und Zielgebiete in den Stadtteilen eine größere Bedeutung zu als den blauen Wunschlinien zu den Ortsteilen bzw. Außerortsbereichen. Anhand der sich aus den Wunschlinien mit größerer Bedeutung ergebenden Verbindungen wurden des Weiteren Lückenschlüsse identifiziert (Kap. 6.2).

Vorhandenes Radverkehrsangebot

Aufgrund der Aktualität des vorliegenden Fahrradstadtplans [17] – mit Stand 2009 – wurde dieser als Angebotskarte der Planung zugrunde gelegt. Die im Fahrradstadtplan verzeichneten Streckenführungen wurden bei der Erstellung des Radverkehrskonzepts und bei den bereits durchgeführten Befahrungen umfangreich ausgewertet und anhand der folgenden Streckenkriterien überprüft:

- Radverkehrsanlagen in ausreichender Breite
- Straßen mit geringem Verkehrsaufkommen
- Straßen in der Tempo 30 Zone

Zur weiteren Bearbeitung kamen Streckenverbindungen in Betracht, die für den Radverkehr mit geringem Aufwand hergestellt werden können bzw. deren Führung bereits seine Bedürfnisse erfüllt. Dazu zählen:

- Nebenstraßen mit geringen Qualitätsmängeln
- Straßen mit großen Querschnittsbreiten, die mittels einer Markierung entsprechend für den Radverkehr ertüchtigt werden können
- Radverkehrsanlagen, die bedarfsgerecht ausgebaut werden können
- Fußgängerzonen, die Radverkehrsführungen zulassen
- Einbahnstraßen, die für den Radverkehr freigegeben werden könnten
- Landwirtschaftliche Wege



Entwicklung des Radverkehrsnetzes

Abschließend wurde das Radverkehrsnetz anhand der folgenden Kriterien aufgebaut:

- Radverkehrsanlagen im Bestand
- Wunschliniennetz (und seine Umlegung auf Straßen und Wege)
- Mögliche Radverkehrsführungen auf direkten Verbindungen, die für den Radverkehr ertüchtigt werden können

Problemkarte

Die mit Blick auf die Maßnahmenplanung erstellte Problemkarte gibt einen ersten Überblick über die Lage, Art und Häufung der vorhandenen Mängel sowie über Gefahren und sonstigen Hemmnisse an den Knoten und auf den Strecken.

Auf Grundlage des geplanten Radverkehrsnetzes (Entwurfsplanung mit eingetragenen Haupt- und Nebenrouten - Stand 05.01.10 - die im Rahmen des Workshops zur Abstimmung des Konzepts am 09.02.10 vorgestellt wurde) wurde die Problemkarte erstellt. Es wurden Strecken und Knoten mit vorhandenen Problemen unterschiedlich dargestellt. Die Mängeltypen wurden in der Übersichtskarte wie folgt gekennzeichnet:

Arten der Mängel bzw. Gefahren an Knotenpunkten:

- Fehlende Radverkehrsführung (42 mal)
- Mangelhafte Radverkehrsführung (21 mal)
- Abgesetzte Radverkehrsführung (7 mal)
- Konflikt- oder Gefahrenpunkte (18 mal)
- Unzureichende StVO-Beschilderung (3 mal)
- Keine Orientierungsmöglichkeit bei komplexen Verkehrsführungen (8 mal)
- Unzureichende Führung im Seitenraum (8 mal)

Arten der Mängel bzw. Gefahren auf Strecken

- Schlechte Oberflächenqualitäten (2 mal)
- Fehlende Beleuchtung (4 mal)
- Keine Radverkehrsführung (32 mal)
- Mangelhafte Radverkehrsführung (allg.) (13 mal)
- Konflikt- oder Gefahrenpunkte (mit Kfz) (10 mal)
- Mangelhafte Führung im Seitenraum (10 mal)
- Unterhaltungs- bzw. Instandsetzungsmängel (**UI**) (2 mal)

Da auf der Karte die für den Radverkehr problematischen Punkte und Strecken ersichtlich sind, ermöglicht sie eine Übersicht über Lage, Art und Häufung der im geplanten Radverkehrsnetz anfallenden Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung des Radverkehrskonzepts.

4.2 Rückkopplung zum Routenkonzept

Arbeitsgruppe



Übersichtskarte

Ein wichtiger Baustein der konzeptionellen Arbeit war und ist die Einbeziehung der Betroffenen und insbesondere der Einwohner von Tübingen.

Aus diesem Grund fand am 9. Februar 2010 ein Workshop zum Radverkehrskonzept statt. Zu diesem Termin wurde der aufgebaute Kreis von Ansprechpartnern „Radverkehr in Tübingen“, bestehend aus Vertretern aller wichtigen Institutionen (siehe Kapitel 3.7.4), über die Verläufe der entwickelten Hauptrouten des Radverkehrs informieren. Die vorgestellten Hauptrouten des Radverkehrs wurden in verschiedenen Arbeitsgruppen diskutiert und Verbesserungswünsche vorgetragen.

Damit die Rückmeldungen der Teilnehmer am Workshop hinreichend Berücksichtigung finden, werden im Rahmen der Analyse alle genannten Anregungen aufgelistet, entsprechend ihrer Bedeutung gewichtet und ggf. bei der weiteren Konzeption berücksichtigt.

Bei den vorgestellten Hauptrouten handelte es sich um den Vorentwurf des Radverkehrskonzepts mit den zunächst dargestellten Hauptroutenverläufe 1 bis 8 die von den Teilnehmern vorgestellt und in drei Arbeitsgruppen diskutiert wurden.

Übersichtskarte mit Anmerkungen der Teilnehmer



Eine ausführliche sechsseitige Dokumentation der Rückmeldungen und Bewertungen der Hinweise ist in der Anlage IX beigefügt.

4.3 Radparken

Platzbedarf von Fahrrädern



Abbildung 38: Strategie
Radverkehr Steiermark
[28]

platzsparendes Radparken

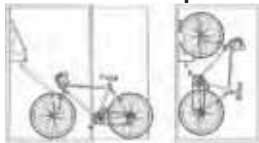


Abbildung 39:
Senkrechtarker [29]

Ziel ist es, auf Grundlage des Bestandes

- den Bedarf an neuen Fahrradabstellanlagen zu ermitteln,
- vorhandene Radverkehrsanlagen nachzurüsten bzw. zu optimieren,
- eine bedarfsgerechte Gestaltung und Ausstattung der Fahrradabstellplätze zu gewährleisten und
- neuartige Formen zum Parken hochwertiger Fahrräder zu etablieren.

Das Angebot an Fahrradabstellanlagen soll ausgebaut werden, um auch bei zukünftig steigenden Radverkehrsmengen ausreichende Abstellmöglichkeiten bieten zu können.

Um die dafür erforderlichen Flächen zur Verfügung zu stellen, müssen verstärkt die Bereiche der Fahrbahn genutzt werden.

Aufgrund der hohen Nutzungsansprüche und Flächenkonkurrenz sollten in der Innenstadt nur noch vereinzelte Pkw-Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte zur Verfügung gestellt werden. Die Umwidmung von Kfz- zu Fahrradabstellplätzen sollte weiter verfolgt werden, an Stelle eines Pkw können in der Regel sechs bis zehn Fahrräder [29] geparkt werden. Dies führt zu einem Flächengewinn und insgesamt zu einer erheblichen Steigerung der Aufenthaltsqualität.

Fahrradabstellanlage in der Altstadt (Neue Straße)



Typ: Anlehnbügel, Aufstellart: Reihenparkanlage

Auswertung

Entscheidungs- merkmal Auslastungsgrad

Bei der Auswertung stellt der Auslastungsgrad einer Fahrradabstellanlage ein wichtiges Entscheidungsmerkmal dar.

- Ab einem Auslastungsgrad von $\geq 75\%$ sollte über eine Erweiterung nachgedacht und im Rahmen einer Ortsbesichtigung der mögliche Ausbau geprüft werden.
- Ab 100% ist eine Erweiterung erforderlich um einem zukünftigen Anstieg des Radverkehrsanteils zu entsprechen. Mögliche Standorte sind vor Ort zu erkunden.
- Ab $>125\%$ sollte eine Erweiterung zeitnah erfolgen.

Bei einem erhöhten Auslastungsgrad ab über 75% sind als erste Schritte nicht mehr gebrauchsfähige Fahrräder und langfristig abgestellte Fahrräder, die nicht im Zusammenhang mit einer ÖPNV-Nutzung stehen, zu entsorgen bzw. zu verlagern. Weiterhin sollte überprüft werden, ob Fördermittel zur Überdachung von Abstellanlagen im Rahmen eines Sonderprogramms (Landes- oder Bundesmittel) akquiriert werden können.

Fahrradabstellanlagen weisen eine geringere Auslastung auf, wenn sie

- nicht unmittelbar in der Nähe des Zielorts liegen,
- in Form von Felgenklemmern keine Rahmenabschließbarkeit gewährleisten,
- nicht überdacht sind (insbesondere bei Regen und zum langfristigen Parken),



Radparker mit und ohne Überdachung an der Universität

- nicht an einem zentralen Platz liegen und ein geringer Publikumsverkehr herrscht,
- keine Beleuchtung vorhanden und die soziale Kontrolle gering ist.

Fazit Es wurde festgestellt, dass die vorhandenen Abstellanlagen der älteren Generation (Felgenklemmer) wesentlich schwächer ausgelastet waren als die Fahrradbügel und grundsätzlich gegen Radbügel ausgetauscht werden sollten.

Radparken an sonstigen Gegenständen

Geländer, Handläufe, Masten von Verkehrszeichen und Laterne werden zum Fahrradparken genutzt, damit der Fahrradrahmen fest angeschlossen werden kann. An diesen Stellen sind zur Vermeidung von Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmer insbesondere dort, wo mobilitätseingeschränkte Personen unterwegs sind bzw. Haltemöglichkeiten benötigen, Abstellanlagen nachzurüsten. Ihre Zweckbestimmung sollte eindeutig erkennbar sein.

Alternative Angebote

An Stellen mit hoher Nutzungsdichte, an denen nicht in benötigter Anzahl Abstellanlagen geschaffen werden können, können einzelne flankierende Fahrradbügel eine Vorsortierung zum Fahrradparken andeuten, und mit dieser Methode sind in der Praxis gute Erfahrungen gemacht worden. Somit können vielerorts Behinderungen durch „wild“ geparkte Fahrräder vermieden werden.

4.3.1 Im Bereich der Altstadt

Anzahl der Standorte und Radparker

Zur Auswertung kamen 45 Standorte mit insgesamt 454 vorhandenen Fahrradabstellmöglichkeiten (für einen Bügel wurden zwei Fahrradabstellmöglichkeiten angerechnet). Die Standorte wurden nachfolgend je Auslastungsgrad in verschiedene Gruppen unterteilt:

Übersicht

Auslastung der Radabstellanlagen in der Altstadt - Gesamt

Einteilung nach Auslastungsgrad		Anzahl der Standorte	Anteil der Standorte in %
mäßig	< 50 %	5	15
gut belegt	50–74 %	5	15
voll	75–99 %	7	21
überfüllt	100–124 %	6	18
stark überfüllt	≥125 %	10	30

Tabelle 6

An 12 erfassten Standorten waren keine Fahrradabstellanlagen vorhanden.



Beurteilung Es besteht mit Ausnahme des Sonntags ein durchgängig hoher Parkdruck zu den Geschäftszeiten, insbesondere an Markttagen. Die durchschnittliche Auslastung der vorhandenen Abstellanlagen beträgt 105 %. Die hohe Auslastung ist vermutlich auf den hohen Anteil von Dauerparkern und Anwohnern zurückzuführen. Der Anteil der Dauerparker könnte ggf. durch eine Öffentlichkeitskampagne und eine entsprechende Beschilderung der Standorte (z.B. für Besucher der Anwohner) gesenkt werden. Auf die primäre Nutzung zum Kurzzeitparken (i. d. R. zwei bis vier Stunden) kann ebenfalls durch eine Beschilderung hingewiesen werden.

4.3.2 Im Bereich der Universität

Zählzeitraum Die Fahrradabstellanlagen im Bereich der Universität weisen eine moderate Auslastung auf. Dass die Zählung der Fahrräder an einem Samstag (um die Grundauslastung zu ermitteln) und zu Semesterbeginn bei außergewöhnlich kalter Witterung stattfand, erklärt die im Vergleich zur Altstadt mäßige Auslastung der Fahrradabstellanlagen.

Anzahl der Standorte und Radparker

An vier Wochentagen wurden bei 20 Standorterfassungen 1.417 Abstellanlagen gezählt.

Die Zählung am ersten Vorlesungstag (Montag) zu Beginn des neuen Semesters ergab eine durchschnittliche Auslastung von 57 %. Die Einteilung der einzelnen Standorte in Auslastungsgruppen ergibt nachstehendes Bild:

Übersicht Radabstellanlagen im Bereich der Universität - Gesamt

Einteilung nach Auslastungsgrad		Anzahl der Standorte	Anteil der Standorte in %
mäßig	< 50 %	8	47
gut belegt	50–74 %	5	29
voll	75–99 %	1	6
überfüllt	100–124 %	-	0
stark überfüllt	≥125 %	1	6

Tabelle 7

An zwei erfassten Standorten waren keine Abstellanlagen vorhanden.

Beurteilung An den zentralen und hochfrequentierten Zielpunkten der Universität wurden ein reges Radverkehrsaufkommen und eine Vielzahl von Fahrradabstellplätzen registriert. Als kritisch wird nicht die Anzahl der Abstellanlagen gesehen - dies ist nur punktuell der Fall – sondern die Ausstattung, die an mehreren Stellen verbesserungsbedürftig ist. Insgesamt wurden 254 Felgenklemmer gezählt, die nachgerüstet bzw. gegen neue Abstellanlagen ausgetauscht werden sollten.

Zudem konnte keine gesonderte Abstellanlage mit Überdachung festgestellt werden. Die neueren Abstellanlagen in Form von Anlehnbügeln werden gut angenommen, ihnen stehen jedoch auch einige Abstellanlagen der älteren Generation gegenüber, die langfristig ausgetauscht werden sollten.

Abstellanlagen der neueren Generation (Anlehnbügel)

Gute Abstellanlagen



Wilhelmstraße

Unattraktive Radparker

Fahrradabstellanlagen der älteren Generation (Felgenklemmer)



Gemelinstraße



4.3.3 An Haltestellen des ÖPNV

Hauptbahnhof

An dieser Stelle ist der Hauptbahnhof als bedeutendster Umsteigepunkt mit Übergang zum Fern- und Nahverkehr von besonderer Bedeutung. Eine geplante Hauptroute soll zukünftig direkt entlang des Hauptbahnhofs geführt werden. Zwei weitere Hauptrouten tangieren den Hauptbahnhof im Abstand von unter 200 m. Deshalb ist von einem erhöhten Bedarf an Radparkern auszugehen. Die festgestellten Defizite in der Ausstattungsqualität sind zu beseitigen.

Mit Ausnahme der noch relativ neu geschaffenen Abstellanlage auf der Südseite sind die Abstellanlagen am Hauptbahnhof stark überaltert. Sie sollten dringend überarbeitet, konzeptionell neu gestaltet und mit weiteren Funktionen ausgestattet werden.

An den vier im Einzugsgebiet des Hauptbahnhofs liegenden Fahrradabstellanlagen (Übersichtslageplan auf Seite 42) wurden insgesamt 589 geparkte Fahrräder gezählt. Bei 302 vorhandenen bedarfsgerechten Fahrradabstellplätzen besteht somit ein Bedarf von ungefähr 300 weiteren Fahrradabstellplätzen.

Dies zeigt deutlich den akuten Handlungsbedarf an.

Weitere Bahnhöfe im Stadtgebiet

1. Westbahnhof

Da Fahrräder in Bahnsteignähe „wild“ geparkt werden, sollten zusätzliche Anlehnbügel in zentraler Lage (mit Gleisnähe) geschaffen werden. Für die empfohlenen zusätzlichen Fahrradboxen muss ein geeigneter Standort, ebenfalls möglichst zentral, gefunden werden.

2. Derendingen Bahnhof

In Zusammenarbeit mit den Arbeitgebern des ca. 1 km entfernten Behördenviertels sollte der Bedarf an Fahrradboxen für Mitarbeiter ermittelt und befriedigt werden.

Es wird zunächst von einem Bedarf von 10 Fahrradboxen ausgegangen, die auch mit Leihrädern bestückt und für Kunden und Besucher des Behördenzentrums zur Verfügung gestellt werden könnten. Aufgrund der guten Auslastung sollte die Bike+Ride-Anlage durch eine überdachte Abstellanlage für weitere Fahrräder an der Bahnhofs Nordseite ergänzt werden.

3. Unterjesingen Mitte

Die Auslastung sollte nochmals an einem Werktag (Dienstag – Donnerstag vormittags) außerhalb der Ferienzeiten überprüft werden. Aus derzeitiger Sicht ist keine Nachrüstung notwendig. Als Angebotsplanung sollte jedoch die Einrichtung von Fahrradboxen (ggf. mit kombiniertem Verleih von Pedelecs) eingerichtet werden.

4. Unterjesingen Sandäcker

Im Zuge der allgemeinen Qualitätsverbesserungen ist die Überdachung der bislang nicht überdachten Stellplätze vorgesehen. Aufgrund der hohen Auslastung sollten jedoch auch weitere überdachte Bügel im westlichen Bereich ergänzt werden. Zusätzlich empfiehlt sich als Angebotsplanung die Einrichtung von Fahrradboxen, ggf. mit kombiniertem Verleih von Pedelecs.

5. Lustnau Bahnhof - keine Radstellplätze, keine Fahrradboxen

Die Auslastung sollte nochmals an einem Werktag (Dienstag – Donnerstag vormittags) außerhalb der Ferienzeiten überprüft werden. Aus derzeitiger Sicht sollte jedoch eine kleine überdachte Abstellanlage vorgesehen werden, da dies grundsätzlich an jedem Bahnhof einer Nahverkehrsanbindung sinnvoll ist. Zur Nachfrageabschätzung können mittels einer mobilen Fahrradabstellanlage, bestehend aus z.B. vier kombinierten Anlehnbügeln mit Schwerkraftfundamenten, der Bedarf geprüft werden.

Bike+Ride an Bushaltestellen

Im Unterschied zu Bike+Ride-Anlagen an Bahnhöfen ist der Fahrgast an Bushaltestellen meistens darauf angewiesen, das Fahrrad vor Ort zu parken, da nur zu beschränkten Zeiten und unter bestimmten Voraussetzungen das Fahrrad im Bus mitgenommen werden kann.

Für Tübingen kommen insbesondere die Haltestellen für Bike+Ride infrage, die am Fuß der Bergstrecken zu den topografisch ungünstig gelegenen Stadtteilen Waldhäuser Ost, Hagelloch, Pfrondorf liegen oder zur Erreichung der Arbeitsplätze im Gebiet der Uniklinik Berg genutzt werden. Nachstehend sind die Haltestellen aufgeführt, an denen aus planerischer Sicht weitere Bike+Ride Anlagen als erforderlich angesehen werden.



1. Haltestelle „Parkhaus König“

Die vorhandene Anlage sollte zukünftig überdacht werden. In Zusammenarbeit mit der lokalen Nahverkehrsgesellschaft, Stadtverkehr Tübingen (SVT), und dem Betreiber des Parkhauses König könnte im Parkhaus durch zusätzliche, videoüberwachte Abstellplätze der aus Nutzersicht erforderliche Sicherheitsgewinn hergestellt werden. Hier könnten zusätzlich Fahrräder in einen Anhänger eingestellt und nach der Hauptverkehrszeit an eine bergseitig zentral gelegene Haltestelle transportiert werden. Die Akzeptanz und Machbarkeit dieses Serviceangebots ist im Rahmen einer Testphase zu erproben.

2. Haltestelle „Mohlstraße“

Da kein Angebot zu Verfügung steht, sollte mittels einer mobilen Abstellanlage, bestehend aus z.B. vier kombinierten Anlehnbügel mit Schwerkraftfundamenten, der Bedarf geprüft werden. Wenn eine Auslastung festgestellt wird, sollten die Fahrradbügel fest installiert und zukünftig auch überdacht werden.

3. Haltestelle „Brunnsstraße“

Aufgrund der hohen Auslastung von 107 % sollte die Anlage mit fünf überdachten Anlehnbügel nachgerüstet werden.

4. Haltestelle „Uni-Kliniken-Tal“

Da kein Angebot zu Verfügung steht, sollte mittels einer mobilen Abstellanlage, bestehend aus z.B. vier kombinierten Anlehnbügel mit Schwerkraftfundamenten, der Bedarf geprüft werden. Wenn eine Auslastung festgestellt wird, sollten die Fahrradbügel fest installiert und zukünftig auch überdacht werden.

5. Haltestelle „Stadtgraben“

Es muss davon ausgegangen werden, dass es sich bei den an der Haltestelle abgestellten Fahrrädern um eine Mischnutzung handelt die nur in geringem Maß dem Bike+Ride-Verkehr zugeordnet werden kann, da sich eine Vielzahl weiterer wichtiger Ziele im Bereich der Haltestelle befindet.

Es sollte jedoch eine für Bike+Ride-Kunden beschilderte und überdachte Fahrradabstellanlage für zunächst z.B. zwölf Fahrräder geschaffen werden.



6. Haltestelle „Steige“ Lustnau

Da kein Angebot zu Verfügung steht, sollte mittels einer mobilen Abstellanlage (z.B. bestehend aus einer Einheit von vier Bügeln) der Bedarf geprüft werden. Wenn eine Auslastung festgestellt wird, sollten die Fahrradbügel fest installiert und zukünftig auch überdacht werden.

7. Haltestelle „Zollernstraße“ in Pfrondorf

Das vorhandene Angebot entspricht nicht den Bedürfnissen von Bike+Ride-Kunden. Es sollte zukünftig eine befestigte ebenerdige Fläche neben der Wartehalle hergestellt und mittels einer mobilen Abstellanlage (z.B. bestehend aus einer Einheit von vier Bügeln) der Bedarf geprüft werden. Wenn eine Auslastung festgestellt wird, sollten die Fahrradbügel fest installiert und zukünftig auch überdacht werden.

8. Haltestelle „Kneiple“ in Weilheim

Die Abstellanlage sollte für Bike+Ride-Kunden beschildert und überdacht werden.

9. Haltestelle „Rathaus“ in Bühl

Die Abstellanlage westlich der Brücke über den Bühlertalbach sollte um weitere Bügel erweitert und eine Überdachung für beide bestehende Anlagen hergestellt werden. Hier könnten auch eine Informationstafel und weitere Elemente den im Ortskern bestehenden Platz aufwerten.



4.3.4 Im weiteren Stadtgebiet

Schulstandorte

An den Tübinger Schulen besteht ein differenziertes Bild. Zum Einen wurden im großen Umfang Fahrradabstellanlagen neu geschaffen und zum Anderen sind noch erhebliche Defizite vorhanden. An den weiterführenden Schulen sind in einigen Fällen Abstellanlagen nachgerüstet worden, die aber teilweise nicht der Nachfrage entsprechen. Sie sind in den seltensten Fällen überdacht und insbesondere im Grundschulbereich sind zumeist nur ältere Abstellanlagen in Form von Felgenklemmern vorhanden, die oft nicht genutzt werden. Im Bereich des Zentrums wurde das Angebot ausgebaut, aber in den Stadtteilen besteht noch ein sehr hoher Nachrüstungsbedarf. In der Anlage VIII ist eine ausführliche Fotodokumentation mit Übersichtslageplan und weiteren Hinweisen und Aussagen zum Bestand beigefügt.

Unternehmen / Arbeitgeber

(siehe auch Fotodokumentation in der Anlage VIII)

Das Angebot an Abstellanlagen im Bereich der Tübinger Unternehmen ist unterschiedlich gut entwickelt. Eine Vielzahl von Arbeitgebern, insbesondere die größeren Arbeitgeber wie z.B. die Universität und das Universitätsklinikum, stellen ihren Mitarbeitern in einem größeren Umfang Abstellmöglichkeiten zur Verfügung. In einigen Bereichen besteht jedoch noch Nachholbedarf aufgrund hoher Auslastungen bzw. eines nicht mehr bedarfsgerechten Altbestands. Es würde sich anbieten, von städtischer Seite auf die weitreichenden Vorteile, die aus einer verstärkten Fahrradnutzung der Mitarbeiter entstehen, hinzuweisen. Da es sich um längerfristiges Parken handelt sind überdachte, eingangsnah und überwachte Anlagen von großer Bedeutung für die Akzeptanz bei den beworbenen Nutzern. Von städtischer Seite sollten die Arbeitgeber über die weitreichenden Vorteile, die mit dem betrieblichen Fahrradparken einhergehen, informiert werden. Erforderliche Flächen im öffentlichen Raum sollten zu diesem Zweck ggf. zur Verfügung gestellt werden. (Fotodokumentation siehe Anlage VIII)

Einzelhandelsgeschäfte

(siehe auch Fotodokumentation in der Anlage VIII)

An Einzelhandelsgeschäften besteht ein sehr unterschiedliches Angebot an Abstellanlagen. Im Bereich der Discounter hat sich gezeigt, dass intensive Bemühungen dazu geführt haben, dass mittlerweile in zahlreichen Fällen ein gutes Angebot vorhanden ist. Im Bereich der Großmärkte und an den kleineren Geschäften besteht – mit Ausnahmen von wenigen, in besonders radfahraffinen Wohngebieten gelegenen Ausnahmen – noch erheblicher Nachrüstungsbedarf. In den meisten Fällen sind, wenn auch nicht bedarfsgerecht, in kleinerem Umfang zumindest Felgenklemmer vorhanden, die den Parkraum für Fahrräder markieren.

Freizeitbereich

(siehe auch Fotodokumentation in der Anlage VIII)

Der Freizeitbereich zeigt große Defizite beim Radparken. Es konnte nur eine einzige ansprechend gestaltete Abstellanlage festgestellt werden. Zumeist finden einfache Felgenklemmer Verwendung. Je nach Bedarf werden diese dann um weitere nicht nutzergerechte preisgünstige Anlagen ergänzt. An vielen Stellen gibt es gar keine Abstellmöglichkeiten. Bei hohen Radverkehrsmengen, z.B. an heißen Tagen im Sommer am Freibad, sollte eine mobile Fahrradwache mit weiteren Serviceeinrichtungen von einer öffentlichen Trägerschaft zum Einsatz kommen.



Überfüllte Fahrradabstellanlage am Freibad Tübingen, September 2009

Öffentlichen Raum

Anwendungsbeispiel:
Radparken in
Kombination
mit Querungshilfen
aus Hannover



Foto: Büro VAR

(siehe auch Fotodokumentation in der Anlage VIII)

Die vorhandenen Abstellanlagen im öffentlichen Raum wurden punktuell entlang der Hauptachsen des Radverkehrs erfasst und sind im Einzelfall bereits im Rahmen der konzeptionellen Maßnahmenplanung berücksichtigt worden. Es handelt sich zumeist um Abstellanlagen, die im Zusammenhang mit einer definierten Nutzung stehen und deshalb auch fast ausschließlich eine gute Belegung bis volle Auslastung aufweisen. Es konnte festgestellt werden, dass an diesen Stellen auch der Fußverkehr die Straße leichter queren kann. Insbesondere die Abstellanlagen im Fahrbahnbereich werden gern angenommen, da von dort aus die Fahrt direkt auf der Fahrbahn in den fließenden Verkehr aufgenommen werden kann.

Privater Bereich

(siehe auch Fotodokumentation in der Anlage VIII)

Die vorgefundenen Abstellanlagen privater Initiativen bzw. von Wohnungsbauträgern geschaffene Anlagen weisen eine gute bis volle Besetzung auf. In den meisten Fällen sind sie überdacht.

Französisches Viertel

(siehe auch Fotodokumentation in der Anlage VIII)

Das Franz. Viertel wurde exemplarisch als Stadtteil mit einem hohen Anteil radfahraffiner Bevölkerung erfasst. Hier ist eine Vielzahl von guten, aber überbelegten Fahrradabstellanlagen vorhanden. Im Sinne einer Qualitätssicherung sollten diese Anlagen kartiert, regelmäßig von unbrauchbaren Rädern befreit, gewartet und gereinigt werden.



Fahrradabstellanlagen auf der Fahrbahn im Provencenweg

4.4 Radwegweisung

Erläuterung

Eine in sich schlüssige und stringente Radwegweisung hilft nicht nur Ortsansässigen und Ortsfremden bei der Orientierung im Netz, sie erhöht auch die Sichtbarkeit des Radverkehrs und erzielt damit auch eine erhebliche Wirkung als Öffentlichkeitsarbeit.

Die vorhandene Radwegweisung ermöglicht eine gute Orientierung im Raum. Das heißt, von jedem Standort können die nächstgelegenen Ziele (Nahziele) und die weiter entfernten bedeutenderen Ziele (Fernziele) entlang der Haupttrouten und der abzweigenden Routen des Radverkehrs kenntlich gemacht werden. Somit kann auch ein Anreiz geschaffen werden bislang unbekannte Strecken zu befahren,

4.4.1 Mängeldokumentation

Beschilderungsplan

Es besteht von Seiten der Stadt Tübingen kein systematischer Übersichtsplan, auf dem die Verläufe der beschilderten Radrouten sichtbar sind. Der Beschilderungsplan zeigt nichtnummerierte Schilderstandorte mit Angabe der Schilderhalte. Dies umfasst auch die Hinweisbeschilderung „Radfahrer (Sinnbild) Absteigen!“ in der Innenstadt.

Auszüge aus dem vorliegenden Beschilderungsplan

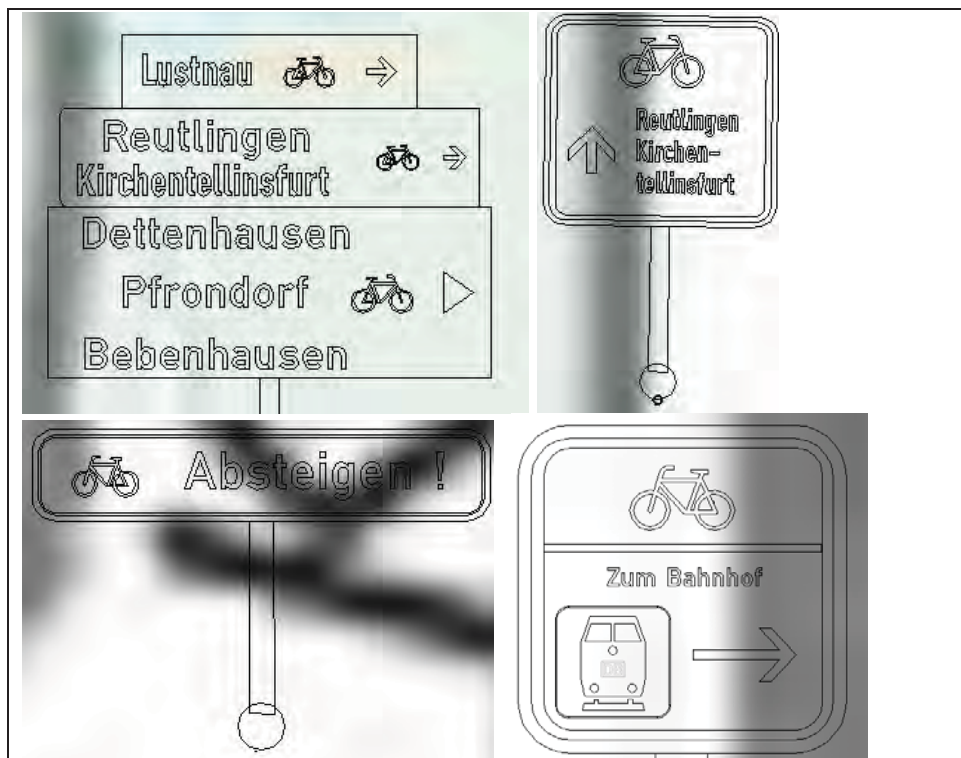


Abbildung 40; [35]

Karteninhalte

Die vorliegenden Beispiele (Abb. 40) zeigen die einer Radwegweisung widersprechenden Angaben wie z.B. „Absteigen“ und die Uneinheitlichkeit der vorhandenen Radwegweiser. Es konnten keine Angaben zu bereits durchgeführten Qualitätskontrollen zur Radwegweisung ermittelt werden. Es ist davon auszugehen, dass lediglich Mängel an der Radwegweisung, die im Zuge der üblichen Straßenkontrollen aufgefallen sind, ausgebessert wurden. In den folgenden Kapiteln sind die im Rahmen der zahlreichen Befahrungen auffällig gewordenen Mängel aufgelistet.

Strukturelle Mängel

Größen

1. Uneinheitlichkeit der Radwegweisung

Verschiedene Größen und Formen des Typs „Tabellenwegweiser“



Auf den beiden Fotos sind insgesamt fünf verschiedene Radwegweisungsschildertypen zu erkennen, die normalerweise als ein Beschilderungstyp vorhanden sein sollten. Eine Vereinheitlichung nach den neusten Standards wird dringend empfohlen. Dann können auch einheitliche Befestigungssysteme verwendet und die Unterhaltung und Instandsetzung wesentlich vereinfacht werden.

Inhalte

2. Keine durchgängige und direkte Beschilderung

Die aufgenommenen Ziele sind nicht kontinuierlich bis zum Ziel beschildert und die Routen führen nicht auf direktem Weg zum Ziel. Zwischen einzelnen Radwegweisungsstandorten gibt es teilweise erhebliche Lücken und die Radwegweiser sind an den Knotenpunkten schwer zu erkennen. Es ist zumeist unmöglich, während der Fahrt die Inhalte zu erfassen um ggf. erforderliche Fahrtrichtungsänderungen vornehmen zu können.

Typen

3. Unterschiedliche Radwegweisungssysteme - Alltag



3. Unterschiedliche Radwegweisungssysteme – Alltag (Fortsetzung)



Die unterschiedlichen Ausführungsformen und Größen haben einen schlechten Wiedererkennungswert und können während der Fahrt schlecht erkannt und verarbeitet werden.

Typen **4. Unterschiedliche Radwegweisungssysteme - Freizeit**

Es bestehen drei unterschiedliche touristische Radwegweisungssysteme, die auf vielen Abschnitten parallel verlaufen. Hier besteht die Möglichkeit, die Radwegweisung übersichtlicher, sinnvoller und mit einem geringeren Beschilderungsaufwand neu, einheitlich und mit zusätzlichen Zielangaben wesentlich informativer und gewinnbringender für den Nutzer auszuführen.



Tübingen Tour



Hohenzollern-Weg, Radwege Schönbuch

Führung **5. Beschilderung touristischer Radrouten über gefährliche Knotenpunkte ohne sichere Radverkehrsführungen**



Linksabbiegen über die Europastraße in die Derendinger Allee

Inhalte 6. Die Zielangaben sind nicht zweckmäßig gewählt

Es sollte ggf. auf die Altstadt als wichtigen definierten Zielpunkt mit weiteren Zusatzinformationen wie z.B. dem Bahnhofslogo, oder dem Schloss als Logo hingewiesen werden. Des Weiteren könnte schon der nächste Zielort, z.B. Lustnau aufgenommen und beschildert werden (Bild links).



Am Westbahnhof



Hagelloch



Innenstadt

Auf dem mittleren Foto weist der neue Radwegweiser nach Tübingen 5,3 km und der untere, im Foto schwer lesbare, nach Tübingen West und Bahnhof in die entgegengesetzte Richtung. Das rechte Bild zeigt zwei gleichartig gestaltete Radwegweiser, die einerseits auf den Bahnhof als Alltagsziel und den Neckartal-Weg als touristische Route in gleicher Systematik mit einem Logo hinweisen.

Fuß+Rad !

7. Gemeinsam mit dem Fußverkehr beschilderte Radrouten



Die Belange des Fuß- und des Radverkehrs unterscheiden sich insbesondere im touristischen Bereich, so dass eine gemeinsame Routenwahl weder von Seiten des Fuß- noch von Seiten des Radverkehrs gewünscht ist und vielfältige Konflikte birgt.

Streckenwahl

8. Radwegweisung entspricht nicht den Hauptradrouten

Auf dem linken Foto wird nicht der Hauptstrom des Radverkehrs ausgeschildert (zum Französischen Viertel / Loretto). Nach rechts hingegen sind drei Radwegweiser vorhanden. Aus jetziger Einschätzung könnte ein Radwegweiser mit den Zielangaben Gartenstadt und Dusslingen mit Bahnlogo genügen, um die Radwegweisung nicht zu überfrachten. Des Weiteren irritieren unterschiedliche Schriftgrößen auf gleichen Radwegweisertypen. Die Ziele sollten auf ein- und zweizeilig beschrifteten Schildern - aus Gründen der Einheitlichkeit - die gleiche Größe haben.



Fürststraße / Christophstraße



Alte Straße /
Schönbuchstraße, Bebenhausen

Auf dem rechten Bild ist Tübingen das eigentlich dominierende Ziel, insbesondere für Radtouristen. Der Hohenzollern-Weg führt jedoch an Tübingens Altstadt vorbei und weist auf 10 und 20 Kilometer entfernte, wesentlich unbedeutendere Zielpunkte.

Größe

9. Die Radwegweiser sind zu klein

Radwegweiser sind oft zu klein und im städtischen Verkehrsumfeld schlecht zu erkennen.



Eisenbahnstraße / Kusterdinger Straße



Mängel im Bestand

Schmutz

1. Verdreckte Radwegweiser



Radwegweiser sind besonders in Waldbereichen zumeist durch natürliche Einflüsse verdreckt und müssen gereinigt werden. Es empfiehlt sich, besonders stark betroffene Standorte in regelmäßigen Abständen mindestens alle 1 bis 2 Jahre regelmäßig zu reinigen. Verdreckte Radwegweiser werden oft als wertlos erachtet und sind deshalb häufiger vom Vandalismus betroffen.

Wertigkeit

2. Beschmierte, verschmutzte und beklebte Radwegweisungselemente



Zu niedrig aufgehängte Radwegweiser werden wesentlich öfter beschmiert. Informationstafeln sollten mit einer vandalismussicheren Folie überzogen sein, damit diese im Bedarfsfalle abgezogen und die Schmiererei entfernt werden kann.

veraltet 3. Zu kleine und veraltete Radwegweiser



Die Radwegweiser sollten ausgetauscht, nach den neusten Standards gestaltet und im Blickfeld des Radverkehrs montiert werden.

Bewuchs 4. Zugewachsene Radwegweiser



Das Sichtfeld auf die Radwegweiser muss vom Bewuchs freigeschnitten werden.

Schäden 5. Fehlende, verborgene oder defekte Radwegweiser



Beschädigte oder fehlende Radwegweiser müssen ersetzt werden. Ein Radwegweisungskataster mit Fotodokumentation über die Radwegweisung im Bestand kann bei der Wiederbeschaffung und Montage sehr hilfreich sein. Auch sollte beim Bauhof ein Mitarbeiter mit dem Umgang mit der Radwegweisung vertraut und zuständig dafür sein, dass wieder aufgetauchte Radwegweiser wieder montiert werden.

Material 5. Ausgeblichene und veraltete Radwegweisungssysteme



Radwegweiser, die nicht mehr durchgängig, veraltet oder ausgeblüht sind, müssen demontiert oder ausgetauscht werden.

4.3.2 Optimierung

neue Standards

Die vorhandene Radwegweisung stellt bis auf wenige Ausnahmen, ein veraltetes System mit einer Vielzahl von nicht mehr dem Stand der Technik entsprechenden Radwegweisern dar.

Es wird empfohlen, das System bis auf wenige Ausnahmen komplett auszutauschen, da die Radwegweiser veraltete und sehr uneinheitliche Systemkomponenten beinhalten.

Der heutige Stand der Technik bietet neben der bislang überwiegend noch nicht vorhandenen Kilometerangabe weitere Optionen, um auf Ziele hinzuweisen bzw. Informationen über die Strecken zu liefern:

Zielinfo **Zielpiktogramme** (dem Zielnamen vorangestellt)



Abbildung 41; [36]

Neben den hier abgebildeten Zielpiktogrammen Bahnhof, Fahrradparkhaus, Information, Freibad, Fähre gibt es noch weitere wie zum Beispiel Jugendherberge, Gaststätte etc.

Streckeninfo

Streckenpiktogramme (dem Zielnamen hinten angestellt)



Abbildung 42; [37], Baumlogo ganz links [33]

Die hier abgebildeten Streckenpiktogramme Steigung, Strecke mit starkem Kfz-Verkehr, Fähre, Schiebestrecke, Baum (als Hinweis auf eine nicht alltagstaugliche bzw. touristisch attraktive Strecke oder einen Streckenabschnitt ohne soziale Kontrolle) sind sinnvoll in die Radwegweisung zu integrieren.

Es können der Zielangabe theoretisch zwei Piktogramme vor- und nachgestellt werden, um eine erheblich größere Informationsdichte zu erhalten.

Beispiel zur Qualitätssicherung, Aufkleber „Radler Hotline“



Abbildung 33

Ein wichtiges Element ist die Qualitätssicherung der Radwegweisung. Zum Beispiel sollte eine „Radler-Hotline“ bei der Stadtverwaltung eingeführt werden. Dort kann jeder Mängel an der Radwegweisung melden, die dann an die zuständigen Sachbearbeiter zur Behebung weitergeleitet werden. Ein auffälliger Aufkleber an jedem Radwegweisungsstandort weist auf diese Einrichtung hin. Auf diese Weise können die Bürger in die Pflege der Radwegweisung einbezogen werden, damit Mängel schnell behoben werden können (Abb. links).

Ein weiteres Element stellt eine standardisierte Kontrolle der Radwegweisung dar (Abb. 44). Ein derartiges Mängelprotokoll kann den Bearbeitern vor Ort die Arbeit wesentlich erleichtern.

Mängelprotokoll zur Radwegweisung

Qualitätssicherung der Radwegweisung „Radroute Bergstrasse“ - Bereich Heideberg -			
Mängel an der Radwegweisung „Bergstrasse“			
Datum der Befahrung: 26. März 2010			
Teilnehmer: Uwe Petry, Büro VAR			
Stk. Nr.	Knotennummer	Art des Mangels	Foto
Radroute Bergstrasse			
1.	123.2 Abzweig Am Brückenbau / Einbahnstraße	Die Radwegweisung sind bislang noch nicht montiert worden. Der Verkehrsstrahnen wurde jedoch für die Montage vorbereitet	
2.	118.1 Abzweig Bergstrasse / Jahnstraße	Der Pfeilwegweiser mit Ziel (Hf. muss im ca. 45° einwärts und nach beidseitig werden. Der Mast steht zudem schief) sollte gerichtet werden, die Stabilität des Fundaments prüfen. Mast ggf. ersetzen	
3.	315.102 TL-Freizeitbrücke / West- und Ostseite / Rampen zur Uferstraße	Auf der Westseite: Brückenstelle (149.315.1) keine ein-Tafelwegweiser mit Ziel (Nachkommend / Zielkategorie). Auf der Westseite der Brücke (149.315.2) fehlen beide Tafelwegweiser mit der Zusatzkategorie „Bergstrasse“ und müssen ersetzt werden. Zukünftig mittige Montage am Überhangsmast vorsehen. Da ggf. eine neuer Mastenverlauf geplant ist, sollte in Erwägung gezogen werden, den Masten zu ersetzen	

Abbildung 44

Fazit

Die Beschilderung für die Radwegweisung sollte neu erarbeitet werden.

Die Substanz der vorhandenen Radwegweisung entspricht bis auf wenige Ausnahmen (Neckartal-Weg / Hohenzollern-Weg) nicht mehr den gängigen Standards. Die Optimierung des Bestands und sein Überführen in ein Radwegweisungskataster sind wirtschaftlich nicht effizient.

Aus diesem Grund wird eine Neuplanung der Radwegweisung in enger Zusammenarbeit mit dem Landkreis Tübingen vorgeschlagen. Die Umsetzung könnte sukzessive erfolgen (eine Hauptroute nach der anderen). Die alten Radwegweiser sollten bis auf wenige Ausnahmen (Neckartal-Weg / Hohenzollern-Weg) komplett durch Radwegweiser der neusten Generation ersetzt werden.

Die mit der Ausarbeitung eines Konzepts für die Radwegweisung (Beschilderung) einhergehende Erarbeitung eines Radwegweisungskatasters sollte mit einer jährlich stattfindenden Qualitätskontrolle verbunden sein, um sicherstellen zu können, dass die Radwegweisung durchgängig ist und keine Mängel aufweist. Für jede Befahrung ist ein Mängelprotokoll anzufertigen.

4.3.3 Zielliste einer zukünftigen Radwegweisung

Eine Zielliste ist die Voraussetzung für die Erarbeitung der Inhalte der Radwegweiser. Insbesondere bei einem komplexen Radverkehrsnetz mit hoher Dichte, wie es für Tübingen angestrebt wird, ist eine Zieldefinition von überragender Bedeutung. Die definierten Ziele müssen mit den angrenzenden Landkreisen und den betroffenen Nachbarkommunen abgestimmt werden, um eine kontinuierliche Wegweisung bis zum angegebenen Zielort gewährleisten zu können. In der nachstehenden Liste sind die aufzunehmenden Fernziele aufgeführt:

Fernziele

- Reutlingen
- Rottenburg
- Hechingen
- Herrenberg
- Mössingen
- Böblingen
- Stuttgart
- Fliederstadt
- Nürtingen

In Abhängigkeit von der Zentralität und der Bevölkerungsdichte werden als Fernziele in der Regel größere Städte gewählt. Für das Einzugsgebiet von Tübingen sind dies Städte ab ca. 20.000 Einwohner (wie z.B. Hechingen und Mössingen).

Nachbarkommunen

Nahziele

- Kiebingen
- Wurmlingen
- Poltringen
- Holz-Gerlingen
- Weil (im Schönbuch)
- Dettenhausen
- Walddorf
- Rübgarten
- Kirchentelinsfurt
- Kusterdingen
- Wankheim
- Immenhausen
- Stockach
- Dusslingen
- Einsiedel (mit Zielpiktogramm „Gasthaus“)
- Schloss Hohenentrigen (mit Zielpiktogramm „Gasthaus“)

Als Nahziele werden alle angrenzenden Ortschaften in die Wegweisung aufgenommen.

Ziellogos Liste der Ziele in Tübingen (mit zusätzlichen Zielpiktogrammen)



Dem Ziel Tübingen wird ab einer Entfernung von ca. 5 – 10 km das Piktogramm Bahnhof beigegefügt (es sei denn, ein anderer nähergelegener Bahnhof befindet sich auf dem Verlauf der Strecke).



Im näheren Einzugsbereich 1 – 5 km sollte das Piktogramm „Information“ in die Wegweisung aufgenommen werden.



Von Westen kommend ist das Piktogramm „Freibad“ zu verwenden, von Osten ab der Innenstadt und ab dem Bahnhof.



Vom Hauptbahnhof und von Osten kommend ist das Piktogramm „Jugendherberge“ zu verwenden.

Abb. 45; [33]

Ziele im Stadtbereich

Ab der Bebauungsgrenze sollte auf die Tübinger Altstadt hingewiesen werden.

Folgende Zielangaben sollten für die Radwegweisung innerhalb von Tübingen verwendet werden:

- Universität
- Weststadt (mit Zielpiktogramm „Bahnhof“)
- Südstadt / Französisches Viertel
- Derendingen (mit Zielpiktogramm „Bahnhof“)
- Uniklinik Berg (mit Streckenpiktogramm „Steigung“)
- Waldhausen Ost (mit Streckenpiktogramm „Steigung“)
- Lustnau

Zielliste der Ortsteile

Des Weiteren werden folgende Ortsteile in die Zielliste aufgenommen:

- Bebenhausen, (ggf. mit Zielpiktogramm „Schloss“)
- Pfrondorf
- Weilheim
- Kilchberg
- Bühl
- Hirschau
- Unterjesingen
- Hagelloch
- Schloss Roseck

**Beschilderungs-
beispiel**

Als Beispiel wurde ein Knotenpunkt südlich des Radfahrtunnels gewählt, der sehr stark vom Schüler- und touristischen Radverkehr frequentiert ist. Ein Katasterblatt des Radwegweiskatasters sollte folgende Inhalte haben:

Lageplan

Derendinger Allee / Uhlandstraße



Abbildung 46: Lageplan mit geplanter Radwegweiserstandort für Tübingen, Kartengrundlage Stadt Tübingen

**geplanter
Radweg-
weisungstyp**

Pfeilwegweiser

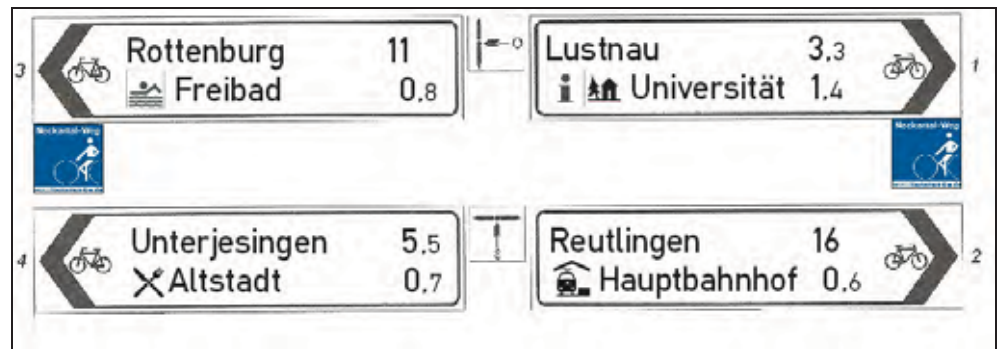


Abbildung 47: Radwegweiser mit geplanten Inhalten [38]

**vorhandene
Radwegweisung**

Beschilderung im Bestand



Derendinger Allee / Uhlandstraße

4.5 Multi- und Intermodalität

Öffentlichkeitswerbung



Abbildung 48; [40]

Der Radverkehr ist ein wichtiges Verkehrsmittel der Zukunft. Um den weiter wachsenden Mobilitätsansprüchen gerecht werden zu können, muss er in Bezug zu den anderen Verkehrsmitteln gesehen und mit diesen vernetzt werden. Dazu gehören neben der Erreichbarkeit von Haltestellen über eine gut ausgebaute Radverkehrsführung in erster Linie zentral gelegene Abstellanlagen mit sozialer Kontrolle und einer Überdachung. Der Anteil der intermodalen Wege liegt heute bereits bei knapp 50 % aller zurückgelegten Wege (Abb. 49).

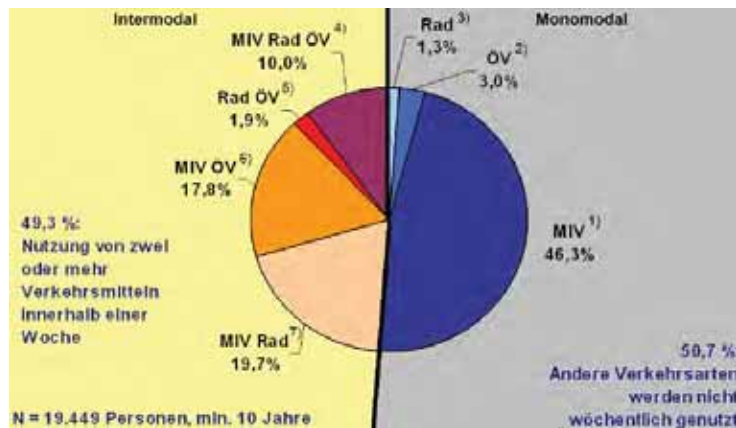


Abbildung 49: Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung [41]

Umweltverbund

Der wichtigste Partner des Radverkehrs im Umweltverbund ist der ÖPNV. Zum Einen können durch die Verknüpfung von Rad und ÖPNV weitere Strecken zurückgelegt werden, zum Anderen stellt der ÖPNV bei schlechter Witterung eine wichtige Alternative dar. Beide Verkehrsarten ergänzen sich sehr gut (Abb. 50 und 51).

Synergien von Rad und ÖPNV

Vor- und Nachteile der Verkehrsträger	
ÖPNV (S, U, Bus, Tram)	Fahrrad
<ul style="list-style-type: none"> hohe Kapazität bei geringem Raumbedarf hohe Reisegeschwindigkeit Transport auch über größere Distanzen Zielkonflikt Reisegeschwindigkeit/Flächenschließung Wirtschaftlichkeit in räumlichen Randlagen fahrplanabhängig geringe Flexibilität 	<ul style="list-style-type: none"> Individualverkehrsmittel, hohe Flexibilität hohe Reisegeschwindigkeit auf Kurzstrecken niedrige Betriebskosten niedrige Reisegeschwindigkeit auf längeren Strecken Wetterabhängigkeit + ungeeignet für längere Strecken

Abbildung 50: Bike+Ride im Umweltverbund [42]

<ul style="list-style-type: none"> Sehr preiswert Keine Parkplatzorgen Sehr schnell und flexibel auf kurzen Strecken Fördert Gesundheit und Wohlbefinden Individualverkehrsmittel Keine Emissionen 	Kombination der besten Eigenschaften RAD + ÖPNV
<p>Eigenschaften ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> Konsumskativ Schnell auf langen Strecken Keine Parkplatzorgen Nebenbei Zeitung lesen ... Unbegrenzte Reichweite (mit Umsteigen) Topographiemabhängigkeit Wetterunempfindlich Keine Diebstahlfahrer Geringe Emissionen pro Fahrgast 	

Abbildung 51; [41]

Für das Konzept ist somit eine optimale Vernetzung beider Verkehrsträger von besonderer Bedeutung.

Damit eine gemeinsame Nutzung von Rad und ÖPNV erfolgen kann, müssen an den folgenden Schnittstellen optimale Voraussetzungen geschaffen werden.

4.5.1 Bike+Ride



Quelle: Büro VAR

Die wichtigste Schnittstelle zwischen Radverkehr und ÖPNV ist die Bike+Ride Anlage. Damit ist der Vortransport vom Wohnort zur Haltestelle mit dem Fahrrad gemeint, das Fahrrad wird an der Haltestelle abgestellt und die Fahrt mit dem ÖPNV fortgesetzt. Der radverkehrliche Einzugsbereich eines Bahnhofs zur Nutzung von Bike+Ride kann mit 3 km angenommen werden (Abb. 52).

Einzugsbereich

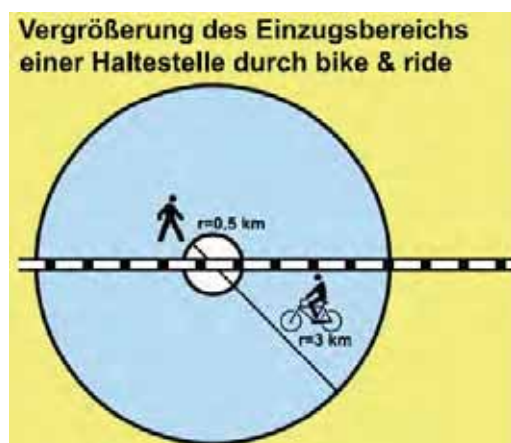


Abbildung 52 [43, S.9]

Qualitätsmerkmale

Für wichtige Verkehrsknotenpunkte des ÖPNV, wie z.B. beim Hauptbahnhof kann aufgrund des erheblich größeren Angebots das Einzugsgebiet auf bis zu 5 km und darüber hinaus vergrößert werden.

Da die Qualität bei der Akzeptanz einer Bike+Ride Anlage eine übergeordnete Rolle spielt, sind folgende Qualitätsmerkmale bei der Einrichtung zu beachten:

- Diebstahlschutz (Rahmenanschlussmöglichkeit)
- Überdachung (Witterungsschutz)
- Nähe zur Einstiegsstelle
- Soziale Kontrolle (Gute Einsehbarkeit / Publikumsverkehr)
- Informationstafel, digitale Fahrgastinformation etc.
- Gute radverkehrliche Anbindung
- Schaffungen eines differenzierten Angebotes (z.B. Fahrradboxen)

Nachtransport Da Abstellanlagen am Hauptbahnhof als wichtigste Schnittstelle zum ÖPNV bereits untersucht wurden (Kap. 3.4.3) und Analysen zur Optimierung dargelegt wurden (Kap. 4.3.3), wird an dieser Stelle nicht wiederholt auf den notwendigen Ausbau von Bike+Ride-Anlagen eingegangen. Fahrradstationen ist als Abstellanlagen mit einem besonderen Serviceangebot ein eigener Abschnitt gewidmet (Kap. 4.5.4).

Unter dem Nachtransport, üblicherweise auch Ride+Bike genannt, ist das dauerhafte Fahrradparken an der Haltestelle zu verstehen, das Fahrrad wird in diesem Fall zumeist nur zum Fahren von der Haltestelle zum Zielort genutzt. Das zu diesem Zweck erforderliche sichere Abstellen von Fahrrädern über Nacht oder über das Wochenende kann zum Beispiel durch den Einsatz von Fahrradboxen gewährleistet werden (Abb. 53). Sie erfordern jedoch einen zusätzlichen organisatorischen und verwaltungstechnischen Aufwand.

**Anwendungs-
beispiele**

Fahrradboxen (Fotomontage)



Abbildung 53; [41], Foto Möllers 2009

4.5.2 Fahrradmitnahme / -transport im ÖPNV

Beispiele für wachsenden Bedarf an Fahrradmitnahmemöglichkeiten

Betrachtet man sich die Entwicklung von einzelnen ausgewählten Verkehrsbetrieben, kann man feststellen, dass erhebliche Zuwachsraten bei der Fahrradmitnahme möglich sind.

Durchschnittliche tägliche Fahrradmitnahme in S-Bahnen

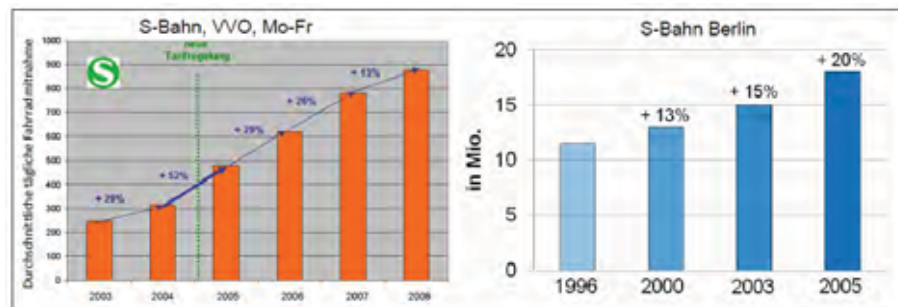


Abbildung 54: [44] / [41 S. 19] ,

Abbildung 55: [45] / [41 S. 19]

Diese Beispiele sollten ein Anreiz für Tübingen darstellen, dem im Rahmen der Bestandsaufnahme festgestellten Bedarf zu entsprechen (Kap. 3.5.3) und für eine verstärkte Fahrradmitnahme die Kapazitäten erheblich auszubauen.

Bike+Ride vs. Fahrradmitnahme

Damit die Kombination der Nutzung von Rad und Bus zeitnah gestärkt werden kann, ist die kostengünstige Optimierung von Bike+Ride-Anlagen der Fahrradmitnahme vorzuziehen, damit andere Fahrgäste, insbesondere ältere Menschen, Kinder, Mobilitätseingeschränkte und Eltern, die mit einem Kinderwagen unterwegs sind, nicht behindert werden.

Da sich jedoch nur ein beschränkter Kundenkreis von seinem Fahrrad trennen möchte, sind weitere Mitnahme- oder Transportmöglichkeiten zu schaffen.

1. Fahrradmitnahme

In den Fahrzeugen des ÖPNV sind möglichst einfach zu handhabende und konfliktfreie Fahrradmitnahmemöglichkeiten herzustellen. Die vorhandenen Mitnahmekapazitäten für Fahrräder in Bussen des SVT sind derzeit beschränkt und stehen lediglich an nachfolgend aufgeführten Haltestellen in Abhängigkeit der Sperrzeiten zur Verfügung. Bei der Fahrradmitnahme ist auch die größere Flächeninanspruchnahme der mit Fahrrad an der Haltestelle wartenden Fahrgäste zu bedenken.

**begrenzte
Fahrradmitnahme**
Fahrradmitnahmeregelung für Tübingen

Linie	Einstiegshaltestelle	Letzte Ausstiegshaltestelle	Sperrzeiten Mo-Fr
1	Dorfackerstraße	Sophienpflege / Pfrondorf Lusstraße	-
2	Linsenbergstraße	WHO Ulmenweg	07-09 Uhr 12-14 Uhr 16-19 Uhr
3,4	Brunnsstraße	WHO Ulmenweg	07-09 Uhr, 12-14 Uhr 16-19 Uhr
5	Uni-Kliniken Tal	WHO Ahornweg	07-19 Uhr
6	Mohlstraße	WHO Ulmenweg	07-09 Uhr, 12-14 Uhr 16-19 Uhr
7	Stuttgarter Straße	Pfrondorf Lusstraße	-
8	Weilerhalde	Hagelloch Dornäckerweg	-
8	Kiesäckerstraße	Bergfriedhof Ost	-
9	Haagtor	Bismarckturm	-
10	Österbergstraße	Österberg	-
13	Parkhaus König	Wanne Kunsthalle	07-10 Uhr
14	Rappstraße	BG Unfallklinik	07-10 Uhr
15	Linsenbergstraße	WHO Fichtenweg	07-09 Uhr
17	Brunnsstraße	Wanne Kunsthalle	-
18	Parkhaus König	Hagelloch Dornäckerweg	07-10 Uhr
19	Parkhaus König	BG Unfallklinik	07-10 Uhr
N91	Steige	Pfrondorf Rathaus	-
N93	Brunnsstraße	WHO Ulmenweg	-
N94	Uni-Kliniken Tal	WHO Ahornweg	-
N97	Weilerhalde	Hagelloch Dornäckerweg	-



Abbildung 56: [46]

Fahrradmitnahme in Bus in Tübingen
Foto: Büro VAR
**Verbesserung der
Fahrradmitnahme**

In Tübingen gibt es bereits Erfahrungen mit der Fahrradmitnahme. Dieser Service musste jedoch aufgrund von Kapazitätsproblemen wieder eingestellt werden. Zum Ausgleich sollte ein verstärktes B+R-Angebot in Kombination mit einer optimierten Fahrradmitnahme geplant werden. Letztere sollte durch ein zuverlässiges und attraktives Angebot sukzessive wieder erhöht werden. In Rücksprache mit dem Verkehrsbetrieb sind zunächst die am stärksten betroffenen Linien mit speziellen Fahrradbussen zu verstärken. Es sollten extra Linienbusse entweder entsprechend umgebaut, testweise ausgeliehen oder neu angeschafft werden, die als „Fahrradbus“ fungieren und zu festen Zeiten die Mitnahme von 10 oder mehr Fahrrädern garantieren können. Es gibt gute Beispiele und Erfahrungen anderer Verkehrsunternehmen. Auf diese Erfahrungen sollte aufgebaut werden. Eine Erprobung in einer Testphase ist vor der Einführung empfehlenswert.

Fahrradmitnahme im Bus


Beispiel aus Darmstadt, Foto: Büro VAR

Bei der Fahrradmitnahme sind auch die längeren Wartezeiten zum Aus- und Einsteigen an den Haltestellen (die ggf. einen eigenen Linientakt erforderliche machen) zu bedenken. Konflikte mit anderen Fahrgästen können entstehen. Das Foto rechts zeigt ein Beispiel für einen umgerüsteten Mehrzweckbereich, der auch zur Fahrradmitnahme geeignet ist. Der Einsatz derartiger Fahrzeuge ist auch für Tübingen empfehlenswert.

Konflikte mit anderen Fahrgästen können entstehen. Das Foto rechts zeigt ein Beispiel für einen umgerüsteten Mehrzweckbereich, der auch zur Fahrradmitnahme geeignet ist. Der Einsatz derartiger Fahrzeuge ist auch für Tübingen empfehlenswert.

Erläuterung **2. Fahrradtransport**

Eine weitere Alternative ist der Fahrradtransport, z.B. auf einem Anhänger. Der Nachteil dabei sind Zeitverluste, die beim Aufladen des Fahrrads, beim Einhängen in die dafür vorgesehenen Halterungen und beim Befestigen entstehen.

Für den Fahrer des Busses, der dafür Sorge tragen muss, dass die Ladung sicher verstaut ist, entsteht ein Mehraufwand, da er für den Transport und die aufgeladenen Fahrräder verantwortlich ist.

Zeitaufwand Durch zusätzliches Personal an der Einstiegshaltestelle könnte der Aufwand für den Fahrer verringert werden. Es würden jedoch zusätzliche Kosten entstehen.

Es gibt jedoch schon einige Anwendungsbeispiele (siehe Fotos) und nach einer Eingewöhnungsphase könnte sich der Zeitaufwand zum Aufladen der Räder verringern und zusätzliches Personal entfallen. Bislang hat sich diese Art des Transports jedoch überwiegend in den Regionen mit touristischem Radverkehr durchgesetzt.

Anwendungsbeispiel **Stadt Karlsruhe Fahrradanhänger im Linienverkehr**



Quelle: www.ka-news.de/fotos/Bilddetail/cme30648,406509, vom 12.04.2010 [69]

Beispiel aus Rügen **3. Nachträglicher Fahrradtransport**



Foto: Büro VAR

Als kostengünstigste Alternative sollte der nachträgliche Fahrradtransport in Erwägung gezogen werden. In Zusammenarbeit mit dem Verkehrsbetrieb SVT sollte ein Fahrradanhänger für Busse angeschafft und mit fester Abfahrtszeit zunächst an einer vom Radverkehr stark beanspruchten Haltestelle, z.B. *Brunnsstraße* oder *Parkhaus König*, bereitgestellt werden. Die Fahrräder können jedoch auch schon vorher eingestellt und der Bus ohne Rad genutzt werden. Die auf dem Anhänger befindlichen Fahrräder werden dann an einen zentralen Zielort z.B. an die Haltestelle *Kunsthalle* gebracht. Dort können die Fahrräder dann bis zum nächsten Morgen abgeholt werden.

4.5.3 Öffentliche Fahrradverleihsysteme

Bestand In Tübingen steht mit 50 öffentlichen Fahrrädern bereits ein gutes Angebot zur Verfügung (Kap. 3.6.2). Das vorhandene Angebot sollte nach Möglichkeit besser mit der ÖPNV-Nutzung verknüpft werden.

Der wesentliche Vorteil von öffentlichen Fahrrädern ist die „One Way“-Tauglichkeit. Das heißt, das Verkehrsmittel Fahrrad kann für eine Fahrt genutzt werden. Danach steigt man in ein anderes Verkehrsmittel um oder setzt den Weg bis zum Zielort zu Fuß fort.

Optimierung der Einsatzbereiche Der Einsatz und die Standortwahl von öffentlichen Fahrradverleihsystemen sollte somit nach Möglichkeit sinnvoll in die erforderlichen Quell- Zielbeziehungen vom Wohnort zur Haltestelle des ÖPNV bzw. umgekehrt eingebunden werden.

So bieten sich zum Beispiel die Standorte / Haltepunkte *Bahnhof*, *Universität* und *Parkhaus König* an, um innerhalb des Dreiecks zwischen diesen Stationen zu pendeln.

Die derzeitige Abrechnung nach Stunden ist jedoch ungünstig. Es sollten in Kooperation mit dem Anbieter des öffentlichen Fahrradverleihsystems und dem Verkehrsbetrieb SVT bzw. der Universität mögliche Rabatte bzw. Zuschüsse zur kostengünstigeren bzw. praktikableren Nutzung ausgehandelt werden.

Ein Problem des öffentlichen Fahrradverleihsystems ist, dass nicht gewährleistet ist, ob sich ein fahrtaugliches und -bereites Fahrrad am gewünschten Ort befindet.

Anwendungsbeispiel



Standort „Hauptbahnhof“



Standort „Tourismusinformation“



Standort „Universität“ Nauklerstraße



Standort „Parkhaus König“

4.5.4 Fahrradstationen

Erläuterung Fahrradstationen sind größere, geschlossene und i. d. R. bewachte Fahrradabstellanlagen ab mindestens 100 Fahrrädern im unmittelbaren Umfeld eines wichtigen ÖPNV-Verkehrsknotenpunktes. Für Tübingen wird die Einrichtung einer solchen Station dringend empfohlen. Da derzeit keine qualifizierten Methoden bekannt sind, um den Bedarf an Stellplätzen zu ermitteln, wird aufgrund der Zählungen von einem Bedarf von zunächst 300 Fahrrädern ausgegangen, dies entspricht 50 % der bei der Zählung festgestellten Menge. Es sollte jedoch bei der Planung berücksichtigt werden, dass bei einer günstigen Lage und dem künftigen Vorhandensein weiterer Serviceeinrichtungen wie z.B. Fahrradverleih und -reparatur, die Anzahl der benötigten Fahrradabstellmöglichkeiten wesentlich höher sein könnte.

Als günstig hat sich die Zusammenarbeit mit einem freien Träger, z.B. dem Internationalen Bund, erwiesen, ebenso kann die Einbeziehung von lokalen Fahrradhändlern und Verbänden wesentlich zum Erfolg und letztendlich zum kostenneutralen Betrieb der Fahrradstation führen.

Serviceleistungen

Serviceangebot der Velostation in Basel



Abbildung 57 [41], Foto Böhmer

Beachtung weiterer Nutzergruppen

Es ist jedoch zu beachten, dass neben einer Fahrradstation weitere Fahrradabstellanlagen zur Verfügung stehen müssen, da eine Fahrradstation nicht die Bedürfnisse aller Radfahrer deckt und viele die Kosten scheuen bzw. technische Anlagen ungern in Anspruch nehmen.

4.5.5 Carsharing

Erläuterung Genau wie der Radverkehr trägt auch Carsharing zu einer günstigen Ökobilanz bei. Gleichzeitig kann Carsharing ebenso wie der ÖPNV die Reichweite des Radverkehrs erweitern, wobei jedoch mehr Ziele als mit dem ÖPNV erreicht werden können. Daher ist eine Kombination beider Verkehrsmittel besonders sinnvoll.

Bereits heute reist ein Teil der Carsharing-Kunden mit dem Fahrrad an (3.6.1), und dieser Anteil sollte ausgebaut werden. Dazu bietet sich an, an den Carsharing-Stationen Abstellanlagen einzurichten, an denen das Fahrrad auch längerfristig sicher und komfortabel abgestellt werden kann. In der Regel handelt es sich hierbei um überdachte und möglichst abschließbare Anlagen. Besonders geeignet könnte der Einsatz von Fahrradboxen sein, die dem Tübinger Anbieter „Teil-Auto“ für seine Kunden angeboten werden könnten.

Beachtung weiterer Serviceleistungen und Nutzergruppen Empfehlenswert ist auch die Einrichtung einer abschließbaren Gepäckaufbewahrung, in der Fahrradkunden an Regentagen ihre Regenkleidung trocknen oder weitere Utensilien deponieren können, während sie mit dem Auto unterwegs sind. Es bietet sich an, diese Zusatzelemente an zentral gelegenen Stationen zu platzieren um z.B. die Gepäckaufbewahrung auch weiteren Nutzern zugänglich zu machen, um somit auch Werbung für das Carsharingsystem zu betreiben.



4.6 Grundlagen für das Maßnahmenkonzept

Nachfolgend werden die bislang umfangreich interpretierten Daten der Bestandsaufnahme im Zusammenhang mit den gewonnenen Erkenntnissen in Kurzform dargestellt.

- **Siedlungsstruktur und Einwohnerdichte**

(Kap. 3.1.3)

Problempunkt
Schlussfolgerung

Die Stadtteile Waldhäuser Ost, die Innenstadt und die Südstadt werden bezüglich der Radverkehrserschließung wegen der hohen Einwohnerdichte besonders berücksichtigt.

- **Barrieren des Radverkehrs
(Flüsse, Topografie, Bahntrassen, Straßen)**

(Kap. 3.3.3)

Problempunkt

Die zur Überwindung der Barrieren vorhandenen Brücken, Tunnel und Querungsanlagen sollen soweit möglich für den Radverkehr genutzt werden. Da sich dort zumeist mehrere Verkehrsarten überlagern und Nutzungskonflikte verstärkt auftreten, wurde an diesen Stellen radfahrgerechten Führungen besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Straßenquerungen und die Querung von Knotenpunkten stellen oft aufgrund langer Wartezeiten und bestehender Gefahren mit dem Kfz-Verkehr große Nachteile dar.

**Optionen /
Schlussfolgerung**

Als Lückenschlüsse können vorhandene Brücken, Unterführungen oder plangleiche Querungsstellen radfahrgerecht ausgebaut und in Wert gesetzt werden. Es werden jedoch auch neue Querungsanlagen vorgeschlagen. Bezüglich der Querungen von signalisierten Knotenpunkten werden Verbesserungen für Signalsteuerungen vorgeschlagen und für Haupttrouten die Schaltung einer Grünen Welle für den Radverkehr in Erwägung gezogen. Für topografisch ungünstige Gebiete ist die Fahrradmitnahme im ÖPNV erheblich auszuweiten.



- **Touristische Radrouten in Tübingen**

(Kap. 3.7.2)

Problempunkt Die bestehenden Radrouten durch Tübingen sind lediglich auf die Belange des Freizeitradverkehrs ausgelegt. Die Routen verlaufen nicht durch die Altstadt, teilweise sogar ganz an Tübingen vorbei. Die Zielpunkte der Radtouristen liegen jedoch in der Innenstadt.

Schlussfolgerung Die Radtouristen sollten auf ausgewählten Achsen mit begrenzter Geschwindigkeit (ggf. unter Einbeziehung von Schiebestrecken) gezielt durch die Altstadt geführt werden, um die Gastronomie und den Einzelhandel zu fördern.

Ein Angebot an Rastplätzen mit Fahrradabstellanlagen, Gepäckaufbewahrung und Informationstafeln soll dazu anregen, die Innenstadt zu Fuß zu entdecken.

- **Ergebnisse der Recherche „Radverkehr Tübingen“**

(Materialien: Kap. 3.7.3)

Problempunkt Ein hilfreiches Element ist der Räumplan des Radverkehrs. Auf diesen aufbauend werden weitere Streckenabschnitte in die konzeptionelle Planung einbezogen. Es werden durchgängige Führungselemente für die fixierten Hauptrouten des Radverkehrs festgelegt, um diese als Radschnellwege auszubauen und auf einen qualitativ hochwertigen Stand zu bringen. Ziel ist es, einen hohen und für alle sichtbaren Komfort der einzelnen Routen und des in sich geschlossene Radverkehrsnetz zu erhalten.

Problempunkt Die Radverkehrsförderung ist bereits in eine breit angelegte Kampagne eingebunden. Das entstandene Netzwerk muss gepflegt und weiter ausgebaut werden. Im Rahmen von regelmäßigen Treffen sind Synergien zu nutzen.

Schlussfolgerung Die Einbindung von und der Austausch mit Dritten kann dazu beitragen, den Dienstweg erheblich zu verkürzen und zeitnah auf bestehende Gefahren und Probleme zu reagieren. So kann zum Beispiel die Unterhaltung und der Räumplan regelmäßig an die Erfordernisse angepasst werden.



- Schlussfolgerung**

 - **Ergebnisse aus der Fragebogenaktion**
(Kap. 3.2.1)
Im Rahmen der Fragebogenauswertung (siehe Anlage II) wurde bereits zu den einzelnen Fragestellungen ein Fazit gezogen. Zusammenfassend konnte festgestellt werden, dass der Großteil der Befragten in Tübingen arbeitet und das Fahrrad nutzt, um schnell auf direkten Wegen zum Arbeitsplatz zu gelangen. Es wurde eine Vielzahl von Defizienten im Bereich der vorhandenen bzw. durch fehlende Radverkehrsinfrastruktur benannt. Führungsformen, die im Seitenbereich liegen und teilweise gemeinsam mit dem Fußverkehr verlaufen, behindern den Radverkehr. Das gemeinsame Fahren mit Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn wird insbesondere wegen der empfundenen Gefahren als bedrohlich wahrgenommen. Hier sollten Radverkehrsanlagen mit einer Teilseparierung im Fahrbahnbereich künftig Abhilfe schaffen oder Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt werden.

- Schlussfolgerung**

 - **Ergebnisse der Verkehrszählung**
(Kap. 3.2.2)
An neun von zehn Zählstellen im Innenstadtbereich wurden tagsüber über 100 Radfahrer/Std. festgestellt. Aufgrund der hohen Radverkehrsanteile sind ebenso die Stadtteile Süd und Derendingen zu nennen. Insbesondere dort ist eine gebündelte Führung des Radverkehrs auf Hauptachsen in Form von Fahrradstraßen anzustreben.

- Problempunkt**

 - **Ergebnisse aus den Befahrungen**
(Kap. 3.3.1)
Viele Radverkehrsführungen verlaufen im Seitenbereich und erfüllen die Ansprüche des Radverkehrs nur bedingt. Insbesondere an Knotenpunkten fehlen ausreichende Aufstellbereiche und die eindeutig erkennbare Fortsetzungen der Radverkehrsführung. Es sind zumeist keine kontinuierlichen Radverkehrsführungen mit ausreichenden Querschnittsbreiten vorhanden.

Für den Radverkehr sollten lückenlose, kontinuierlich ausgestattete und ausreichend breite, direkt an die Fahrbahn angrenzende Verkehrsräume geschaffen werden.



- **Gesammelte Erfahrungen der Verfolgungsfahrten**

(Kap. 3.3.2)

Problempunkt Es wird in vielen Fällen gegen die Verkehrsvorschriften verstoßen.

Schlussfolgerung Mit Hilfe der im Rahmen der Straßenverkehrsordnung möglichen Einsatzgrenzen sind radverkehrstaugliche Führungen zwischen den Zielen des Radverkehrs zu identifizieren und legale Führungsformen einzurichten.

- **Auswertung der Radverkehrsunfälle**

(Kap. 3.2.3)

Schlussfolgerung Der zunehmenden Tendenz von Radverkehrsunfällen zwischen Rad- und Fußverkehr ist zukünftig verstärkt Aufmerksamkeit zu widmen. In diesem Bereich ist soweit möglich eine Trennung der Verkehrsarten herbeizuführen.

Eine hohe Anzahl von Radverkehrsunfällen im September (doppelt so viele wie in den Monaten November – April) weist deutlich darauf hin, dass eine verstärkte Sicherheitsarbeit im Rahmen von Lichtkampagnen erforderlich ist.

- **Ziele des Radverkehrs**

(Kap. 4.4.3)

Schlussfolgerung Als wichtige Zielpunkte sind die Universität, die Arbeitsplatzkonzentrationen des Universitätsklinikum (an der Uni Tal und Uni Berg) sowie das Behördenzentrum in Derendingen anzuführen. Des Weiteren sind jedoch auch die Schulstandorte an der Uhlandstraße und entlang der Steinlach von großer Bedeutung.

Im Rahmen des Konzepts werden diese Standorte entsprechend berücksichtigt und in das Radverkehrsnetz einbezogen.



- **Gewonnene Erkenntnisse aus Sitzungen und Workshops**
(Kap. 4.2 und Anlage IX)

Schlussfolgerung Die bisherigen Treffen mit der Stadtverwaltung und den Verbänden haben einen Aufschluss über die Radfahrkultur in der Stadt gegeben.

In Tübingen wird, anders als in vielen anderen Städten, das Fahrrad als ökologisch und ökonomisch sinnvolles Verkehrsmittel eingesetzt. Die überwiegende Mehrzahl der Nutzer ist nicht auf das Fahrrad angewiesen, fährt es aber, weil sie damit einen größeren Nutzen und eine bessere Lebensqualität verbindet.

Problempunkt

- **Verkehrsbelastungen im vorhandenen Straßennetz**

Straßen mit hohen Verkehrsbelastungen erfordern zumeist eine separate Führung des Radverkehrs. Sie sind unattraktiv und werden aufgrund der Gefahren, des Lärms und der Abgasbelastung eher gemieden.

Schlussfolgerung Da die Hauptstraßen jedoch oft direkte Verbindungen zwischen den wichtigen Quellgebieten herstellen und an diesen viele Zielpunkte des Einzelhandels gelegen sind, sind dort insbesondere zur Gefahrenvermeidung Radverkehrsanlagen erforderlich.

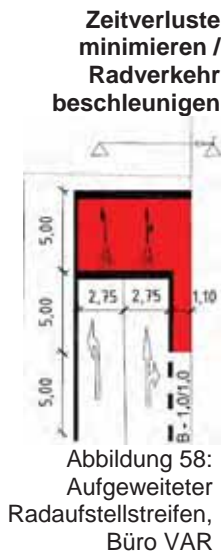
5. Gestaltung der Radverkehrshaupttrouten

Vorbemerkung Für das auf Grundlage der durchgeführten Umlegung des Wunschliniennetzes auf vorhandene Straßen und Wege entstandene Radverkehrsnetz müssen im Rahmen des Konzepts geeignete Führungsformen für den Radverkehr ermittelt werden.

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Unter Beibehaltung der Verkehrssicherheit ist eine Beschleunigung des Radverkehrs im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben (Kap. 5.1) herbeizuführen. Zum Beispiel ist das nach den Richtlinien zur integrierten Netzgestaltung (RIN) neu geschaffene Element zur Einrichtung von Radschnellwegen ein Kernstück des Konzepts. Zeitverluste sollen möglichst minimiert werden, da sie die Attraktivität des Radverkehrs und gefahrenen Distanzen erheblich beeinflussen. Für die Kompensation von Zeitverlusten sind unter anderem die folgenden Führungsformen geplant bzw. Maßnahmen vorgesehen.

Strategie zur Beschleunigung des Radverkehrs



Entstehung der Zeitverluste	Konzeptioneller Ansatz zur Beschleunigung
Wartezeiten an Lichtsignalanlagen, Querungsstellen und Knotenpunkten	Vorfahrtsregelung (Fahrradstraße) und LSA Schaltungen für den Radverkehr optimieren
Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern	Markierungen zur Führung für den Radverkehr / Verlagerung vom Seitenbereich auf die Fahrbahn
ungenügender Zustand der Radverkehrsanlage, z.B. schlechte Oberflächenqualität	Oberflächenverbesserungen / Unterhaltung der Radverkehrsverbindung optimieren
falsch dimensionierte Linienführung des Radverkehrs	Radien im Zuge der Haupttrouten radfahrgerecht ausbauen
mangelnde Breite (schlechte Möglichkeiten zum Überholen anderer Radfahrer)	Ausbau von schmalen Radwegen, Verlagerung der Radverkehrsführung auf die Fahrbahn

Tabelle 8

5.1 Gesetzliche Rahmenbedingungen



Deckblatt, Entwurf der ERA, 2009 [22]

Die neu verabschiedete Gesetzesgrundlage, Straßenverkehrsordnung (StVO) vom September 2009 und weitere Initiativen auf Länderebene sollen genutzt und ausgeschöpft werden, um die gewünschte Radverkehrsförderung in Tübingen langfristig und nachhaltig sicherstellen zu können. Derzeit ist eine Reparaturverordnung zur StVO in Arbeit, die jedoch keine substanziellen Änderungen zum Radverkehr erwarten lässt. Nach dem Stand der Technik wird sich bei der konzeptionellen Planung auf folgende Regelwerke berufen und diese sind dem Konzept zu Grunde gelegt.

StVO-Novelle, 2009 [19]

Mit wesentlichen Bestandteilen zur Förderung des Radverkehrs, sie löst die StVO-Novelle von 1997 ab.

Richtlinie für die Anlagen von Stadtstraßen von 2006, RAS 06 [20]

Hier sind wesentliche Gestaltungsmerkmale für die Querschnittsaufteilung der städtischen Straßenräume unter Einbeziehung des Radverkehrs enthalten.

Richtlinie für integrierte Netzgestaltung von 2008, RIN 08 [21]

Hier wird die Entwicklung der Verkehrsnetze unter Einbeziehung der übergeordneten räumlichen Planung behandelt.

Empfehlungen für den Radverkehr ERA 2010 [22]

In der StVO wird auf die „Empfehlungen für den Radverkehr“ ERA bezüglich der Ausführungsdetails verwiesen. Es liegt jedoch eine Neufassung vor, die im Dezember 2010 eingeführt wird. Deren Inhalte jedoch bereits in die Erarbeitung des Konzepts einfließen.

Um ein wirklich innovatives Konzept umzusetzen und Fördermöglichkeiten nutzen zu können, wird neben den üblichen Regelwerken auch die weitergehende Fachliteratur zur Erarbeitung zeitgemäßer Lösungsvorschläge genutzt. Dies sind unter anderem:

- Die Nachhaltigkeitsstrategie des Landes Baden-Württemberg „Fahrradland Nr.1“ [23]
- Der Nationale Radverkehrsplan 2002 – 2012 der Bundesregierung
- Der Wissenstand des Fahrradportals (www.nrvp.de)
- Nationale und Internationale Beispiele (z. B. www.best-for-bike.de)

Als Standardwerk zur Planung von Radverkehrsanlagen gilt die ERA. Bei der Konzeption und Maßnahmenplanung wird sich bereits auf das neue Regelwerk der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen bezogen, um der aktuellen Verkehrsentwicklung gerecht werden zu können.

Des Weiteren wird die Straßenverkehrsordnung in der aktuellen Fassung von 2009 berücksichtigt.

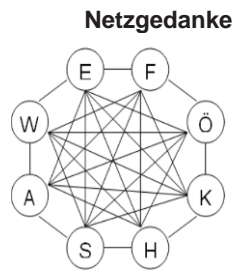


Abbildung 37:
Quell- Zielnetz des
Radverkehrs

Berücksichtigung
von Neuerungen

Breitenmaße für
Radverkehrs-
anlagen

5.2 Fünf-Säulen-Modell zur Radverkehrsführung

Das Konzept zur Radverkehrsführung besteht aus folgenden Säulen.

1. **Direkte Verbindungen:** Herstellung von durchgängigen und sicheren Radverkehrshaupttrouten von annähernd gleicher Qualität auf direkten Wegen zwischen den Quell- und Zielgebieten, von allen Orts- und Stadtteilen ins Zentrum und zur Universität.
2. **Verknüpfungen:** Verknüpfung der Radverkehrsführungen miteinander und Schaffung von dualen Führungsmöglichkeiten (z.B. schnell entlang der Hauptstraße und gemütlich über Nebenstraßen).
3. **Fahren auf der Fahrbahn:** Innerörtliche Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn, damit Radfahrer
 - besser vom Kfz-Verkehr wahrgenommen werden,
 - nicht im Seitenbereich mit Fußgängern in Konflikt geraten,
 - ihre Wunschgeschwindigkeit fahren,
 - sich gegenseitig überholen können und ihnen
 - ein direktes Linksabbiegen möglich ist.

Wichtig ist, dass sich Radfahrer gegenseitig konfliktfrei (soweit möglich auch Radfahrer mit Anhänger) überholen können. Insbesondere innerorts steigt die Verträglichkeit mit dem Kfz-Verkehr durch die zunehmende Beschleunigung des Radverkehrs beim Fahren im Fahrbahnbereich und sorgt für eine Humanisierung des Verkehrsablaufs. Die Folgen sind höhere Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und mehr Lebensqualität.

4. **Wahlfreiheit:** Wahlfreie Führungen kommen dort zum Einsatz, wo es zielgruppenspezifisch erforderlich ist. Es werden z.B. Führungen auf der Fahrbahn für den verkehrserfahrenen und Führungen im Seitenbereich für den sicherheitsbedürftigen langsamen Radverkehr geschaffen. Insbesondere mit Bezug auf die Ergebnisse der Verfolgungsfahrten (Kap. 3.3.2) kann die wahlfreie Führung eine gute Variante darstellen, um schnellen und sicherheitsbedürftigen Radfahrern eine Führung anzubieten. In diesen Fällen ist der Einsatz einer benutzungspflichtigen Führungsform entbehrlich.
5. **Intermodalität:** Schnittstellenoptimierung an den Übergängen zum ÖPNV beziehen die Haltestellen in das Radverkehrsnetz ein. Ergänzt werden sie durch gute Abstellmöglichkeiten (Bike+Ride) und ein gutes Angebot zur Fahrradmitnahme. Der multimodale Ansatz, bei dem langfristig eine Verkehrsverlagerung (Substitution) vom Kfz-Verkehr zum Umweltverbund (ÖPNV, Rad und Fuß) angestrebt wird, liegt zugrunde.

Zur Führung des Radverkehrs sind folgende Flächenansprüche zu berücksichtigen:

Übersicht der Flächenansprüche von Radverkehrsanlagen

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/Senkrechtparkständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum ¹² : 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	-	0,75 m (0,50 m)	0,75 m [V1r1]
Einrichtungsrادweg	Regelmaß	2,00 m	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke)	0,75 m (0,50 m) [V1r2]	1,10 m (Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden)
	Maß bei geringer Radverkehrsstärke	1,60 m			
beidseitiger Zweirichtungsrادweg	Regelmaß	2,50 m			
	Maß bei geringer Radverkehrsstärke	2,00 m			
einseitiger Zweirichtungsrادweg	Regelmaß	3,00 m			
	Maß bei geringer Radverkehrsstärke	2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fuß- und Radverkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6				
gem. Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

Tabelle 9: [22]

Bei der Breitengestaltung sollten die Regelmaße mit ggf. erforderlichen Zuschlägen für pulkartigen Radverkehr zur Anwendung kommen. Auf eine Aneinanderreihung von Mindestmaßen sollte nach Möglichkeit verzichtet werden.

Die laufenden Bemühungen des Landes Baden-Württemberg zur Förderung des Radverkehrs ermöglichen auch den Einsatz von Pilotprojekten oder experimentalen Lösungen, die bislang noch nicht flächendeckend zum Einsatz gekommen sind. Zum Beispiel wurde vom Verkehrsministerium Baden-Württembergs mit Bezug auf den Radverkehr bei einer Veranstaltung am 25. und 26. Januar 2010 in Stuttgart angekündigt, dass es in jedem Regierungsbezirk zwei Pilotprojekte zum alternierenden Schutzstreifen geben soll (Abb. 59).

Im Rahmen der Konzeption wurden daher auch Maßnahmen vorgeschlagen, die derzeit noch keine Standardlösungen nach den Regelwerken darstellen, jedoch aufgrund der Bedeutung des Radverkehrs für Tübingen zukunftsweisend und als Test- bzw. Pilotprojekt zur Anwendung kommen sollten.

Alternierender Schutzstreifen



Abbildung 59, [24]

Dies entspricht der in Tübingen bereits gewachsenen und ausgeprägten Radverkehrskultur und wird insbesondere bei der Gewinnung weiterer Potenziale im Bereich des Alltagsradverkehrs als zielführend angesehen.

Die grundlegende Führungsform des Radverkehrs ist der Mischverkehr. Insbesondere um die angestrebte Beschleunigung für den Radverkehr herbeiführen zu können, wird dieser Führungsform eine entscheidende Rolle beigemessen. Jedoch sind die folgenden Kriterien bei der Wahl der Entscheidungsfindung zur Führung auf der Fahrbahn zu berücksichtigen:

1. Kfz-Geschwindigkeit
2. Kfz-Belastung
3. Fahrbahnbreite
4. Zielgruppe
(z.B. Schüler- bzw. Einkaufsradfahrer oder Alltagsradfahrer)
5. Kfz-Parken
6. Längsneigung
7. Seitenraumnutzung (z.B. Fußverkehr, Aufenthalt)

Zur Schaffung einer bedarfsgerechten Radverkehrsführung kommen jedoch zunächst alle Führungsformen in Betracht (Abb. 60).

Bestandteile des Radverkehrsnetzes

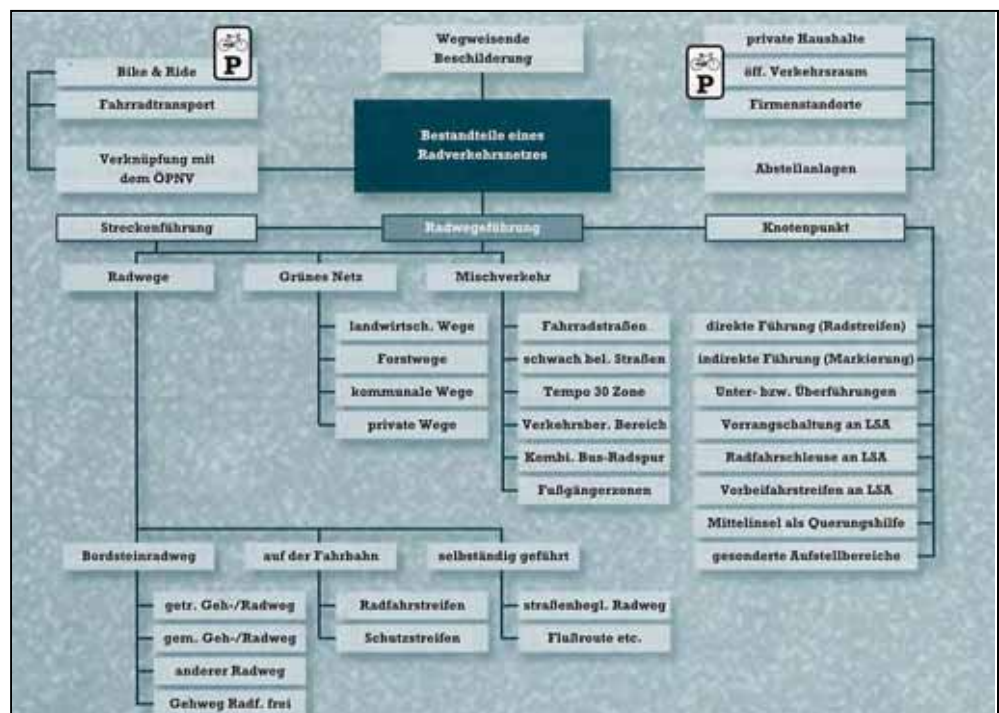


Abbildung 60: Bestandteile des Radverkehrsnetzes, Büro VAR



5.3 Konzept Radverkehrsführung

Erläuterung Damit aufbauend auf das Fünf-Säulen-Modell eine Beschleunigung des Radverkehrs erreicht werden kann, müssen zunächst für den schnell fahrenden Radverkehr – entsprechend der Richtlinien zur integrierten Netzgestaltung (RIN) [21] – mögliche Führungsformen und Trassierungen gewählt werden, die auch Fahrgeschwindigkeiten von 30 km/h für den Radverkehr zulassen, ohne das Sicherheitsempfinden sowohl der Radfahrer als auch der Fußgänger zu beeinträchtigen.

Rahmenbedingen Dies erfordert zunächst eine ausreichende Breitengebung entlang der Radverkehrsverbindungen und ausreichend bemessene Kurvenradien entsprechend der Empfehlungen für den Radverkehr (ERA) [22], die meist nur als fahrbahnseitige Führungsform realisiert werden können. Als Ergebnis werden zur Lösung der wachsenden Mobilitätsansprüche somit verstärkt Mischverkehrs- bzw. teilseparierte Führungsformen für den Radverkehr zum Einsatz gebracht. In Einzelfällen wird auf Straßen, die aufgrund hoher Verkehrsbelastungen bzw. hohem Schwerverkehrsaufkommen üblicherweise eine Trennung mittels separater Radverkehrsanlage benötigen, eine Geschwindigkeitsbeschränkung vorgesehen, um eine gemeinsame Führung mit dem Radverkehr zu ermöglichen.

Dimensionierung Als ein wichtiger Schritt bei der zukünftigen Gestaltung des Radverkehrs muss eine ausreichende Bemessung der Radverkehrsanlagen berücksichtigt werden. Es müssen auch für wachsende Radverkehrsanteile entsprechend dimensionierte Radverkehrsanlagen bzw. Verkehrsräume vorgesehen werden.

Somit kann auch durch die Wahl der Radverkehrsführung der an oberster Stelle stehenden Erhöhung der Verkehrssicherheit Rechnung getragen werden.

Zur Anwendung sollen hauptsächlich kostengünstigen Markierungsmaßnahmen kommen, die nachstehend erläutert werden.

Markierung

Damit die Radverkehrshaupttrouten eindeutig und für alle Verkehrsteilnehmer erkennbar werden, soll das in Tübingen bereits angewandte Markierungssystem, bestehend aus flankierenden weiß/roten Linien (außen weiß innen rot, ausgebaut, optimiert und als sozusagen „rotweißer Faden“ zur Visualisierung der geplanten Verläufe der Haupttrouten großflächig zum Einsatz kommen.

Anwendungsbeispiel

Beispiel aus Frankfurt (Foto Büro VAR)

Fahrradpiktogramm (Standardausführung)

Foto, Büro VAR

Wichtiger Baustein auch bezüglich einer weitergehenden Vermarktung ist die Etablierung einer neuen Markierungsform als Alleinstellungsmerkmal für den Radverkehr in Tübingen.

Die im Weiteren als „Tübinger Modell“, bezeichnete Markierung beruht auf der üblichen Fahrbahnmarkierung als Fahrradpiktogramm die mit einem in roter Farbe hinterlegten Schatten kombiniert wurde.

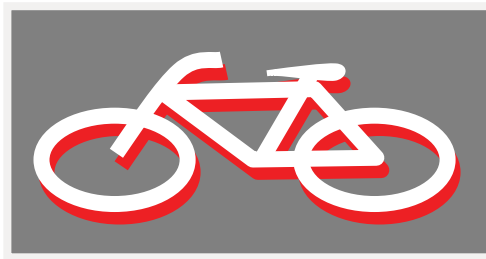
Geplante Markierung**Fahrradpiktogramm („Tübinger Modell“)**

Abbildung 61: „Tübinger Modell“ eigene Grafik Büro VAR

Entsprechend den jeweiligen Verkehrserfordernissen zur Sicherung des Radverkehrs ist das Piktogramm als „Tübinger Modell“ in verschiedenen Arten wie folgt vorgesehen.

Rechtlicher Hintergrund

Die Bedeutung der neu geplanten Markierung ist im Zusammenhang mit der Straßenverkehrsordnung ohne rechtliche Bedeutung. Die Erfahrungen haben gezeigt, dass die Fahrradpiktogramme bei allen Verkehrsteilnehmern zu einer verstärkten Akzeptanz des Radverkehrs beitragen und vom Radverkehr als Führungshilfe angenommen werden.

Die Farbe Rot wird im Verkehrsbereich da eingesetzt, wo mit Gefahren zu rechnen ist, so zum Beispiel als Furtmarkierung an Kreuzungen. Insbesondere bei der Verlagerung des Radverkehrs vom Seitenbereich auf die Fahrbahn soll die Farbe Signalwirkung haben und verstärkt und durchgängig die neu konzipierten Haupttroutenverläufe kenntlich machen.

5.3.1 Knotenpunkte / Querungsstellen

Erläuterung Eine bayrische Untersuchung besagt, dass innerorts 60 % der Radfahrunfälle an Knotenpunkten passieren [17]. Die Knotenpunkte sind aus diesem Grund mit besonderer Sorgfalt zu planen. Insbesondere der linksabbiegende Radverkehr ist gefährdet und sollte über direkte Radverkehrsführungen geführt werden, soweit dies die Verkehrsmengen und der Verkehrsablauf erlauben. Des Weiteren sind sowohl die Überleitungen von Radwegen auf die Fahrbahn als auch die Auflösung von Zweirichtungsradwegen mit eindeutigen Führungselementen zu versehen und Sichtbereiche zwischen den Verkehrsteilnehmer herzustellen, damit deren frühzeitige und zumeist unausweichliche Verflechtung insbesondere der Verkehrsteilnehmer Kfz und Rad soweit wie möglich vereinfacht und übersichtlicher gestaltet werden kann.

Führungselemente Folgende Elemente und Radverkehrsführungen an Knotenpunkten wurden bei der Konzeption berücksichtigt:

- I. Aufgeweiteter Fahrradaufstellstreifen
- II. Vorbeifahrstreifen zum Knotenpunkt
- III. Vorgezogene Halteline für den Radfahrstreifen
- IV. Radfahrstreifen zum direkten Linksabbiegen
- V. Geradlinige Führung mit Markierungshilfen
- VI. Furtmarkierungen
- VII. Fahrradpiktogramme
- VIII. Richtungspfeile mit Fahrradpiktogrammen
- IX. Aufstellbereiche zum indirekten Linksabbiegen
- X. Mittelinseln als Querungshilfe

Beispiele mit Markierungslösungen zur Führung des Radverkehrs



Abbildung 62: Neue Wege für den Radverkehr in der City [27]



5.3.2 Strecken

Erläuterung

In der Praxis bereits bewährte Markierungslösungen sollen aufgegriffen und zukünftig z.B. in modifizierter Form als „Tübinger Modell“ angewendet werden. Markierungen sollen durchgängig – entsprechend der Verkehrserfordernisse – den Verlauf der geplanten Haupttrouten markieren und diese zum Befahren für den Radverkehr optional freihalten.

Nachfolgend sind Radverkehrsführungen im Bestand und darauf aufbauende zukünftige Anwendungsformen dargestellt, die im Zuge der Maßnahmenplanung zum Einsatz kommen sollen.

Auf Seitenraumführungen als getrennter Geh- und Radweg, gemeinsamer Geh- und Radweg und Gehweg „Radfahrer frei“ wurden im Konzept soweit möglich verzichtet, da diese bei einem weiteren Zuwachs des Radverkehrs in der Regel im Innerortsbereich ungeeignete Führungsformen darstellen.

Führungselemente

Zur Führung des Radverkehrs auf der Strecke stehen die folgenden Führungsformen zur Verfügung:

- I. Fahrradstraße
- II. Radfahrstreifen
- III. Schutzstreifen
- IV. Alternierender Schutzstreifen
- V. Mischverkehr mit Fahrradpiktogrammen
- VI. Mischverkehr ohne weitere Führungshilfen
- VII. Radweg
- VIII. Nicht benutzungspflichtiger Radweg
- IX. Getrennter Geh- und Radweg
- X. Gemeinsamer Geh- und Radweg
- XI. Gehweg „Fahrrad frei“

Fahrradstraßen

Merkmal Die Fahrradstraße ist eine benutzungspflichtige Radverkehrsführung auf der Fahrbahn. Folgende Kernmerkmale zeichnen die Fahrradstraße aus:

**Einsatz-
gebiet**



- Der Radverkehr stellt die dominierende Verkehrsart dar
- Fahrräder dürfen nebeneinander fahren
- Die Geschwindigkeit ist auf 30 km/h begrenzt
- Anliegerverkehr kann mittels Zusatzzeichen zugelassen, dem Radverkehr muss jedoch Vorrang gegeben werden

Diese Führungsform eignet sich vor allem zur Bündelung starker Radverkehrsströme bzw. um dem Radverkehr z.B. in der Nähe von Universitätseinrichtungen oder in Stadtteilen mit besonders hohem Radverkehrsaufkommen den notwendigen Straßenraum zukommen zu lassen.

Radfahrstreifen

Merkmal Der Radfahrstreifen stellt eine benutzungspflichtige Radverkehrsführung dar. Der Radverkehr wird auf dem nur der Verkehrsart „Fahrrad“ vorbehaltenen Streifen von anderen Verkehrsarten separiert geführt.

**Einsatz-
gebiet**

Hauptverkehrsstraßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und einer Kfz Belastung ab 10.000 Kfz/Tag [22].

Praxisbeispiel aus Tübingen / „Tübinger Modell“



Wilhelmstraße / Stuttgarter Straße



Abb.61: „Tübinger Modell“ eigene Grafik Büro VAR

Auf dem Foto kann man sehen wie der Radfahrstreifen angenommen wird und die Radfahrer sich an der durch Markierung vorgegebenen Führung orientieren. Zusätzlich soll in regelmäßigen Abständen das Fahrradpiktogramm „Tübinger Modell“ zum Einsatz kommen.

Schutzstreifen

Merkmal Der Schutzstreifen stellt keine benutzungspflichtige Radverkehrsführung dar und kann mit anderen Radverkehrsführungen als sogenannte wahlfreie Führungsformen mit z.B. der Führung Gehweg „Rad frei“ kombiniert werden. Dem Radverkehr wird hier ein Angebot geschaffen, das im Bedarfsfall auch von anderen Verkehrsarten mitgenutzt werden darf. Es handelt sich dabei um eine teilseparierte Führung des Radverkehrs.

Einsatzgebiet Hauptverkehrsstraßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und einer Kfz Belastung die in der Regel zwischen 4.000 – 10.000 Kfz/Tag [22] liegen sollte.

Anwendung Praxisbeispiele aus Tübingen



Wilhelmstraße / Nordring

Erfahrung Die Erfahrungen zeigen eine gute Akzeptanz der teilseparaten Führungsformen bzw. Schutzstreifen bei allen Verkehrsteilnehmern. Sie bieten einen erheblichen Sicherheitsgewinn für den Radverkehr (insbesondere im Bereich von Knotenpunkten) und stellt eine Orientierungshilfe für alle Verkehrsteilnehmer.

Planungsbeispiel

Fahrbahnquerschnittsaufteilung mit Schutzstreifen [22]

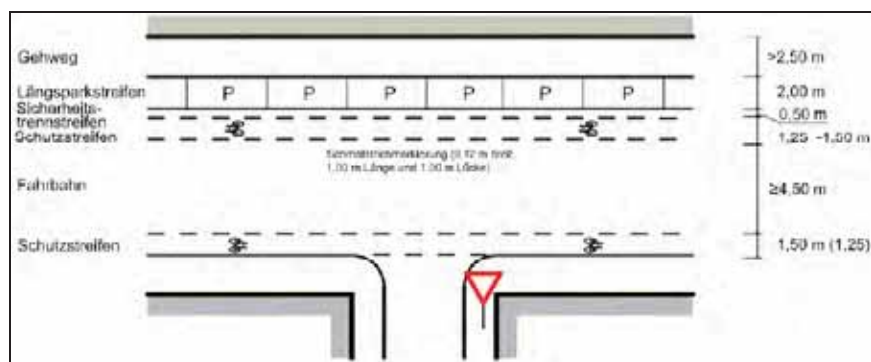


Abbildung 63

Besonders bei engeren Querschnittsbreiten (unter 7,00 m) bietet sich an, den Schutzstreifen als asymmetrische Lösung nur einseitig oder in alternierender Form einzusetzen (zum Beispiel für bergauf fahrende Radfahrer).

Das innovative Radverkehrskonzept für Tübingen sieht den Einsatz eines alternierenden Schutzstreifens (wechselseitig angeord-



net) explizit vor. Es sind mehrere asymmetrische Lösungen unter Einbeziehung des Schutzstreifens geplant. Zudem ist in regelmäßigen Abständen die Markierung des Fahrradpiktogramms „Tübinger Modell“ vorgesehen.

Als ein wichtiges Instrument werden auch Vorbeifahrstreifen zum Vorbeifahren an wartenden Kfz bis zur Wartelinie an den Knotenpunkten eingesetzt, um linksseitiges Überholen oder das Ausweichen auf den Gehweg zu vermeiden.

Mischverkehr

Ein sicheres Fahren im Mischverkehr setzt ein hohes Maß an Verkehrserfahrung voraus, da der Kfz-Verkehr oft nicht mit Radverkehr rechnet und diesen aufgrund der schmalen Silhouette leichter übersehen kann.

Hier besteht ein großes Handlungsfeld, da der Radverkehr üblicherweise im allgemeinen Verkehrsnetz auf der Straße geführt wird. Entscheidende Faktoren für eine Führung auf der Straße sind die gefahrene Geschwindigkeit, die Verkehrsbelastung und der Schwerverkehrsanteil.

Aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeiten für den Radverkehr ist die Form der Führung im Mischverkehr zumeist die einzige Möglichkeit, den Radverkehr zu führen. Daher muss mit flankierenden Maßnahmen versucht werden, dem Radverkehr eine sichere Führung zu verschaffen. Das Konzept sieht neben der Anordnung von vereinzelt Geschwindigkeitsreduktionen begleitende und flächendeckende Markierungen des „Tübinger Modells“ im Zuge der Hauptradrouten vor, um die Akzeptanz des Radverkehrs und dessen Sicherheit zu erhöhen.

Neben- und Hauptverkehrsstraßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und einer Kfz Belastung bis 8.000 Kfz/Tag [22]

Anwendungs-
merkmal



Nauklerstraße / Keplerstraße



Abb.61: „Tübinger Modell“ eigene Grafik Büro VAR

Die Markierung soll auf Nebenstraßen mit schmaler Fahrbahn und geringen Verkehrsbelastungen mittig auf der Fahrbahn aufgebracht sein, auf Straßen mit höheren Verkehrsbelastungen und breiteren Querschnitten jeweils zum rechten Fahrbahnrand hin orientiert. Flankierend sind Richtungspfeile insbesondere im Knotenpunktsbereich als zusätzliche Verdeutlichung vorgesehen.

Seitenraumführungen

StVO-
Beschilderung



Vz. 241

Die Führung des Radverkehrs im Seitenraum kann in verschiedenen Formen erfolgen.

Benutzungspflichtiger getrennter Geh- und Radweg



Vz. 240

Benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg



Vz. 239,
Zz.1022-10

Gehweg mit Zusatzzeichen „Fahrrad frei“

Der nicht benutzungspflichtige Radweg (ohne Kennzeichnung durch Verkehrszeichen 327, 340, 341), muss vom Verkehrsraum des Fußverkehrs zu unterscheiden und mit Fahrradpiktogrammen gekennzeichnet sein.

Vorrangig muss darauf geachtet werden, dass die Belange des Fußverkehrs und der weiteren Seitenraumnutzungen einer Radverkehrsführung nicht im Wege stehen, zumal sich die angestrebte Beschleunigung des Radverkehrs nicht mit der gewünschten Aufenthaltsqualität und z.B. im Seitenraum spielenden Kindern vereinbaren lässt.



Rümelinstraße / Lange Gasse



Karlstraße / Europastraße

Anwendungs-
beispiel

Die aufgeführten Beispiele zeigen vorhandene Führungsformen im Seitenbereich, die in ihrem Verlauf zu Konflikten mit wartenden Fahrgästen und an Knotenpunkten mit querendem Fußverkehr aufgrund der Nutzungsüberlangerungen im Seitenbereich führen. Um diese Konflikte zu minimieren wurden möglichst Führungsformen auf der Fahrbahn gesucht, um ein schnelles und sicheres Fahren zu ermöglichen. Die neue StVO hat in diesem Zusammenhang die Seitenraumführung mit der Führung auf der Fahrbahn gleichgestellt. [19] Bei Erfordernis der Benutzungspflicht und ausreichenden Seitenraumbreiten sind Führungen im Seitenraum möglich.

5.4 Identifizierung der Haupt- und Nebenrouten

Im Rahmen des Radverkehrskonzepts sollen die Hauptrouten mit durchgehenden Radverkehrsanlagen ausgestattet werden. Diese Routen sollen ein sicheres, zügiges und umwegfreies Fahren auf Verbindungen mit guter Oberflächenqualität ermöglichen.

Überleitung vom
Radweg auf
die Fahrbahn

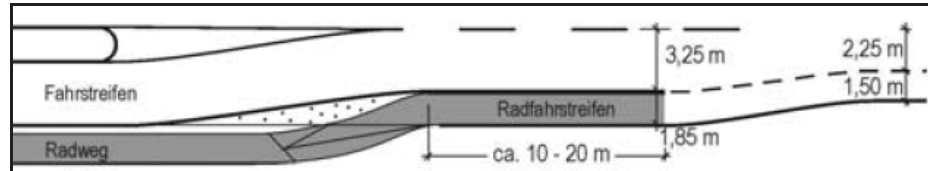


Abbildung 64: Überleitung vom Radweg auf die Fahrbahn [22]

Sowohl die Zufahrten als auch die Führungen in Knotenpunkten wurden mit großer Sorgfalt bedacht, da dort die größten Unfallgefahren bestehen und eine Vielzahl von kreuzenden Fahrlinien zu berücksichtigen sind. Es wurde nach Lösungen für den Radverkehr gesucht, die sowohl den Sicherheitsbelangen als auch dem neusten Stand der Technik entsprechen.

Überholen
ermöglichen

Bei der Bemessung der Radverkehrsanlagen wurden bereits die wachsenden Ansprüche des Radverkehrs und die künftig steigenden Radverkehrsmengen berücksichtigt. Die zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen müssen auch ein gegenseitiges Überholen zulassen. Bei der Bemessung der erforderlichen Breiten zum Überholen wurde auch die steigende Anzahl der Fahrräder, die mit Anhänger unterwegs sind, berücksichtigt.

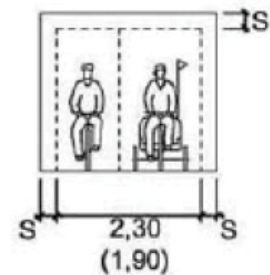


Abbildung 65 Radwegebreiten zum Überholen von Fahrrädern mit Anhänger
Quelle: ERA (Entwurf 2009) [14]

Neben den Hauptradrouten wurde eine Vielzahl von ergänzenden Nebenradrouten in das Konzept einbezogen, um entsprechend des Bedarfs eine höhere Erschließungstiefe und Maschendichte erhalten zu können. Die Maßnahmenplanung der Nebenrouten beschränkt sich jedoch zunächst auf die Beseitigung von Lückenschlüssen.

Die räumliche Abgrenzung entspricht den Gemarkungsgrenzen der Stadt Tübingen. Dennoch wurden alle Hauptradrouten im großräumigen Kontext mit den nachstehenden Fernzielen des Radverkehrs vernetzt und eine Anbindung zu allen größeren Städten im Umkreis von Tübingen über möglichst direkte Verbindungen hergestellt.

Überörtliche
Zielspinne des
Radverkehrs

Fernziele des Radverkehrs



Abbildung 66: Überörtliche Zielspinne des Radverkehrs, Kartengrundlage [25]

Zielliste größerer
Städte im rad-
verkehrlichen
Umfeld

Liste der überregionalen Ziele des Radverkehrs, die ebenso als Grundlagen in die geplante Radwegweisung aufgenommen wurden:

- Reutlingen ca. 15 km
- Rottenburg ca. 12 km
- Hechingen ca. 25 km
- Mössingen ca. 18 km
- Herrenberg ca. 20 km
- Stuttgart ca. 40 km
- Böblingen ca. 25 km

räumliche
Abgrenzung

Die Fortsetzung der Radverkehrsrouten außerhalb der Gemarkungsgrenze wurde auf Basis der vorhandenen Radrouten entwickelt und mit den zuständigen Stellen im Rahmen des Workshops „Vorstellung des Routenkonzepts“ besprochen.



Es konnten aufgrund der Streckenumlegung des Wunschlinien-netzes (Kapitel 4.1) und unter Berücksichtigung des Bestandes neun Radverkehrshaupttrouten entwickelt werden.

5.4.1 Überörtliche Erschließung (Haupttrouten 1 – 4)

Verlauf der
überörtlichen
Haupttrouten

Es handelt sich bei den Haupttrouten 1 bis 4 um ein sternförmig angeordnetes Netz von Diagonallinien, deren Mittelpunkt sich im Zentrum von Tübingen befindet (Karte 7).

Routenbeschreibungen

(von West nach Ost bzw. Süden nach Norden)

Hauptroute 1

Verlauf

Stadtteilverbindung SW-NO, Rottenburg – Tübingen – Stuttgart

Zielorte

Bühl – Kilchberg – Weilheim – Zentrum – Universität – Lustnau – **Pfrondorf**

Besonderheiten

Es wird eine neue Streckenführung entlang der Hauptstraße gewählt (L370). Dort befinden sich viele Ziele des Radverkehrs. An den Ortseingängen wurde darauf geachtet, dass sichere Quermöglichkeiten bei der Auflösung des Zweirichtungsradwegs bestehen. Die Führungslösung am Knotenpunkt in Weilheim beim Übergang von der Alten Landstraße in Richtung Kilchberg erfordert einigen Planungsaufwand. Weiterer Optimierungsbedarf besteht bei der Querung der Europastraße und bei der Engstelle am Wildermuthgymnasium. Bei der Führung über die Mühlstraße sind zusätzliche Fahrradpiktogramme und auf der Wilhelmstraße weitere Sicherungsmaßnahmen sinnvoll bzw. erforderlich. Die Hauptroute mäandriert durch Lustnau und Pfrondorf, dadurch werden Steigungs- und Gefällstrecken vermieden sowie größere Erschließungstiefen ermöglicht.

Gesamtlänge

Hauptroute 1 = 18,73 km

Nebenrouten-
verbindungen

- NR 1.1 Anschluss nach Derendingen
- NR 1.2 Verbindung über das Freibad
- NR 1.3 Schleife über die B28
- NR 1.4 Variante über den Anlagensee
- NR 1.5 Brunnenstraße – Lustnau
- NR 1.6 K6911 / K6912

Gesamtlänge

Nebenrouten 1.1 – 1.6 = 9,92 km

Hauptroute 2

- Verlauf** Stadtteilverbindung West-Ost, Herrenberg – Tübingen – Reutlingen
- Zielorte** **Unterjesingen** – Weststadt – Zentrum – Südstadt – **Französisches Viertel**
- Besonderheiten** Umsteigestation Pkw – Rad am Ortseingang von Unterjesingen, Fahrradstraßen parallel zur Bahnlinie und bevorrechtigte Führung über die querenden Wirtschaftswege, neuer Abschnitt entlang der Ammer (muss noch realisiert werden), Fahrradstraße bis zum Tunnel. Neue Führung über die Europastraße und über Nebenstraßen südlich der Steinlach bis zur Friedrichstraße. Dort sind größere Planungen zur Überleitung des verkehrserfahrenen Radverkehrs auf die Fahrbahn erforderlich. Ebenso besteht am Knotenpunkt Wöhrdstraße / Friedrichstraße ein erheblicher Optimierungsbedarf. Kurzer einseitiger Radfahrstreifen im schleifenden Versatz der B28. Eberhardstraße als Fahrradstraße. Die B27 soll der Radfahrer zukünftig auf der Fahrbahn queren können. Mit Piktogrammen „Tübinger Modell“ durch das Französische Viertel. Die östliche Unterführung der B28 mit Rampen ausstatten.
- Gesamtlänge** **Hauptroute 2 = 10,78 km**
- Nebenroutenverbindungen**
- NR 2.1 B28 - Schleifmühlenweg
 - NR 2.2 Jesinger Straße
 - NR 2.3 Bismarkstraße
 - NR 2.4 Reutlinger Straße
 - NR 2.5 Weg entlang der Blaulach
- Gesamtlänge** Nebenrouten 2.1 – 2.5 = 6,63 km

Hauptroute 3

- Verlauf** Steinlach-Bebenhausen Nord-Süd, Hechingen/Mössingen -Tüb.- Böblingen - Sindelf.
- Zielorte** **Derendingen** – Zentrum – Universität – Lustnau - **Bebenhausen**
- Besonderheiten** Fahrradstraßen durch die Gartenstadt und die Fürststraße, Optimierung der Knotenpunkte beiderseitig der Steinlachunterführung, Radverkehr auf der Karlstraße mit fahrbahnseitigen breiten Radfahrstreifen. Ausbau des Radwegs von Bebenhausen Richtung Norden entlang der L1208.
- Gesamtlänge** **Hauptroute 3 = 11,44 km**
- Nebenroutenverbindungen**
- NR 3.1 Unter dem Holz, Derendingen
 - NR 3.2 Steinlachallee
 - NR 3.3 Waldhäuser Straße
 - NR 3.4 Bebenhausen
- Gesamtlänge** Nebenrouten 3.1 – 3.3 = 8,55 km



Hauptroute 4

- Verlauf** Neckartalradweg West-Ost, Rottenburg – Tübingen – Reutlingen
- Zielorte** **Hirschau** – Weststadt – Zentrum – Lustnau (**LSG Neckartal**)
- Besonderheiten** Die Route verläuft innerorts auf Nebenstraßen zur Hauptstraße L371, außerorts mit straßenbegleitender Führung und über Nebenstraßen. Eine neue Verbindung soll auf der nördlichen Neckarseite über eine für Kfz gesperrte asphaltierte Straße entstehen. Probeweise soll eine Führung durch die Altstadt gewiesen werden. Neuer Verlauf mit Markierungen über die Gartenstraße.
- Gesamtlänge** **Hauptroute 4 = 12,96 km**
- Nebenroutenverbindungen**
- NR 4.1 Mühlweg – Jahn- und Torstraße
 - NR 4.2 südlich des Neckars
 - NR 4.3 Hermann-Kurz-Straße (entlang des Neckars)
 - NR 4.4 Lustnau, Dorfstraße
- Gesamtlänge** Nebenrouten 4.1 – 4.4 = 7,95 km

5.4.2 Innerörtliche Erschließung (Hauptrouten 5 – 7 und 9)

Die innerörtliche Erschließung umfasst eine Vernetzung insbesondere der Stadt- und Ortsteile und stellt einen Schwerpunkt des Konzepts dar. Die Vernetzung der außerörtlichen Zielpunkte der definierten Hauptrouten 1 – 4 stellen dabei den Rahmen dar. Hier schließen die überörtlichen Radverkehrsverbindungen von und zu den Orts- und Stadtteilen von Tübingen an.

Das innerörtliche Erschließungskonzept beruht auf direkten und durchgängigen Verbindungen zwischen den Stadtteilzentren und orientiert sich an ihren jeweiligen dominierenden Quell- und Zielpunkten.

Bei der innerörtlichen Führung wurden im Gegensatz zu den gewählten Führungsformen außerorts die Bedürfnisse der folgenden Zielgruppen verstärkt berücksichtigt:

- Einkaufsradverkehr
- Erledigungsradverkehr
- Schülerradverkehr
(einschließlich regelmäßiger Wege zu Vereinen)
- Begleitverkehr (z. B. zum Kindergarten)

Dabei wird die Schaffung einer kontinuierlichen Aneinanderreihung sicherer Radverkehrsführungen angestrebt.

Hauptroute 5

Verlauf	Universitätserschließung Ringroute Uni-Tal, Uni-Berg WHO
Zielorte	Universität – Waldhäuser Ost – Waldhshn. – Morgenstelle – Universität
Besonderheiten	Schaffung von beidseitigen Radfahrstreifen durch die Umwidmung eines Kfz-Fahrstreifens auf der Rümelinstraße, Schutzstreifen entlang der Schnarrenbergstraße, Ausbau eines Weges zur Schaffung einer Radfahrverbindung am Botanischen Garten, lichtsignalgesteuerte Vorrangschaltung zum Nordring sowie die Markierung eines dortigen Schutzstreifens. Führung im Seitenbereich ab der Horemer Straße Richtung Osten bis zur Straße „Im Schönblick“. Auf Nebenstraßen mit markierten Fahrradpiktogrammen bis zur Universität. Die Nauklerstraße soll zukünftig als Fahrradstraße beschildert werden.
Gesamtlänge	Hauptroute 5 = 10,57 km
Nebenroutenverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> • NR 5.1 Rosennau - Morgenstelle Hartmeyerstraße - Berliner Ring • NR 5.2 Philosophenweg • NR 5.3 Keplerstraße
Gesamtlänge	Nebenrouten 5.1 – 5.5 = 9,5 km

Hauptroute 6

Verlauf	Stadtteilverbindungsspanne Süd Verbindungsroute der südlichen Stadtteile, vom Ortsmittelpunkt in Weilheim beginnend zum Bahnhof in Derendingen und entlang der Bahnlinie zum Behördenviertel und über die Schelling- und Eugenstraße zu den Zielpunkten an der Reutlinger Straße.
Zielorte	Weilheim – Derendingen – Behördenviertel – Loretto – Franz. Viertel
Besonderheiten	Schaffung einer lichtsignalgeregelten Vorrangschaltung über die K6900 über Nebenstraßen zum Bahnhof Derendingen, dort Verbesserung zur Überleitung auf den bahnbegleitenden Radweg. Herstellung eines Radweg-Anschlusses an die Wilhelm-Keil-Straße, Optimierung der vorhandenen Wegeführungen in der Grünfläche vom Landratsamt bis zur Schellingstraße. Dort Schaffung einer Fahrradstraße mit Optimierung der Führungen und Fortsetzung der Fahrradstraße auf der Eugenstraße bis zur Reutlinger Straße.
Gesamtlänge	Hauptroute 6 = 4,85 km



Nebenrouten- verbindungen

- NR 6.1 Unterjesingen, Rottenburger Straße
- NR 6.2 Wirtschaftswegeverbindung Bühl - Weilheim
- NR 6.3 Weinbergstraße - Waldhörnestraße
- NR 6.4 Lembergstraße, begleitende Wege nördl. Stuttgarter Str.
- NR 6.5 Verbindung Hauptbahnhof Südseite
- NR 6.6 Lustnau, Auelestraße - Kreuzstraße
- NR 6.7 Alberstraße

Gesamtlänge Nebenrouten 6.1 – 6.7 = 17,46 km

Hauptroute 7

Verlauf Innenstadterschließung

Radverkehrsring um den Altstadtbereich, die geschaffenen tangentialen Hauptradrouten entlang der Altstadt werden über Verbindungsrouen zu einem Ring miteinander verbunden.

Strecke / Besonderheiten

Folgende Straßen werden (im Uhrzeigersinn im Westen beginnend) in den Routenverlauf einbezogen:

- Alleenbrücke / → *Hauptroute 2*
- Schlossbergtunnel (Fuß- und Radfahrtunnel) / → *Hauptroute 2*
- Rappstraße (für den Radverkehr Richtung Unterjesingen) / → *Hauptroute 2*
- **Belhtlestraße** (für den Radverkehr Richtung Universitätskliniken)
- **Kelternstraße**
- **Am Stadtgraben**
- Lustnauer Tor / → *Hauptroute 1*
- Mühlstraße / → *Hauptroute 1*
- Eberhardsbrücke / → *Hauptroute 1*
- Uhlandstraße / → *Hauptroute 1*

Ziele Weststadt - Altstadt – Universität

Besonderheiten Unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrsbelastung sind neben Fahrradpiktogrammen Geschwindigkeitsbeschränkungen vorgesehen um eine verträgliche gemeinsame Führung des Radverkehrs herstellen zu können.

Gesamtlänge **Hauptroute 7 = 1,37 km**

Nebenrouten- verbindungen

- NR 7.1 Jakobsgasse, Schmiedtorstraße
- NR 7.2 Lange Gasse, Neue Straße

Gesamtlänge Nebenrouten 7.1 – 7.2 = 1,63 km

Hauptroute 9

Verlauf	Hagelloch – Weststadt Nordwesten-Südosten Anbindung des Ortsteils Hagelloch über die Weststadt zur Innenstadt. Des Weiteren schließt diese Verbindung eine Lücke zu den touristischen Radrouten und schafft somit eine Verbindung bis nach Ammerbuch-Entringen. Dort besteht Anschluss zur Regionalbahn (Ammertalbahn).
Strecke / Besonderheiten	Vom Ortskern in Hagelloch führt die Route nörd- bzw. östlich der K6914 gelegen nach Tübingen (Weststadt). Die Strecke besteht aus verschiedenen Führungsformen, teilweise im Mischverkehr als Nebenstraße, als Wirtschaftsweg oder als straßenbegleitender Radweg. Der straßenbegleitende Radweg ist sehr schmal und muss dringend verbreitert werden. Als Querungshilfe über die K6914 in der Weststadt ist eine Mittelinsel geplant. Im weiteren Verlauf über einen selbständig geführten gemeinsamen Geh-/Radweg bindet die nach Unterquerung der B28 an die Hauptroute 2 an.
Gesamtlänge	Hauptroute 9 = 3,06 km
Nebenroutenverbindungen	<ul style="list-style-type: none"> • NR 9.1 Herrenberger Straße • NR 9.2 Hagelloch - Morgenstelle • NR 9.3 Hagelloch Nordspange
Gesamtlänge	Nebenrouten 9.1 – 9.2 = 3,28 km

5.4.3 Touristische Erschließung (Hauptroute 8)

Neben den geplanten Maßnahmen zur Beschleunigung des Radverkehrs auf den Hauptrouten 1 bis 7 und 9 sind auf Grundlage des Bestandes weitere wichtige touristische Radrouten in das Radverkehrsnetz der Hauptradrouten aufgenommen worden, sofern diese noch nicht bei der innerstädtischen Routenführung Berücksichtigung fanden.

Es handelt sich bei den Routen ebenso um wichtige Verbindungen zur Erschließung verschiedener Kommunen und touristischer Ziele, die über Strecken durch den Naturpark Schönbuch im Norden der Tübinger Gemarkung erschlossen werden.

Hauptroute 8**Verlauf**

Touristische Radrouten im Naturpark Schönbuch

Es handelt sich um drei Streckenabschnitte in den Naturpark Schönbuch

- von Unterjesingen,
- von Hageloch und
- von Bebenhausen),

**Strecke /
Besonderheiten**

die eine Verbindung nach Ammerbuch und zum dortigen Bahnhof herstellen. Des Weiteren eine Querverbindung von der L1208 Richtung Norden in den Naturpark Schönbuch.

Gesamtlänge

Hauptroute 8 = 13,22 km

**Nebenrouten-
verbindungen**

- NR 8.1 Hagelloch, Seeweg – Heuberger Torweg – Waldhausen
- NR 8.2 Bebenhausen, L1208 – Einsiedler Straße

Gesamtlänge

Nebenrouten 7.1 – 7.2 = 7,41 km



5.5 Multimodalität des Radverkehrs

- Radverkehr als Teil des Gesamtverkehrssystems** Radverkehr ist Teil des gesamten Verkehrssystems und wirkt als solcher sowohl auf den Verkehrsablauf in der Stadt als auch auf die Qualität der einzelnen Verkehrsträger. Gleichzeitig ist eine Verknüpfung des Radverkehrs mit den anderen Verkehrsarten möglich.
- Fahrrad / zu Fuß** Mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept soll erreicht werden, dass in Tübingen mit dem Rad an den Rand der Fußgängerzone in der Altstadt gefahren, dort das Rad abgestellt und die Altstadt dem vorhandenen Flächenangebot entsprechend überwiegend zu Fuß genutzt werden kann.
- Fahrrad / ÖPNV** Gleichermaßen wichtig ist das Abstellen des Fahrrades an Haltestellen des ÖPNV und das Umsteigen auf dessen Fahrzeuge, das durch Abstellanlagen an Haltestellen ermöglicht wird. In Fahrzeugen des ÖPNV (Bahn und Bus) wurde die Fahrradmitnahme im Rahmen der Konzepterstellung getestet. Bei der Mitnahme in der Bahn hat sich die Radverkehrsinfrastruktur des Hauptbahnhofs aufgrund fehlender Aufzüge und Schiebrinnen als großes Hemmnis erwiesen. Für die Mitnahme im Bus stehen nur begrenzte Möglichkeiten zur Verfügung, in zwei von drei Fällen konnte der Autor während der Testphase aufgrund von Kinderwagen bzw. bereits an der Haltestelle wartenden Fahrradfahrern nicht mitgenommen werden, so dass eine Optimierung im Rahmen des Konzepts vorgesehen ist.
- Pkw / Fahrrad** Interessant ist auch die Möglichkeit des Umsteigens vom Kfz auf das Fahrrad an einem extra gestalteten Umsteigepunkt. So können größere Distanzen zwischen Umlandkommunen und Stadtrand Tübingens mit dem Auto überwunden und geringere innerstädtische Entfernungen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Als weitere Option der Multimodalität besteht ein dichtes Netz an Carsharingstationen „Teilauto“, die auch in Kombination mit dem Fahrrad genutzt werden können.
- Individuelle Mobilität** Multimodale Mobilität bedeutet auch die individuelle Entscheidungsmöglichkeit über die Art des genutzten Verkehrsmittels, die reale Auswahl zwischen Kfz, Rad, ÖPNV und dem zu Fuß Gehen. Ausgewählt wird nach einer langen Reihe individueller Kriterien von denen im vorliegenden Konzept die des infrastrukturell-verkehrsorganisatorischen Angebots gestaltet werden.



Querschnittsplanung Die Qualität des Gesamtverkehrssystems einer Stadt ist abhängig von der Qualität der einzelnen Verkehrsträger. Es ist nicht unwahrscheinlich, dass die Stärkung der bisher im Vergleich zum Kfz-Verkehr (im Hinblick auf Verkehrsflächenverteilung benachteiligten Verkehrsträger Fahrrad und Fuß) eine Optimierung des gesamten Verkehrsablaufs ermöglicht und dadurch auch dem Kfz-Verkehr vor allem durch Stauminderung nutzt.

Auswahlmöglichkeiten Multimodale Mobilität bedeutet auch, in kurzen Intervallen und möglichst für jeden Weg über die Wahl des optimalen Verkehrsmittels nachzudenken. Dazu müssen der die Entscheidung fallenden Person Kenntnisse zu allen möglichen Verkehrsmitteln zur Verfügung stehen, diese Kenntnisse müssen möglichst leicht erlangbar sein. Für das Radverkehrskonzept bedeutet dies offensichtliche Wegeführungen durch:

- Fahrradstraßen,
- Radfahrstreifen,
- das direkte Linksabbiegen,
- Schutzstreifen mit Radpiktogrammen sowie

Radpiktogrammen auf der Fahrbahn mit erst kurzzeitig neu ermöglichtem Mischverkehr.

Weitere Elemente sind Radabstellanlagen an öffentlichen Gebäuden und den Haltestellen des ÖPNV, gut sichtbare und leicht bedienbare öffentliche Fahrradverleihsysteme und nicht zu Letzt eine begleitende Kampagne, die das Radfahren mit all seinen Vorteilen präsentiert.

Zusammenfassung Dadurch bietet sich jedem eine Vielzahl von Möglichkeiten, die alltäglichen Wege zurückzulegen, dabei eine individuelle Auswahl zu treffen, die möglichst optimal den eigenen Bedürfnissen und den Forderungen einer Stadtgesellschaft nach hoher Lebensqualität entspricht. Dies erfordert jedoch Kenntnisse aller Modalitäten der Verkehrsteilnahme.

Zur Vertiefung sind die weiteren Hinweise zu Fahrradabstellanlagen im Maßnahmenkonzept (Kapitel 6.3) ausgeführt.

6. Maßnahmenkonzept zum Ausbau des Radverkehrsnetzes

Kartenausschnitt des
Radverkehrsnetzes
mit Lückenschlüssen



Abbildung 67: Lückenschlüsse im RVN, eigene Darstellung, Büro VAR

Das Radverkehrsnetz (RVN, siehe Karte 7 in der Anlage) enthält als Hauptelement die folgenden Hauptrouten des Radverkehrs (Kap. 5.3):

Übersicht der Hauptrouten des Radverkehrs

Hauptroute Nr.	Routenbezeichnung / Verlauf	Länge
1	Stadtteilverbindung SW-NO Bühl – Kilchberg – Weilheim – Zentrum – Universität – Lustnau – Pfrondorf	18,73 km
2	Stadtteilverbindung West-Ost Unterjesingen – Weststadt – Zentrum – Südstadt – Französisches Viertel	10,78 km
3	Steinlach – Bebenhausen Nord – Süd Derendingen – Zentrum – Universität – Lustnau – Bebenhsn.	11,44 km
4	Neckartalradweg West-Ost Hirschau – Weststadt – Zentrum – Lustnau	12,96 km
5	Universitätserschließung Ringroute Universität – Waldhäuser Ost – Waldhausen – Morgenstelle – Uni	10,57 km
6	Südteilverbindungsspange Süd Weilheim – Derendingen – Behördenviertel – Loretto – Franz. Viertel	4,85 km
7	Innenstadterschließung Weststadt – Altstadt – Universität	1,37 km
8	Touristische (Radrouten im Schönbuch) Unterjesingen – Hagelloch – Waldhäuser Ost – Bebenhsn.	13,22 km
9	Hagelloch – Weststadt Hagelloch – K6914 - Weststadt	3,06 km
Summe		86,96 km

Tabelle 12

Alle diese Strecken sind, bezogen auf den jeweiligen Knoten bzw. die betroffene Strecke, für die Detailplanungen in einzelne Abschnitte aufgeteilt worden. Die ermittelten Maßnahmen sollen ein zügiges und sicheres Befahren der Routen durch möglichst einheitliche Führungselemente ermöglichen.

In den **Maßnahmenlisten (Anlage X)** sind folgende Parameter erfasst worden:

- Lage (Straßennamen der Strecke bzw. des Knotens)
- Länge des Abschnitts
- Art und Breite der Radverkehrsanlage bzw. der Fahrbahn
- Bewertung des Bestandes
- Geplante Maßnahmen
- Priorität
- Realisierbarkeit
- Geschätzte Kosten der Maßnahmen

Für alle betroffenen Bereiche wurde eine umfangreiche Fotodokumentation (Anlage XI) bereitgestellt.



6.1 Netzstruktur

Das Kernstück des Radverkehrskonzepts besteht aus den geplanten Maßnahmen entlang der neun geplanten Haupttradrouten. Das Konzept enthält eine Reihe von unterschiedlichen Einzelmaßnahmen, die zu Maßnahmengruppen zusammengefasst wurden.

Übersicht der Maßnahmengruppen

1. Markierungsarbeiten
2. Verkehrszeichen (StVO-Beschilderung)
3. Unterhaltung und Instandsetzung
4. Radfahrgerechte Anpassung der Signalsteuerung
5. Radwegweisung
6. Ausbau der touristischen Infrastruktur
7. Kleine bauliche Maßnahmen (bis 1.000 €)
8. Mittlere bauliche Maßnahmen (1.001 € bis 10.000 €)
9. Umfangreiche bauliche Maßnahmen (ab 10.001 €)

Nachstehend werden die Maßnahmengruppen kurz erläutert, wobei auf die als kostengünstig geschätzte und zeitnah zu realisierende Anpassung der StVO-Beschilderung näher eingegangen wird. Dort besteht aufgrund der neuen StVO-Regelungen auch verstärkter Handlungsbedarf. Die gesamte Liste der aus knapp 60 Einzelpositionen bestehenden Maßnahmengruppen ist der Anlage XII beigefügt.

6.1.1 Markierungsarbeiten

Aufgrund des Erkennungsmerkmals „Tübinger Modell“ (Kap. 5.3) sind Markierungsarbeiten ein zentrales Thema und setzen sich unter anderem aus folgenden Elementen zusammen:

- Fahrradpiktogramme
- Radfahr- und Schutzstreifen
- Demarkierungen
- Sonstige Fahrbahnmarkierungen
(z.B. eine Querschnittsaufteilung, Sperrflächen, Neuordnung von Pkw-Stellplätzen etc.)

Günstige Farbmarkierungen können auch im Rahmen einer Testphase als zeitlich begrenztes Element eingesetzt werden.

6.1.2 Verkehrszeichen (StVO-Beschilderung)

Damit dem Radverkehr mehr Sicherheit geschaffen, ihm eine bessere rechtliche Situation zugestanden und er beschleunigt werden kann, sind folgende Optimierungen der StVO-Beschilderung vorgesehen:

Maßnahmenkomplex Optimierung der Verkehrszeichen im Sinne des Radverkehrs

a. Positive Beschilderung

Im außerörtlichen Bereich stellt der Radverkehr auf seinen Hauptachsen die dominierende Verkehrsart dar. Statt der Verbotsschilderung mit Verkehrszeichen (Vz.) 260 Verbot für Pkw und Krad soll entlang der Hauptradrouten zukünftig das Vz. 240 gemeinsamer Geh- Radweg angebracht werden. Die über Zusatzschilder angeordneten Ausnahmeregelungen sollen geprüft, können aber i. d. R. bestehen bleiben. Durch diese Maßnahme würde für den Radverkehr, der neben dem landwirtschaftlichen Verkehr auch als Wirtschaftsverkehr (z. B. auf dem Weg von und zur Arbeitsstelle) gilt, eine erheblich verbesserte Rechtssituation geschaffen. Ausschlaggebend sollten die Verkehrsmengen sein. Dass heißt, dass eine Beschilderung mit Vz. 240 gemeinsamer Geh- und Radweg dann erfolgen sollte, wenn der Verkehrsanteil des Radverkehrs größer ist als der des Pkw-Verkehrs. Ggf. ist im Rahmen eines Probelaufs der Einsatz für ein Jahr auszuprobieren, die gesammelten Erfahrungen sind auszuwerten. Zur Entmischung des Rad- und Fußverkehrs sind dort, wo es erforderlich erscheint, Radfahr- Fußgängerpiktogramme vorgesehen, um den Verkehr entsprechend zu sortieren. Eine Umwidmung ist i.d.R. nicht notwendig, da es sich lediglich um eine verkehrsrechtliche Anordnung handelt, die von der jeweils zuständigen Verkehrsbehörde getroffen werden kann. Ggf. kann mit dieser Maßnahme ein Mehraufwand bezüglich der Verkehrssicherungspflicht (z.B. für zusätzlichen den Winterdienst) anfallen.

bislang



Vz. 260

zukünftig



Vz. 241

b. Vorfahrt an Kreuzungen und Einmündungen

Der Radverkehr soll entlang seiner Hauptrouten im Zuge bestehender Wirtschaftswege bei der Querung von Nebenstraßen bevorrechtigt geführt, seine Wege entsprechend mit den Verkehrszeichen 301 „Vorfahrt“ bzw. Verkehrszeichen 205 „Vorfahrt gewähren“ beschildert werden. Flankierend sind entsprechende Markierungen anzubringen. Bei schlechten Sichtbeziehungen sollte das Vz. 206 „Stopp“ Vorfahrt gewähren zur Anwendung kommen.

Vorfahrt



Vz. 301

Vorfahrt
gewähren



Vz. 205 mit Zz. 1032

c. Fahrradstraße (Verkehrszeichen 244)

Die Fahrradstraße soll als ein wichtiges Kernelement des Radverkehrskonzepts Verbindungen zwischen den Stadtteilen und zum Zentrum für den Radverkehr in Wert setzen. Die Führung verläuft zumeist über Nebenstraßen in Wohngebieten. Der Radverkehr ist dort gegenüber allen Verkehrsarten bevorrechtigt. Er kann seine Wunschgeschwindigkeit bis 30 km/h frei wählen, das Überholen von Radfahrern ist jederzeit möglich. Voraussetzung ist, dass der Radverkehr auf diesen Straßen die dominierende Verkehrsart darstellt bzw. zukünftig als diese zu erwarten ist [19].



Vz. 244



Vz. 244a

d. Geschwindigkeitsbegrenzungen für den Kfz Verkehr

Damit das Gesamtverkehrssystem optimiert, der Verkehrsdurchsatz erhöht und die Verkehrssicherheit gesteigert werden kann, sind an Straßen mit hoher Verkehrsbelastung Geschwindigkeitsbegrenzungen geplant, die auch temporär, z.B. zwischen 7 und 19 Uhr, angeordnet werden können.



Vz. 274.1

e. Durchlässige Sackgasse

Ein weiterer Baustein der radfahrgerechten StVO-Beschilderung ist die Beschilderung von für den Rad- und Fußverkehr durchlässigen Sackgassen mit den neuen, in der StVO vorgesehenen Verkehrszeichen, die in Tübingen bereits für einige Straßen umgesetzt wurde.

neues StVO-
Verkehrszeichen



Vz. 357a

f. Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr

Die seinerzeit zur Lenkung des Kfz-Verkehrs eingeführten Einbahnstraßen waren ursprünglich nicht dafür gedacht, auch den Radverkehr auszuschließen. Das Radverkehrskonzept schlägt verschiedene im Zuge der Haupttrouten tangierte Einbahnstraßen zur Öffnung vor. Dort, wo aufgrund der verkehrlichen Gegebenheiten keine Freigabe möglich ist (Straßen mit Geschwindigkeiten über 30 km/h), werden baulich abgetrennte Radwegführungen vorgesehen.

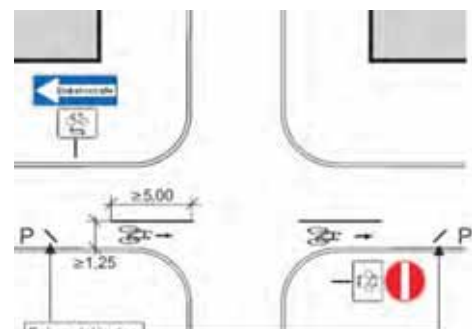


Abbildung 68: Gestaltungsentwurf zur Freigabe von Einbahnstraße [22]

g. Prüfung der Radwegebenutzungspflicht und der Beschilderung Gehweg mit Zusatzzeichen „Fahrrad (Sinnbild) frei“

Im Rahmen des Konzepts werden die Radwegebenutzungspflicht und die Beschilderung von Gehwegen (Vz. 237) mit dem Zusatzschild „Fahrrad (Sinnbild) frei“ entlang der Hauptrouten untersucht. In Fällen, in denen die Radwegebenutzungspflicht nicht aus verkehrsrechtlichen Gründen erforderlich ist um eine Benutzungspflicht zu rechtfertigen oder wenn eine Unverträglichkeit von Rad- und Fußverkehr vorliegt, ist eine Entschilderung eingeplant.

Insbesondere der gemeinsame Geh- und Radweg innerorts ist wenig geeignet, sowohl den Ansprüchen des Fußverkehrs als auch den des Radverkehrs gerecht zu werden.

entschildern



Vz. 241

Vz. 239,
Zz. 1022-10

h. Weitere StVO-Beschilderungen

Als weitere Beschilderungsoptionen wurde die probeweise Freigabe des Radverkehrs in der Fußgängerzone untersucht.

Verschiedene Radverkehrsverbindungen, die auf möglichst kurzen Strecken durch die Altstadt führen, wurden geprüft. Es werden Varianten bedacht, die z.B. dem Radverkehr innerhalb einer einjährigen Testphase, zunächst nur temporär in der Zeit zwischen 20 und 10 Uhr, ein Durchfahrungsrecht einräumen.

Des Weiteren wurden zukünftige Standorte für Radabstellanlagen zur Vermeidung von Fremd- und Dauerparken gesucht, um diese mit dem Vz. Parken 314 mit Fahrradpiktogramm ausstatten zu können.

Dies gilt insbesondere für die geplanten Bike+Ride Anlagen. Insbesondere in sensiblen Bereichen der Altstadt sollte mittles Beschilderung auf die primäre Nutzung zum Kurzzeitparken für maximal zwei bis vier Stunden hingewiesen werden.



Vz.242, Zz.1022-10



Vz. 314



6.1.3 Unterhaltung und Instandsetzung

Bei der Unterhaltung und Instandsetzung sind unter anderem Maßnahmen zur Reaktivierung vorhandener Radverkehrsanlagen vorgesehen:

- Freischneiden von Bewuchs
- Eingewachsene Radwegekanten säubern
- Beseitigen kleinerer Schäden (z. B. Schlaglöcher, Wurzelaufbrüche oder sonstigen Unebenheiten)

Des Weiteren fallen Bepflanzungen (zum Beispiel als Blendenschutz) in diesen Maßnahmenkomplex.

6.1.4 Radverkehrsgerechte Signalsteuerung

An Signalanlagen entstehen für den Radverkehr häufig Zeitverluste, die im Zuge einer umfangreichen Maßnahmenplanung langfristig optimiert werden sollen. Der Maßnahmenkomplex zur radverkehrsgerechten Anpassung der Signalsteuerung umfasst im Wesentlichen folgende Maßnahmen:

- Einbau von Kontaktschleifen zur Grünanforderung
- Einbau von Signalgebern zur Grünanforderung
- Anzeige der Restwartezeit an Signalanlagen
- Schaffung neuer Signalisierungen

Des Weiteren sieht das Konzept Zählstellen und Anlagen zur Verkehrsbeeinflussung vor. Zum Beispiel sollen digitale Anzeigen dem Radfahrer schon beim Annähern an die Signalanlage zeigen, bei welcher gefahrenen Geschwindigkeit er mit Grün an der nächsten Ampel rechnen kann.

Der LSA vorgelagerte Kontaktschleifen sollen es dem Radfahrer bereits bei der Annäherung an die Lichtsignalanlagen ermöglichen, die gewünschte Grünphase anzufordern. Generell sind Maßnahmen zur Optimierung der Freigabezeiten des Radverkehrs geplant. Der Radverkehr soll zukünftig entsprechend seiner Verkehrsbedeutung längere Grün- und Freigabezeiten erhalten, und die Lichtsignalsteuerungen sind dementsprechend anzupassen.

Des Weiteren müssen an Lichtsignalanlagen mit Radverkehrsführungen ohne besondere Lichtzeichen für den Radverkehr diese bis zum 31. August 2012 geschaffen werden (StVO 2009 § 53) [19]. Eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr ist danach nicht mehr zulässig.



6.1.5 Radwegweisung

Die Radwegweisung (Kap. 3.5 und 4.4) wurde zur Orientierung, Visualisierung und in Wertsetzung der jeweiligen Hauptroute ebenso in den Maßnahmenkatalog der Hauptrouten aufgenommen. Sie sollte einzeln oder ggf. auch in Einzelabschnitten realisiert werden.

Die geplante Radwegweisung verschafft bessere Akzeptanz bei anderen Verkehrsteilnehmern und verflüssigt den Radverkehr, da sich Ortsfremde und auch Fußgänger besser orientieren können. Der Verkehrsablauf wird verflüssigt und der Radverkehr auf die ausgewiesenen Hauptachsen gelenkt und dort gebündelt geführt. Dies erzeugt Sicherheit durch die Präsenz des Radverkehrs auf diesen Strecken.

6.1.6 Ausbau der touristischen Infrastruktur

Für den Ausbau der touristischen Radverkehrsinfrastruktur sind begleitende Maßnahmen erfasst und aufgeführt worden. Sie umfassen Rastplätze mit Sitzbänken und Informationstafeln. Weitere Maßnahmen werden das Radparken (Kap. 6.3) berücksichtigen.

6.1.7 Kleine bauliche Maßnahmen (bis 1.000 €)

Unter diese Rubrik fallen zum Beispiel das Aufstellen von Pollern, der Einbau von Ampelgriffen und die Absenkung von Bordsteinen.

Die bereits genannten Maßnahmen im Bereich Markierung und Verkehrszeichen stellen ebenso kleine Baumaßnahmen dar, sind jedoch bereits in den jeweiligen Maßnahmengruppen zusammengefasst worden.



6.1.8 Mittlere bauliche Maßnahmen (1.001 € bis 10.000 €)

Mittlere bauliche Maßnahmen sind:

- Bordsteinanpassung mit Unterbau
- Asphaltierte Fläche mit Unterbau herstellen
- Bordsteinverläufe ändern
- Umfangreiche Bordsteinabsenkung
- Geländer versetzen
- Rückbau von asphaltierter Flächen
- Schieberinnen an Treppen anbringen

Dabei handelt es sich überwiegend um die Anpassung von vorhandenen Knotenpunkten oder Querungen des Radverkehrs, bei denen entsprechende Abbiege- bzw. Kurvenradien herzustellen sind. Um Konfliktsituationen und Behinderungen zu vermeiden und dem Radverkehr ungewünschte Bremsvorgänge zu ersparen, werden die Fahrlinien entsprechend der Vorgaben des Radverkehrs trassiert. Für eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist z.B. ein 20 m Kurvenradius [22] erforderlich.

6.1.9 Umfangreiche Baumaßnahmen (ab 10.001 €)

Bei den umfangreichen baulichen Maßnahmen handelt es sich unter anderem um den klassischen Radwegebau bzw. um die erforderliche Verbreiterung von Radwegen. In der Regel sind jedoch Um- bzw. Rückbaumaßnahmen an größeren Knotenpunkten davon betroffen. Weitere Maßnahmen in diesem Bereich sind:

- Herstellung von radfahrgerechten Rampen
- Radfahrgerechter Umbau von Knotenpunkten
- Brückenverbreiterungen
- Neue Brückenbauwerke als Lückenschlüsse
- Einbau von Mittelinseln
- Sonderbaumaßnahmen
- Anlegen baulicher Radwege

Für diese Maßnahmen werden weitergehende Planungen erforderlich um den genauen Aufwand ermitteln zu können.

6.2 Lückenschlüsse

Bei der Bestandanalyse sind Lücken im vorhandenen Radverkehrsnetz identifiziert worden, deren Schließung zur Optimierung und Verdichtung der entwickelten Haupttrouten erfolgen muss. Nur zwei Lückenschlüsse liegen im Verlauf einer Hauptroute (Nr. 3 und 8). Zunächst wurde die Dringlichkeit der Maßnahmen festgelegt. Die Lückenschlüsse erster Priorität finden sich im Zuge der geplanten Nebenrouten (NR, Tab. 10).

Lückenschlüsse im Zuge von Haupt- und Nebenrouten

Lfd. Nr./ Nr. d. NR	Engpassbereich		Maßnahme	Länge [m]
	von	Bis		
1. HR 6	Wilhelm-Keil-Straße / Bahnbrücke	Bahnbrücke / Europastraße Lindenallee (Stadtgärtnerei)	Anbau von radfahrgerechten Rampen / Verbreiterung des Längsstegs auf 3,00 m (ad-hoc Schieberinnen einbauen)	200
2. HR 9	Hagellocher Weg östlichen Radweg entlang der K6914 ab Am Weilersbach	K6914 Begleitweg / Rote Steige	Radweg um 1,00 m auf eine befestigte asphaltierte Breite von 2,50 m ausbauen	450
3. NR 6.6	Eisenbahnstraße / Bahnunterführung	Bahnunterführung / Schaffhausenstraße	Tieferlegen und Verbreitern der vorhandenen Unterführung auf eine lichte Breite und Höhe von jeweils 2,50 m	75
4. NR 2.4	Reutlinger Straße / Marienburger	Reutlinger Straße / Eisenbahnstraße	Durchgängig eine benutzungspflichtige und radfahrgerechte beidseitige Führung herstellen	850
5. NR 6.6	Bismarckstraße / östlich L1208	Gartenstraße / Äulestraße	Anbau von beidseitigen radfahrgerechten Rampen / rutschfesten Belag auf der Brücke aufbringen	110
6. NR 2.3a	Reutlinger Straße / Allee des Chasseurs	Reutlinger Straße / Radweg auf der Nordseite	Anpassung der Signalsteuerung mit Kontaktschleife und Anforderungstaster zur direkten Querung der B28 / Markierung von Aufstellflächen und Herstellung einer asphaltierten Anbindung an den Radweg	-
7. NR 2.3	Bismarckstraße / Brückenstraße	Hermann-Kurz-Straße / Brückenstraße	Verbreiterung des Brückenbauwerks mit einer lichten Breite von 3,00 m, rutschfesten Belag auf der Brücke aufbringen / Freigabe für den Radverkehr	90
8. NR 6.4	Gottlieb-Himmel-Straße	Huberstraße	Radwegebrücke über die Steinlach ≥ 4 m herstellen	30

Tabelle 10

Die Nummerierung zeigt die Rangfolge der Dringlichkeit. Sie ergibt sich aus der Bedeutung des Segments im Radverkehrsnetz und der Abwägung zwischen dem Nutzen, dem Aufwand und den zu erwartenden Kosten. Ziel ist es, die Fahrzeiten zwischen den einzelnen Quell- und Zielgebieten erheblich zu senken. Die Lückenschlüsse sollen mittel- bis langfristig erfolgen.

Die Lückenschlüsse der zweiten Priorität erfordern umfangreiche Baumaßnahmen und eine langfristige Planung, die einen hohen finanziellen Aufwand darstellen. Die Beseitigung dieser Netzlücken kann jedoch erheblich zur Optimierung des Radverkehrsnetzes beitragen.

Die Lückenschlüsse sind entsprechend ihrer Bedeutung mit einer Kurzbeschreibung der erforderlichen Maßnahmen priorisiert (Tab. 11). Eine Kostenschätzung dieser Maßnahmen konnte aufgrund der Komplexität der jeweiligen Baumaßnahme nicht durchgeführt werden.

Es wird vorgeschlagen, entsprechende Haushaltsmittel in den nächsten Jahren bereitzustellen, um die Lücken langfristig schließen zu können.

Lückenschlüsse zur Netzergänzung (siehe Karte 8 im Anhang)

Lfd. Nr.	Lückenschluss		Maßnahme	Länge [m]
	Von	bis		
1.	Ammertal-Radweg Rappstraße/ Westbahnhofstraße	Botanischer Garten geplante Fortsetzung bis Brunnenstraße / Wilhelmstraße	Radwegebau entlang oder über der Ammer mit zwei planfreien oder plangleichen Querungsstellen.	550
2.	Hauptbahnhof über Busbahnhof	Anlagensee / Uhlandstraße	Anlage eines selbständig geführten Radwegs	190
3.	Unterführung Hauptbahnhof / Am Anlagensee	Hauptbahnhof Südseite / Schellingstraße	Unterführung vom Anlagensee bis zur Südseite des Bahnhofs durchbrechen und radfahrgerecht ausbauen / Radwegeverbindung an der Ostflanke vom Finanzamt herstellen	300
4.	Uferstraße / Europastraße (Freibad)	Konrad-Adenauer-Straße	Radweg über das Betriebsgelände eröffnen und planfreie / plangleiche Querung über die Bahnlinie	600
5.	Derendinger Allee / Europastraße	Derendinger Straße / Hegelstraße	Unterführung unter der Bahnlinie oder Brückenbauwerk über die Bahnlinie	110
6.	Wöhrdstraße / Steinlachmündung	Gartenstraße / Jugendherberge Westseite	Brückenbauwerk für den Fuß- und Radverkehr über den Neckar $\geq 6,00$ m	80
7.	Reutlinger Straße / Hügelstraße über das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs	Schaffhausenstraße / Brückenstraße	Herstellung eines selbständig geführten Radwegs mit planfreier Querung der Bahnlinie	170
8.	Ammertal-Radweg / Haldenstraße	Welzenwiler Straße	Herstellung eines selbständig geführten Radwegs entlang der Ammer mit Unterführung der L 1208 mit Anbindung an des Viertel „Alte Weberei“ im Stadtteil in Lustnau	235

Tabelle 11



6.3 Radparken

Differenzierung
nach der Art des
Parkens

Damit das Angebot an Abstellanlagen gedeckt werden kann, sollte im Rahmen einer Stellplatzsatzung die Anzahl der Stellplätze je nach Art des Gebäudes festgelegt werden. Orientierungswerte hierzu geben unter anderem die Hinweise zum Fahrradparken [29] Insbesondere in Bereichen, in denen sich das Fahrradparken für den privaten Bereich im öffentlichen Verkehrsraum nicht vermeiden lässt, sind konstruktive Lösungen in Zusammenarbeit mit allen Betroffenen zu suchen und Abstellanlagen für den jeweiligen Zweck zu schaffen:

- Kurzfristiges Parken
(z.B. Fahrradbügel vor dem Einzelhandel)
- Langfristiges Parken
(z.B. überdachte Fahrradbügel am Bahnhof)
- Dauerhaftes Parken
(z.B. geschlossene Abstellanlage am Wohnort)

Die Abstellanlagen des öffentlichen Fahrradverleihsystems wurden erfasst und der Ausbaubedarf anhand von „wild“ geparkten Fahrrädern im öffentlichen Raum ermittelt.

Das Maßnahmenkonzept zur Optimierung und zum Ausbau der Abstellanlagen sieht folgende Bausteine vor:

Maßnahmen-
bausteine
„Fahrrad-
parken“

Förderung des Fahrradparkens im öffentlichen Bereich

1. Aufstellung einer Stellplatzsatzung zum Fahrradparken
2. Kartierung aller vorhandenen Abstellanlagen, die sich in der Zuständigkeit der Stadt Tübingen befinden
3. Regelmäßige Kontrollen mit Abnahmeprotokoll zur Unterhaltung und Instandsetzung der Abstellanlagen, damit alte Fahrräder abgeräumt und defekte Abstellanlagen ausgetauscht werden können
4. Optimierung von Abstellanlagen (Bügel im Austausch gegen veraltete Felgenklemmer), Abbau nicht mehr bedarfsgerechter und funktionstüchtiger Abstellanlagen
5. Schaffung von Abstellanlagen auch für Fahrräder mit Anhänger
6. Einbau von Bügeln als Bestandsergänzung
7. Neubau von platzsparenden Abstellanlagen in Form von Senkrechtparkern (z.B. in der Altstadt)
8. Schaffung neuer Abstellanlagen in Form von modernen und transparent gestalteten geschlossenen Einheiten mit Zugangskontrolle und ggf. weiteren Serviceleistungen

Fortsetzung
Maßnahmen-
bausteine
„Fahrrad-
parken“



Fahrrad mit Anhänger am Rande der Fußgängerzone, Foto Büro VAR

9. Schaffung von überdachten Abstellanlagen
10. Beschilderung aller Abstellanlagen
11. Orientierungstafeln und Flyer mit Hinweisen über die Anzahl und Lage der Abstellanlagen
12. Einrichtung einer temporären Fahrradwache in Zusammenarbeit mit einer Organisation oder Einrichtung (z.B. an Markttagen)
13. Sonderlösungen zum Radparken (Reglementierungen sollten vermieden werden, Konflikte sollten mittels Angebotsplanung entschärft werden (Abb. 72))

Förderung des Fahrradparkens im privaten Bereich

14. Betriebe zum verstärkten Einsatz von Abstellanlagen motivieren und über Vorteile informieren
15. Unterstützung von Dritten bei der Anschaffung von Abstellanlagen und Bereitstellung von Flächen im öffentlichen Raum für Abstellanlagen

Beschilderung und Hinweise mit Bezug zum Fahrradparken



Abbildung 69: Gesammelte Hinweise zur Reglementierung des Fahrradparkens

6.3.1 Im Bereich der Altstadt

Handlungsempfehlungen

a. Langzeitparker verlagern

Um zunächst mehr Stellplätze für Fahrräder zu schaffen, ist es wichtig, die Langzeitparker der hochfrequentierten Abstellplätze rund um das Lustnauer Tor zu verlagern. Die Fahrräder sollten markiert und diejenigen Fahrräder, die über einen Zeitraum von ca. 3 Monaten nicht bewegt worden sind, eingelagert werden. Zur Abholung durch den Besitzer sind sie ein Jahr lang zu verwahren, bevor sie einer weiteren Verwertung zugeführt werden können.

Aufgrund der personalintensiven Arbeit und der erforderlichen Markierungs-, Transport und Lagerkosten sind ca. 5.000 € (2.000 € Personal und 3.000 € Transport- und Lagerkosten) zu kalkulieren. Diese Maßnahme muss nach Bedarf in regelmäßigen Abständen (z.B. einmal im Jahr) wiederholt werden.

b. Hochwertige Fahrradkleingarage

Zum Parken von hochwertigen Fahrrädern wird empfohlen, transparente Fahrradkleingaragen mit Zugangsbeschränkung an verschiedenen zentralen Orten, unter anderem am Lustnauer Tor, aufzustellen und dazu eine Fahrradparkkarte herauszugeben. Als Standorte bieten sich die Kreuzungen

- Lustnauer Tor / Neue Straße und
- Eberhardsbrücke / Gartenstraße an.

Der geschätzte Kostenansatz inklusive Herrichten der Fläche liegt je nach Art der Ausführung bei 10 bis 150 T€ je Einheit.

c. Neue Abstellanlagen

An zwölf Standorten (siehe Übersichtplan S. 39 und Tab. in der Anlage VI) gab es insgesamt 163 „wild“ geparkte Fahrräder. Daraus ergibt sich ein Bedarf von durchschnittlich 7 Bügeln für jeden dieser Standorte. Als Angebotsplanung empfiehlt sich neben den größeren zentralen Abstellanlagen mit hohen Qualitätsstandards auch eine breite Streuung neuer kleinerer Abstellanlagen nach dem „Gießkannenprinzip“ als Angebotsplanung vorzunehmen.

Radabstellanlagen mit Zugangsbeschränkung



Abbildung 70; [31]



Beispiel aus Kopenhagen,
Foto: Büro VAR

Fortsetzung Als Ansatz wird zunächst der Einbau von 200 Bügeln einge-
Maßnahmen plant. Vorrangig sind Fahrradabstellanlagen an den Eingängen
 „Fahrrad-**parken“** zu den Fußgängerzonen zu schaffen, um dem Radfahrer das
 Absteigen und sichere Anschließen des Fahrrads zu ermögli-
Altstadt chen.

Zum Beispiel sollte im Umfeld der Jakobskirche (an einem Sonntagmorgen wurden 57 „wild“ geparkte Fahrräder gezählt) in Zusammenarbeit mit der Kirchengemeinde ca. 30 Fahrradbügel aufgestellt werden, um den Bedarf an Abstellanlagen zu decken.

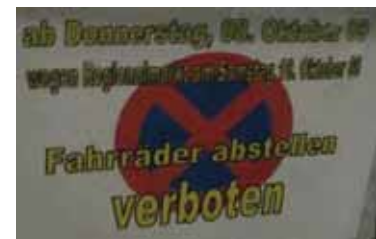
d. Konzept zum Fahrradparken Altstadt

In Zusammenarbeit mit der Gastronomie und dem Einzelhandel ist ein gemeinsames Konzept zum Fahrradparken sinnvoll. Die Abstellanlagen sollten auf Informationstafeln und in Form von Flyern öffentlichkeitswirksam dargestellt werden.

e. Fahrradwache

An speziellen Tagen wie z.B. Markttagen sind zusätzliche temporäre Abstellflächen zur Verfügung zu stellen (z.B. im Rahmen einer Fahrradwache). Dies sollte in Zusammenarbeit mit den Gewerbetreibenden und ggf. in Kombination mit Rabatten oder einem Bonussystem für Fahrradkunden erfolgen.

Insbesondere an Regionalmarkttagen kann mit einem hohen Radverkehrsanteil gerechnet werden. Daher sollten zusätzliche Abstellanlagen zur Verfügung gestellt werden.



Reglementierung des Radparkens

Die notwendigen Mittel belaufen sich auf voraussichtlich 10.000 € geschätzte Personalkosten für die Fahrradwache, den Auf- und Abbau sowie 5.000 € geschätzte Materialkosten für zunächst ein Jahr Betriebszeit.

f. StVO-Beschilderung

Um Fremdarker auszuschließen, sind die Fahrradabstellanlagen mit einer entsprechenden Beschilderung (Verkehrszeichen 314 „Parken“ mit Fahrradpiktogramm) zu versehen. Es wird zunächst von 55 zu beschildernden Standorten für Fahrradabstellanlagen ausgegangen. Dies ergibt für Material und Einbau geschätzte Kosten von 8.250 € (150 € je Standort).



Vz. 314

**Fortsetzung g. Einrichtung von Motorradparkplätzen**

Maßnahmen Begleitend ist die Einrichtung von Motorradparkplätzen anzustreben. Sie sind in ausreichender Zahl auf bisherigen Pkw-Stellplätzen anzubieten, um eine bessere Trennung zwischen parkenden Fahrrädern und Motorrädern herzustellen.

„Fahrrad-parken“

Altstadt

h. Fremdarker verlagern

Langfristig geparkte Motorräder im Bereich von Abstellanlagen sind zu verlagern.

i. Konstruktion neuer Fahrradabstellanlagen

Die Konstruktion einer neuartigen Abstellanlage in Kombination mit einem Geländer kann helfen Gehwege von parkenden Fahrrädern zu befreien und Gefahren zu vermeiden (insbesondere an Treppenabgängen). Stadtintern ist zu klären, wo die Geländer als Gehhilfe (Handläufe) zwingend von geparkten Fahrrädern freizuhalten sind.

j. Fahrradabstellanlagen für Fahrräder mit Anhängern

Bestimmte Bereiche sind für das Abstellen von Fahrrädern mit Anhängern einzurichten und zu beschildern.

k. Einrichtung von Kurzzeitradparkplätzen

Damit ausreichend Abstellplätze für den Einzelhandel geschaffen werden können, sollten gesonderte Kurzzeitstellplätze eingerichtet werden.

l. Überdachung für Abstellplätze herstellen

An zentralen Stellen sind überdachte Abstellplätze vorzusehen:

- Am Haagtor (für 10 Fahrräder mit Sitzbank)
- Wienergasse / Neckarhalde (für 40 Fahrräder plus 3 Anhänger mit Sitzbank);
Umgestaltung der Radabstellanlage mit Senkrechtparkern
- Collegiumsgasse (für 24 Fahrräder mit Sitzbank)

6.3.2 Im Bereich der Universität

Maßnahmen-
bausteine

„Fahrrad-
parken“

Universität

a. Nicht mehr fahrbereite Fahrräder abräumen

Nicht mehr gebrauchsfähige Fahrräder sollten markiert und nach einem Zeitraum von sechs Wochen abgeräumt werden.

b. Abbau unbrauchbarer Abstellanlagen

Der Rückbau von nicht mehr bedarfsgerechten Abstellanlagen wird an drei Standorten empfohlen, siehe Pfeile auf den nachstehenden Fotos und den Übersichtsplan auf S. 41.



Radparker an Wilhelmstraße

c. Neue Abstellanlagen

Für unbrauchbare Abstellanlagen (Felgenklemmer), die abgebaut wurden, ist bei Bedarf ein entsprechender Ersatz durch Anlehnbügel als feste Anschliemglichkeit für den Rahmen zu schaffen. Insgesamt ist der Einbau von 313 Bügeln einzukalkulieren (siehe Tab. im Anhang VII).

d. Nachrüstung alter Abstellanlagen

Für den Einbau neuer und die Nachrüstung vorhandener Abstellanlagen wird zunächst derselbe Preisansatz gewählt, da nicht davon ausgegangen werden kann, dass die Nachrüstung kostengünstiger als der Einbau neuer Bügel ist. Eine Nachrüstung könnte jedoch aufgrund der Vielzahl von Abstellplätzen in Erwägung gezogen werden.

e. StVO-Beschilderung

Um Fremdarker auszuschließen, sind die Abstellanlagen mit einer entsprechenden Beschilderung (Verkehrszeichen 314 „Parken“ mit Fahrradpiktogramm) zu versehen. Zunächst wird von 20 zu beschildernden Standorten für Abstellanlagen ausgegangen.



Vz.314

f. Überdachte Radabstellplätze

An zentralen Stellen sind eingangsnaher Fahrradabstellanlagen mit Überdachung vorzusehen:

- Mensa / Wilhelmstraße (für 100 Fahrräder)
- Hörsaalgebäude / Hölderlinstraße (für 120 Fahrräder)
- Universitätsbibliothek (für 48 Fahrräder)
- Brechtbau (Fakultätsbibliothek Neuphilologie) für 80 Fahrräder)

6.3.3 Im Bereich des Hauptbahnhofs

Maßnahmen-
bausteine

„Fahrrad-
parken“

Hauptbahnhof

Da die in Bahnhofsnähe gelegenen Stellplatzreserven erschöpft sind, sollten zeitnah folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

a. Vorhandene nicht mehr fahrbereite Fahrräder entsorgen

siehe Kap. 6.3.1

b. Langzeitgeparkte Fahrräder einlagern

siehe Kap. 6.3.1

c. Neue Radparker



Hauptbahnhof (Westseite)

Im westlichen Bereich des Hauptbahnhofs und im Bereich des Busbahnhofs sind Anlehnbügel notwendig.

Der Bedarf liegt derzeit (ohne Berücksichtigung einer Fahrradstation) bei 200 Anlehnbügeln als Angebotsplanung (150 auf Grundlage der derzeitigen Zählergebnisse).

d. Einrichtung einer Fahrradstation

Die Schaffung einer Fahrradstation mit weiteren Serviceeinrichtungen im Bereich der derzeitigen Unterführung am Haupteingang ist empfehlenswert. Eine Verlegung des dortigen Imbiss und die Einrichtung einer Fahrradwerkstatt mit Mobilitätsberatung und Fahrradverleih kann dies begleiten.

e. Überdachte Abstellplätze

Für die Hälfte aller neu zu schaffenden Abstellplätze ist aus jetziger Sicht eine Überdachung vorzusehen.

6.3.4 Im weiteren Stadtgebiet

Maßnahmen-
bausteine

Schulen

„Fahrrad-
parken“

Schulen

Aufgrund der Zuständigkeiten sollte mit dem staatlichen Schulamt Tübingen ein Programm zum Ausbau von Abstellanlagen gemäß den Richtzahlen für notwendige Abstellplätze [65 / 29] geschaffen werden:

an allgemeinbildenden Schulen

- 0,5 Stellplätze je Schüler,
- davon 5 % für Besucher,

für Grundschulen

- 0,25 Stellplätze je Schüler,
- davon 10 % für Besucher,

für Kindergärten

- 0,1 Stellplätze je Kindergartenplatz,
- davon 50 % für Besucher .

a. Neue Radparker

Die Kosten können nur grob überschlagen werden. Auf Grundlage der vor Ort besichtigten Defizite (siehe Fotodokumentation im Anhang VIII) wird von einem Bedarf von geschätzten 285 neuen Fahrradbügeln ausgegangen.

Maßnahmen-
bausteine

Unternehmen / Arbeitgeber

„Fahrrad-
parken“

Firmen

Aufgrund der Zuständigkeiten sollten im Zuge einer breit angelegten betrieblichen Mobilitätsberatung alle Unternehmen mit über 50 Mitarbeitern nach vorhandenen Abstellmöglichkeiten befragt und über die Vorteile der Fahrradnutzung informiert werden. Dabei kann ein noch aufzulegendes Programm zum Ausbau der Abstellanlagen, soweit möglich mit finanzieller Unterstützung durch die Stadt Tübingen bzw. das Land Baden Württemberg, sinnvoll sein. Gemäß den Richtzahlen für notwendige Fahrradabstellplätze an Arbeitsstätten [65 / 29] sollten 0,25 Stellplätze je Beschäftigten zur Verfügung stehen, davon 10 % für Besucher bzw. besondere Anlässe.

a. Neue Abstellanlagen

Die Kosten können nur grob überschlagen werden. Auf Grundlage der vor Ort besichtigten Defizite wird von einem Bedarf von geschätzten 167 neuen Fahrradbügeln ausgegangen.

b. Überdachte Abstellplätze

Des Weiteren ist soweit möglich anzuregen, die Abstellplätze mit einer Überdachung auszustatten. Um einen Anreiz zu schaffen, könnten beispielsweise für Anlagen ab 20 Stellplätzen von der Stadt Tübingen Förderanträge beim Land BW eingereicht werden.

Einzelhandel

Maßnahmen-
bausteine

„Fahrrad-
parken“

Einzelhandel

Aufgrund der individuellen Zuständigkeit sind die Gewerbetreibenden über die Gewerbevereine zu motivieren. Im Sinne der Kundschaft könnte eine positive Werbung von Seiten der Stadt mit Auflistung von fahrradfreundlichen Einzelhändlern entsprechende Anreize schaffen.

Neue Abstellanlagen

In diesem Bereich lassen sich lediglich Kosten für die Einrichtung von neuen Abstellanlagen im öffentlichen Raum für kleinere Einzelhandelsunternehmen ansetzen. Ein Maßnahmenprogramm von 20 Einheiten von zwei bzw. vier Fahrradbügeln (insgesamt 60 Bügel) wird empfohlen.

Freizeit

Maßnahmen-
bausteine

„Fahrrad-
parken“

Freizeit

Eine Zusammenarbeit mit Ansprechpartnern (Multiplikatoren) aus den folgenden Bereichen ist sinnvoll:

- Tourismus / Marketing,
- Bäderbetriebe
- Hotel- und Gaststättenverband

Im Freizeitbereich ist der vorhandene individuelle Bedarf in Anlehnung an die vorhandenen Kenngrößen (siehe Richtzahlen für notwendige Fahrradabstellplätze [65]) zu ermitteln und ein Programm zum Ausbau bzw. der Neueinrichtung von Abstellanlagen auszuarbeiten und soweit möglich mit finanzieller Unterstützung durch die Stadt Tübingen bzw. das Land Baden Württemberg umzusetzen. Soweit möglich sollten dabei Flächen im öffentlichen Verkehrsraum (als Ersatz von Kfz-Stellplätzen) genutzt werden, um einen Anreiz zur Fahrradnutzung zu schaffen.

a. Rastplatzanlagen

Kombinierte Anlagen, die weitere Elemente wie z.B. einen überdachten Rastplatz mit Sitzmöglichkeit und einer Gepäckaufbewahrung (mit acht Boxen) bieten, sind zu schaffen. Neben den im Maßnahmenkonzept bereits vorgesehenen Rastplatzanlagen wird insgesamt zunächst für jeden der drei oben genannten Bereiche eine Anlage kalkuliert.

b. Neue Abstellanlagen

Im Rahmen der bei der Bestandsaufnahme festgestellten Defizite im öffentlichen Verkehrsraum ergab sich ein Bedarf von insgesamt 95 Anlehnbügel, der im Maßnahmenkatalog entsprechend berücksichtigt sind.

Im öffentlichen Raum

Maßnahmen-
bausteine

„Fahrrad-
parken“

im
öffentlichen
Raum

Damit insbesondere die Abstellanlagen der älteren Generation (Felgenklemmer) ausgetauscht werden können, sind aufgrund der Bestandserhebung folgende Maßnahmen erforderlich:

a. Abbau von nicht mehr gebrauchsfähigen Anlagen

Über die Presse sollte mittels einer Anzeige dazu aufgerufen werden, unbrauchbar gewordene Abstellanlagen zu melden, damit sie abgebaut und ggf. neue aufgestellt werden können

b. Neue Abstellanlagen

Schaffung von weiteren 108 Fahrradabstellmöglichkeiten (Einbau von 54 Anlehnbügel).

Im privaten Bereich

Maßnahmen-
bausteine

„Fahrrad-
parken“

im privaten
Bereich

Als Anregung sollen gute Lösungen im privaten Bereich ausgezeichnet werden. Mit zweckgebundenen Prämien können Anreize für neue Radabstellanlagen gegeben werden. Es wird eine Informationsbroschüre „Wohnungsnahes Radparken“ für Privateigentümer mit guten Beispielen vorgeschlagen, die in Zusammenarbeit mit der Bauabteilung erarbeitet werden soll.

Französisches Viertel

Maßnahmen-
bausteine

„Fahrrad-
parken“

Französisches
Viertel

Das Französische Viertel bietet eine Reihe sehr guter Beispiele zum Fahrradparken. Hier zeigt sich deutlich, dass das vorhandene Angebot hervorragend akzeptiert wird. Da viele Abstellanlagen überbelegt sind, wird vorgeschlagen, dass interessierte und engagierte Personen sich regelmäßig treffen, um das Radparken stetig weiter zu entwickeln. Von städtischer Seite aus sollten Flächen dafür bereitgestellt und an einem regelmäßig einmal im Jahr stattfindenden Aktionstag die Entwicklungen vorgestellt und prämiert werden.

zukünftige Gestaltung

Für die zukünftige Gestaltung von Abstellanlagen werden insbesondere drei Bausteine favorisiert:

1. Gestaltungsentwurf zum Fahrradparken auf der Fahrbahn

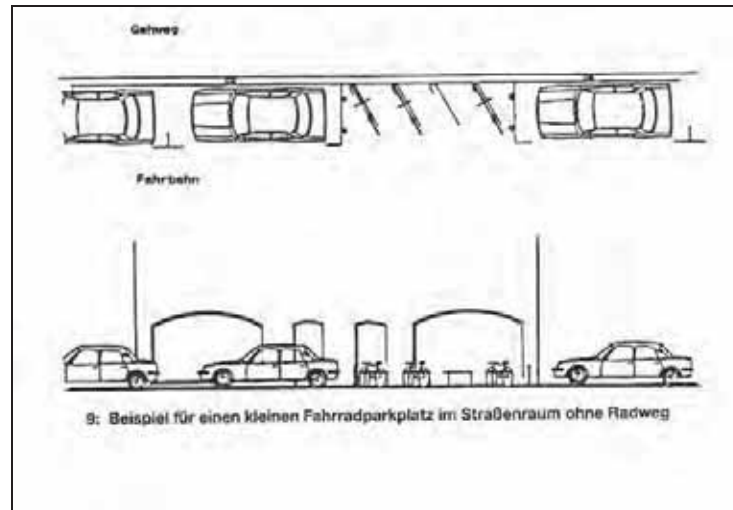


Abbildung 71, [29, S.18]

2. Platzsparende Lösungen zum Fahrradparken: der Senkrechtparker



Abbildung 72, [32]

3. Fahrradkleingarage mit Zugangsbeschränkung



Abbildung 70, [31]

6.4 Öffentlichkeitsarbeit / Vermarktungsstrategie

Kampagne pro Rad
der Stadt Stuttgart



Radfahren in Stuttgart

Abbildung 73 [47]

Die Öffentlichkeitsarbeit ist ein Basisbaustein der Radverkehrsförderung. Insbesondere in Tübingen mit einem hohen Radverkehrsanteil kann die Öffentlichkeitsarbeit als Schlüsselfaktor einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Radverkehrsklimas leisten. Die Bevölkerung ist durch die Präsenz des Radverkehrs in allen Teilen der Stadt, insbesondere rund um die Innenstadt, mit dem Thema ständig konfrontiert. Das positive Image des Radverkehrs als wichtiges und effizientes Verkehrsmittel ist der Bevölkerung mit vielfältigen Maßnahmen bekannter zu machen. Es ist von Seiten der Stadtverwaltung zu klären, in welchem Umfang die Stadt Tübingen diesen Prozess begleiten und fördern kann.

Viele unterschiedliche Maßnahmen unter Einbeziehung weiterer Multiplikatoren (z.B. des im Rahmen der Konzepterstellung aufgebauten Netzwerks der „Ansprechpartner Radverkehr“) sollen dafür sorgen, möglichst alle Bevölkerungsgruppen und -schichten in regelmäßigen Abständen zur Fahrradnutzung anzuregen.

Eine überzeugende Öffentlichkeitsarbeit wird entscheidend durch die Motivation der Akteure geprägt. Es sind gezielte Maßnahmen in Bereichen durchzuführen, bei denen durch eine verstärkte Fahrradnutzung eine Win-Win-Situation für alle Projektbeteiligten entsteht und sich eine positive Öffentlichkeitswirksamkeit erzielen lässt.

Nachfolgend werden die auf einzelne Bereiche zugeschnittenen Maßnahmenvorschläge zur Öffentlichkeitsarbeit für Tübingen vorgestellt. Diese sind soweit möglich mit den bereits jährlich stattfindenden Aktionen (Fahrradtag der Universität, Fahrradflohmärkte am technischen Rathaus) zu verbinden und zu vernetzen.

Da eine Kostenschätzung für angedachte Maßnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit nur sehr schwer kalkulierbar ist, wurde pauschal ein Wert von 20.000 € angenommen. Als Beispiel hatte die Stadt Frankfurt mit 600.000 Einwohnern einen Etat für das Jahr 2009 von 100.000 € eingeplant.



Hinweis Plakatierung in Tübingen
„Fahrradflohmärkte 2010“ Wilhelmstr.
vor der Mensa, Foto vom 13.04.2010

Mobilitätsbildung „Fahrrad“

Mobilitätsbildung „Mit dem Rad zur Schule“ von Seiten der Stadt Stuttgart



Abbildung 74; [48]

Um eine nachhaltige stadtverträgliche Mobilität gewährleisten zu können, muss versucht werden, die individuelle Mobilitätskarriere der Kinder von Anfang an im Fokus zu behalten und alle Facetten des Umweltverbundes frühzeitig in die Verkehrsbildung/-erziehung einzubinden. Es sollten die im Rahmen des in Stuttgart durchgeführten Projekts „Mit dem Fahrrad zur Schule“ gewonnenen Erkenntnisse genutzt und ggf. weiterentwickelt werden (siehe Abb. 74 links).

Der wichtigste Bereich ist die Verkehrserziehung an Schulen, die jedoch direkt auf den einzelnen Schultyp zugeschnitten sein muss. Jeder Schultyp (Grundschule, Schulen der Sekundarstufen, Gymnasium, weiterführende Schule und Berufsschule) und jede Altersklasse sind dabei individuell unterschiedlich zu fördern. Anstatt Verkehrserziehung sollte jedoch der Begriff Mobilitätsbildung verwendet werden. In Zusammenarbeit mit den Lehrern ist möglichst fächerübergreifend ein Programm, das auf die Verkehrsrealität im Umfeld der Schulen zugeschnitten sein sollte, zu planen. Dabei sind alle Verkehrsarten bezüglich ihrer Vor- und Nachteile gegeneinander abzuwägen. Gute Anregungen zu Lerninhalten und Strukturen bietet beispielsweise die Website des Curriculum Mobilität des Landes Niedersachsen.

Folgende skizzierte Projektideen sollten mit dem für Schulen zuständigen Ansprechpartner Radverkehr diskutiert und gemeinsam mit interessierten Lehrern weiter ausgearbeitet werden. Es bietet sich an, die Themen im Rahmen einer Projektwoche zu bearbeiten.

Nur Armleuchter fahren ohne Licht

Auf Grundlage des im Rahmen der Verkehrszählung festgestellten hohen Anteils an Rad fahrenden Jugendlichen sowie der erhöhten Anzahl von Radunfällen in der dunklen Jahreszeit – sowie insbesondere zur Beginn dieser – sollte im Rahmen einer Kampagne z.B. „Nur Armleuchter fahren ohne Licht“ für das Fahren mit Licht geworben werden und die Vielzahl neuer effektiver Beleuchtungsmöglichkeiten vorgestellt werden.



Abbildung 75; [49]

Verkehrsdetektive Rad

Schüler erkunden die besten Radfahrstrecken zur Schule und erstellen eine Mängelliste zu Problem- und Gefahrenpunkten.



Kinder
spielerisch
ansprechen

Abbildung 76: [49]

Verkehrsquiz Rad+ÖPNV

Ein Memory mit verschiedenen Motiven zu den Themen Bike+Ride, Fahrradmitnahme, Radparken, Öffentliches Fahrrad, Fahrradverleih usw. wird in eigener Regie erstellt und vermarktet. Dabei werden die einzelnen Systeme ausprobiert, die Vor- und Nachteile bewertet und das aus Schülersicht beste Ergebnis mit einer z.B. „goldenen Speiche“ prämiert.

Abenteuerlust
Wecken

Ich zeige Dir meine Stadt

Es werden die aus Schülersicht interessantesten Orte ermittelt. Diese sollen dann vor Ort besichtigt werden. Dabei werden nach dem Motto „der Weg ist das Ziel“ alle möglichen Mobilitätsformen zum Erreichen des Ziels mit ihren Vor- und Nachteilen diskutiert und verschiedene ausgewählte Ziele aufgesucht, dabei nutzen die Kinder in Gruppen und ihren Bedürfnissen entsprechend die Verkehrsmittel und sollen diese dokumentieren. Zum Schluss findet eine Bewertung statt, die erlebnisreichste Reise durch meine Stadt wird veröffentlicht.

14 wichtigsten Survival-Tipps im Verkehr



Abbildung 77: [50]

14 wichtigsten Survival-Tipps im Verkehr

Demografischen
Wandel
Beachten

Verkehrstraining mit Senioren

In Zusammenarbeit mit dem bestehenden Netzwerk und mit Hilfe des Seniorenvertreters der Stadt Tübingen sind mobile Aktionstage für Altersheime zu veranstalten. Ein Fuhrpark mit verschiedenen Fahrrädern, ggf. in Zusammenarbeit mit Anbietern für Spezialfahrräder oder einem Fahrradhändler, ermöglicht die Vorstellung und das Testen von Rädern für mobilitätseingeschränkte Personen vor Ort.

Minderheiten berücksichtigen

Radfahrkurse für Erwachsene

Es gibt viele Erwachsene, die bislang noch nicht Fahrrad fahren erlernt haben. In Anlehnung an bereits bestehende Projekte soll auch in Tübingen ein entsprechendes Angebot auf die Beine gestellt werden.

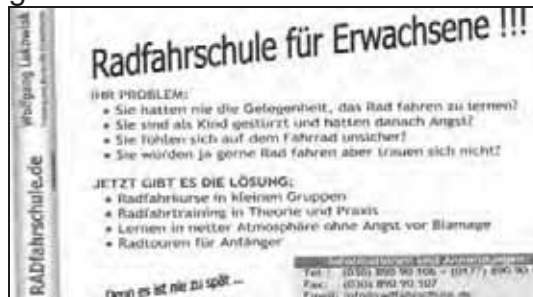


Abbildung 78: [51]

Kampagne „Fahr-Rad“ für Arbeitgeber

Fahrradsternfahrt Berlin



Abbildung 79: [52]

Sternfahrt zum Betrieb

Eingebunden in Aktionen zur autofreien Mobilität sollte eine Sternfahrt zum Betrieb geplant werden. Hier sollen insbesondere neue Mitarbeiter zum Radfahren gewonnen werden. Scouts (Mitarbeiter der beteiligten Betriebe) an verschiedenen Startpunkten führen die „Neulinge“ auf den sichersten Strecken zum Unternehmen. Ein Fitness- Begrüßungspaket als Belohnung bei der Ankunft am Arbeitsplatz rundet das Angebot ab.



Pressemitteilung: Darmstädter Echo vom 24. September 2001

Streckeninformationen geben

Flyer „Zielspinne“ Rad

Für die großen Arbeitgeber in Tübingen wird die Entwicklung und Vermarktung eines handlichen Flyers mit den Radrouten im Umkreis von 3 bis 5 Kilometern im Checkkartenformat ange-regt. Zur Finanzierung sind auch Werbepartner einzubeziehen. Wichtig sind weitere Inhalte zum Fahrradparken, Radreparatur, Fahrradvermietung, Bike+Ride etc.

Werbeflyer einer Radleasingfirma



Abbildung 80: [53]

Das Leasing-Rad für Mitarbeiter

Die Betriebe bieten ihren Mitarbeitern, die künftig mit dem Fahrrad zu Arbeit kommen, zu günstigen Konditionen ein neues Fahrrad an. Durch den Wegfall des Parkplatzes und den Gesundheitsgewinn profitiert der Arbeitgeber langfristig und erhält zusätzlich ein Imagegewinn.

Betriebliches Mobilitätsmanagement fördern

Das Fahrrad erspart Betriebskosten für Parkplätze und verringert erwiesenermaßen die Zahl der Krankheitstage. Es sollten Aktionstage und Veranstaltungen pro Rad durchgeführt werden und ein Mobilitätsbeauftragter oder eine Mobilitätsbeauftragte benannt werden. Die Defizite im Radverkehr sind zu erörtern und in Rücksprache mit den Mitarbeitern ist der Bedarf von Radabstellplätzen, Umkleide- und Duschkmöglichkeiten sowie weiteren Defiziten zu ermitteln und zu decken.

Werbung für das Radfahren im Alltagsverkehr



Abbildung 81; [54]



zur Abbildung 81 gehörend; [54]

Kampagne „Fahr-Rad“ für Einzelhändler

Postkartenwerbung
„Einkaufen-mit-dem-Rad“



Abbildung 82; [55]

Bonussystem „Einkaufen mit dem Rad“

Wer mit dem Fahrrad zum Einkaufen kommt, erhält einen Rabatt. Im Rahmen des Markttages wird eine Fahrradwache an einem zentralen Ort am Eingang der Fußgängerzone eingerichtet. Dort erhalten die Radfahrer einen „heute kaufe ich mit dem Fahrrad ein“-Pass und in Absprache mit dem Einzelhandel gibt es einen Rabatt. Diese Kampagne sollte unbedingt durch die Presse begleitet werden.

Lieferservice per Rad

Im Rahmen einer Umfrage wird die Bereitschaft zur Belieferung des Einzelhandels in der Innenstadt (Feinverteilung) mit Lastenfahrrädern geprüft. Das Einzelhandelsgeschäft, das einen vereinbarten Prozentsatz seines Warentransports per Fahrradtransport abwickelt, wird durch den Fahrradkurier beworben und erhält eine positive Pressekampagne.

Aktionen der Stadt Tübingen

Neubürgerradtouren

Mit einem Begrüßungspaket mit zahlreichen Informationen zum Radverkehr wird allen Neubürger in Tübingen gezeigt, dass Tübingen eine Fahrradstadt ist. Hier ist man Mensch, hier fährt man Rad. Des Weiteren werden Neubürgern regelmäßig Radtouren angeboten. Das heißt, dass nach Möglichkeit der Oberbürgermeister Gruppen von 10 - 20 Personen seine Stadt mit dem Fahrrad bei einer kleinen einstündigen Radtour vorstellt.



Vorbildfunktion des Oberbürgermeisters

Radpiktogramm als Mosaik im Fahrbahnbelag



Abbildung 83; [56]

Postkartenaktion „Tübingen radelt“

Eine für den Radverkehr generalisierte Karte mit dem Radverkehrsnetz und herausgehobenen besonderen Zielen wie dem Hauptbahnhof, der Universität und der Altstadt, mit Tipps und Hinweisen wie zum Beispiel einer Matrix mit den Fahrradfahrzeiten von den einzelnen wichtigen Quell- und Zielpunkten kann im Format einer Postkarte einen großen Personenkreis erreichen und zum Radfahren anregen.

automatische Fahrradzählstelle



Abbildung 84; [57]

Fahrradzählstellen einrichten

An den zentralen Achsen des Radverkehrs sind – auch zu statistischen Zwecken – Fahrradzählstellen einzurichten. An diesen wird die Anzahl der dort täglich vorbei Radelnden digital angezeigt. Für jeden 100.000. Radfahrer wartet ein Überraschungspaket und dieser erhält die Möglichkeit in die Radfahrchronik der Stadt Tübingen aufgenommen zu werden.

Fahrradstadtplan Tübingen



vgl. Abbildung 24

Tübinger Fahrradstadtplan (Neuaufgabe 2011)

Der Tübinger Fahrradstadtplan sollte auf Grundlage des Radverkehrskonzepts überarbeitet werden und die entstehenden durchgängigen Radverkehrshauptachsen deutlich kennzeichnen. Die neusten Möglichkeiten der Multimodalität (Bike+Ride, Öffentliches Fahrrad und Liniennetzplan) sind aufzunehmen. Weitere Informationen über Abstellplätze, Fahrradgeschäfte und Einkehrmöglichkeiten sind ebenso zu integrieren wie Angaben über Gefälle und Steigungen. Die Rückseite könnte mit Hinweisen zum Fahrradtourismus und Öffnungszeiten öffentlicher Einrichtungen gefüllt werden, auf Führungen kann hinweisen und die Radwegweisung erläutert werden.

Vermarktung des „Tübinger Fahrrades“

Tübingen als Fahrradhochburg sollte ein eigenes Stadtfahrrad als Werbeträger besitzen und vermarkten. Ein robustes Stadtfahrrad der mittleren Preisklasse zwischen 300 und 600 € mit Siebengang-Nabenschaltung, auf Wunsch für gehobene Ansprüche auch als Pedelec oder E-Bike. Es sollte ein Prototyp hergestellt und in Zusammenarbeit mit den Ansprechpartnern Radverkehr der Bedarf an weiteren Fahrzeugen ermittelt werden. Das Fahrrad könnte an Studenten vergeben und ggf. auch als Werbeträger der Universitätsklinik genutzt werden. Auch für Gäste der Stadt und Stadtführungen könnte es genutzt werden. Fahrradgeschäfte sollten frühzeitig in das Projekt eingebunden werden.



vgl. Abbildung 61

Fahrradpiktogramm „Tübinger Modell“

Das als „Tübinger Modell“ angedachte Fahrradpiktogramm in weiß mit rotem Schatten sollte als Markierung die Routenführung der Hauptradrouten durchgängig signalisieren. Eine begleitende Vermarktung dieses Alleinstellungsmerkmals der „Radlerstadt Tübingen“ wird vorgeschlagen.

Aktionen mit der Universität

Video Spot „Uni-Biking“ im Kino

In Zusammenarbeit mit der Universität ist ein zeitgemäßer Kurzfilm geplant, der den Spaß am Fahrradfahren vermitteln soll. Aufnahmen von verschiedenen Radrouten ggf. im Zeitraffer sollen zeigen, wie locker und schnell die Studenten der einzelnen Fachbereiche mit dem Rad aus allen Richtungen zur Universität kommen.

Autofreier Unitag / Die größte Bike-Party Deutschlands

Im Zuge der Woche der Mobilität wird an einem Wochentag die Innenstadt für den Autoverkehr gesperrt und den Studierenden stehen die Straßen für einen uneingeschränkten Fahrradspaß zur Verfügung. Verschiedene Aktionen wie z.B. ein kostenfreier Fahrradwaschtag oder eine Rundfahrt mit Velotaxen um das Universitätsquartier sollten angeboten werden.

Ideen aus den Workshops

Als Beitrag zur Öffentlichkeitsarbeit wurden im Rahmen der Konzepterstellung zwei Workshops durchgeführt. Im Workshop „Stadtqualität“ im Rahmen des Projekts Mobilität 2030 am 20.01.10 hat eine Arbeitsgruppe die Fuß- und Radverkehrsförderung erörtert. Dabei wurden die folgenden Themengebiete für eine Öffentlichkeitsarbeit pro Rad angesprochen.

1. Zur Mobilitätskultur „pro Rad“ anregen
 2. Schnelle Radverbindungen bekannter machen
 3. Gegenseitige Rücksichtnahme
 4. Multimodale Mobilität bewerben / Motivation zum Umstieg fördern
- Des Weiteren fand im Rahmen der Vorstellung erster Ergebnisse des Radverkehrskonzepts am 09.02.10 ein Workshop statt. Die Teilnehmer haben in drei Gruppen Hinweise zur Förderung der Öffentlichkeitsarbeit zusammengetragen:
5. Klassenfahrten mit dem Rad
 6. Mobilitätsberatung (Stadtrallye zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV)
 7. Infopoint Mobilität einrichten
 8. Öffentliche Fahrräder kostenlos anbieten
 9. Preisausschreiben für umsteigende Autofahrer und Autofahrerinnen
 10. Öffentliche Luftpumpe / Schließfächer für Fahrradtaschen
 11. Verleih von Fahrradanhängern / Lieferservice für Einkäufe
 12. Schülerlotsen und Schülerlotsinnen mit Rad
 13. Sofort-Notdienst für Pannen
 14. Internetberichte / Radler oder Radlerin des Monats ausloben
 15. Bonus-Card im Gesundheitswesen für Radfahrer und Radfahrerinnen
 16. Kommunikationskampagne Rollentausch (Bus- und Radfahren)
 17. Seniorenfreundlicher Radwegeplan
 18. Medienpartnerschaften

Zielführend ist besonders die letztgenannte Medienpartnerschaft. Im Rahmen dieser sollte mit einem Medienpartner das Thema Fahrrad langfristig aufgegriffen werden, um regelmäßig (z.B. einmal im Monat) zu dem Thema zu berichten. Die vorgeannten Themenbereiche sollten mit dem Netzwerk der Ansprechpartner „Radverkehr“ im Rahmen regelmäßig durchzuführender Sitzungen besprochen werden, so dass ggf. die Einzelpersonen ihre Arbeit, die im Bezug zum Fahrrad steht, der Presse vorstellen können.



Workshop „Radverkehrsnetz Tübingen“ am.09.02.10



7. Kostenschätzung

Bausteine des Konzepts

Für die nachfolgenden Konzeptbestandteile erfolgte aufgrund aktueller Kostensätze (nach Angaben der Stadt Tübingen sowie auf Basis bekannter Kostensätze und aufbauend auf eigene Erfahrungswerte) eine Kostenschätzung:

1. Ausbau der Radverkehrshaupttrouten
2. Ausbau von Fahrradabstellanlagen
3. Radwegweisung
4. Ausbau des Bike+Ride Angebots

Bei der Kostenschätzung handelt es sich um allgemeine Kosten für Herstellung und Montage bzw. die Baukosten. Es sind keine Kosten zur Baustellenabsicherung, Verkehrssicherung oder Nebenkosten enthalten.

Lückenschlüsse

Weitere Maßnahmen für erforderliche Lückenschlüsse wurden ermittelt und in eine Prioritätenreihung gebracht (Kap. 6.2). Diese Maßnahmen können einerseits wegen der teilweise großen Komplexität der Baumaßnahmen (z.B. Brückenumbau mit neuen Rampen) und andererseits wegen prinzipieller Fragen der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung (auch wenn sie nur geringe Finanzmittel erfordern) derzeit nicht geschätzt werden. Es wird daher vorgeschlagen, diese Maßnahmen im Rahmen eines auf zehn Jahre angelegten Radwegeausbauprogramms abzuarbeiten. Dafür sollten neben den nachstehend aufgeführten Maßnahmen gesonderte Haushaltsmittel im sechsstelligen Bereich bereitgestellt werden.

Bike+Ride

Die Konzeptbestandteile zum Ausbau des Bike+Ride-Angebots (Kap. 4.3.3 und 6.3.3) enthalten neben den im weiteren Text bereits genannten Maßnahmen auch Kosten, die derzeit nicht kalkulierbar sind. Die Maßnahmenvorschläge sind in Zusammenarbeit mit den weiteren betroffenen Projektpartnern zu erörtern, anschließend ist ein Finanzierungskonzept zu überführen.

Öffentlichkeitsarbeit

Ähnlich ist es im Bereich der Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit (Kap. 6.4). Hier spielt die Stadt Tübingen eine wichtige Rolle als Impulsgeber, Motivator und Vermittler zwischen den Akteuren. Es wird vorgeschlagen, einen Pauschalbetrag von 20.000 € bereitzustellen, um einzelne Projekte unterstützen zu können. Die Maßnahmen sollten mit dem Netzwerk bestehend aus den Ansprechpartnern „Radverkehr“ gemeinsam abgestimmt werden.

7.1. Radverkehrshaupttrouten

Nachstehend sind die geschätzten Kosten für die geplante Realisierung des innovativen Radverkehrskonzepts Tübingen routenbezogen dargestellt. Zum Vergleich wurde die Länge der Strecke angegeben.

Übersicht

Geschätzte Ausbaurkosten der Haupttrouten

Nr. der Hauptroute	Verlauf / Routenbezeichnung	Länge in km	geschätzte Kosten
1.	Stadtteilverbindung SW-NO Bühl – Kilchberg – Weilheim – Zentrum – Universität – Lustnau – Pfrondorf	18,73	583 T€
2.	Stadtteilverbindung West-Ost Unterjesingen – Weststadt – Zentrum – Süd- stadt – Französisches Viertel	10,78	525 T€
3.	Steinlach – Bebenhausen Nord-Süd Derendingen – Zentrum – Universität – Lustnau – Bebenhausen	11,44	362 T€
4.	Neckartalradweg West-Ost Hirschau – Weststadt – Zentrum – Lustnau	12,96	252T€
5.	Universitätserschließung Ringroute Universität – Waldhäuser Ost – Waldhausen – Morgenstelle – Universität	10,57	495 T€
6.	Südteilverbindungsspange Süd Weilheim – Derendingen – Behördenviertel – Loretto – Französisches Viertel	4,85	171 T€
7.	Innenstadterschließung Weststadt – Altstadt – Universität	1,37	55 T€
8.	Touristische (Radrouten im Schönbuch) Unterjesingen – Hagelloch – Waldhäuser Ost – Bebenhsn.	13,22	22 T€
9.	Hagelloch – Weststadt	3,06	56 T€
Summe		86,96	2.521 T€

Tabelle 13

Basis der geschätzten Kosten sind die im Anhang aufgeführten Einzelmaßnahmen mit knapp 900 Knotenpunkten und Streckenabschnitten.

Für eine bessere Kostentransparenz wurden die Kostenschätzungen analog der neun Maßnahmengruppen (Kap. 6) zusammengefasst, so dass die geschätzten Kosten für einzelne Maßnahmengruppen abgelesen werden können.

Dies ermöglicht die im Rahmen der Gesamtstrategie vorgesehene Realisierung von einzelnen Maßnahmengruppen, die somit auch routenbezogen umgesetzt werden können.

Kostenaufteilung der Maßnahmengruppen auf die Hauptradrouten (HR) 1 bis 9

Übersicht

Lfd. Nr.	Maßnahmen- gruppen	geschätzte Kosten der Einzelmaßnahmen (in T€)									
		HR 1	HR 2	HR 3	HR 4	HR 5	HR 6	HR 7	HR 8	HR 9	Σ
1.	Verkehrs- zeichen (StVO- Beschilderung)	6	16	5	3	9	5	3	1	1	49
		12%	33%	10%	6%	18%	10%	6%	2%	2%	100%
2.	Radweg- weisung	8	7	4	4	4	3	1	3	1	35
		23%	20%	11%	11%	11%	9%	3%	9%	3%	100%
3.	Markie- rungs- arbeiten	62	63	43	83	227	31	18	2	1	530
		12%	12%	8%	16%	43%	6%	3%	0%	0%	100%
4.	Lichtsignal- anlagen	27	152	2	12	61	9	6	3	0	272
		10%	56%	1%	4%	22%	3%	2%	1%	0%	100%
5.	Unterhal- tung und Instand- setzung	23	4	8	6	0	1	0	0	0	42
		55%	10%	19%	14%	0%	2%	0%	0%	0%	100%
6.	Kleine bauliche Maß- nahmen	0,4	0	0	0	0	0	12	0	0	12
		2%	0%	0%	0%	0%	0%	98%	0%	0%	100%
7.	Mittlere bauliche Maß- nahmen	354	82	220	109	118	96	3	0	46	1.028
		34%	8%	21%	11%	11%	9%	0%	0%	4%	100%
8.	Umfangrei- che bauli. Maßn.	90	163	42	5	48	25	13	0	5	391
		23%	42%	11%	1%	12%	6%	3%	0%	1%	100%
9.	Ausbau der touristisch. Infra- struktur	13	18	23	19	14	1	0	10	0	98
		13%	18%	23%	19%	14%	1%	0%	10%	0%	100%
siehe Kap. 6.3	Abstell- anlagen	1	20	16	12	14	0	0	3	0	66
		2%	30%	24%	18%	21%	0%	0%	5%	0%	100%
Summen		583	525	362	252	495	171	55	22	56	2.521

Tabelle 14

Die Kostenverteilung der einzelnen Maßnahmengruppen bezogen auf die einzelnen Routen soll eine Hilfestellung sein, um den Finanzierungsbedarf einzelner Maßnahmenpakete zur routenbezogenen Umsetzung ermitteln zu können.

Des Weiteren liegen Kostenschätzungen für die Umsetzung der folgenden Maßnahmenkonzepte vor.

Übersicht

Kostenschätzung für weitere Maßnahmenkonzepte

Lfd. Nr.	Maßnahmenkonzept	geschätzte Kosten	Verweis
1.	Radparken (Standardlösung)	480.300 €	Kap. 6.3, 7.2
2.	Radparken (Individuell)	459.800 €	Kap. 6.3, 7.2
3.	Radwegweisung ⁴	35.000 €	Tab. 14, Kap.7.4
4.	Bike+Ride / Fahrradmitnahme	575.890 €	Kap. 4.3.3, 7.3
5.	Öffentlichkeitsarbeit	20.000 €	Kap. 6.4
Summe		1.570.990 €	

Tabelle 15

Gesamtkosten

Die geschätzten Gesamtkosten des Radverkehrskonzepts inklusive aller Maßnahmen und ohne die gesonderten Lückenschlüsse belaufen sich somit auf 4.092 T €. Sie teilen sich wie folgt auf:

Geschätzte Gesamtkosten des Radverkehrskonzepts

I. Geschätzte Ausbaurkosten der Haupttrouten	2.521 T€
II. Geschätzte Kosten aus den Maßnahmenkonzepten (Tab. 15) ⁵	1.571 T€
Geschätzte Gesamtkosten der Maßnahme	4.092 T€

Tabelle 16

Beachtung von Fördermöglichkeiten

Zur Finanzierung der Maßnahmen ist das vorhandene Förderrepertoire (EU, Bund, Land) zu nutzen. Ggf. ist mit den Fördergebern bezüglich einer Maßnahmenbündelung in Kontakt zu treten, um Bagatellgrenzen zu überschreiten.

Je nach Fördersatz ist aus bisherigen Erfahrungen eine Zuschussung der Maßnahmen im Umfang von 50 – 85 % möglich.

⁴ Ansatz ohne geschätzte Planungskosten von ca. 16.200 €.

⁵ Die geschätzten Kosten für die Radwegweisung wurden bereits bei den Ausbaurkosten für die Radverkehrshaupttrouten berücksichtigt.

7.2 Radparken

Förderung
zum
„Fahrrad-
parken“
auf zwei
Ebenen

Die Kostenschätzung beruht auf den derzeit üblichen Kosten­sätzen der Stadt Tübingen sowie aktuellen Kostenschätzungen (Stand 4 / 2010). Der geschätzte Kostenbedarf für Abstellanlagen wurde in zwei Bereiche aufgeteilt:

- Ausbau der Abstellanlagen nach vorhandenen Standards (Teil1)
- Schaffung neuer Formen des Fahrradparkens (Teil 2)

Geschätzte
Ausbaukosten
für neue Rad-
parker

Kostenschätzung zum Ausbaubedarf Radparken Teil 1 (Standardlösungen)

Ldf. Nr.	Lage / Zuordnung	Anlehnbügel (je 100 €)	Überdachung (je Stellplatz 500 €)	StVO-Beschilderung	Summe
1.	Altstadt	200	74	55	65.250,00 €
2.	Universität	313	348	20	208.300,00 €
3.	Hauptbahnhof	200	100	5	70.750,00 €
4.	Schulstandorte	285	-	-	28.500,00 €
5.	Firmen	167	100	-	66.700,00 €
6.	Einzelhandel	60	-	-	6.000,00 €
7.	Freizeit	95	-	-	29.400,00 €
8.	Im öffentlichen Raum	54	-	-	5.400,00 €
	Summe	1.374	622	80	480.300,00 €

Tabelle 17

Die Kostenschätzung enthält Investitionskosten für die Einrichtung von neuen Abstellanlagen mit und ohne Überdachungen, inklusive entsprechender Beschilderung.

Es wird dabei davon ausgegangen, dass die Planungsleistungen von Seiten der Stadt Tübingen erbracht werden.

Auf der nächsten Seite sind die weiteren Maßnahmen zum Fahrradparken dargestellt. Es handelt sich dabei teilweise um strukturelle aber auch um betriebliche Maßnahmen.

Es wird angestrebt, in mehreren Bereichen die Verbesserung des Fahrradstellplatzangebots gemeinsam mit den Betroffenen zu erörtern und auch zu finanzieren.

Kostenschätzung zur Einrichtung weiterer Fahrradparkanlagen Teil 2 (perspektivisch)

lfd. Nr.	Position	Lage	Einheit	Kostenfaktor	geschätzte Kosten
1.	Kartierung aller vorhandenen Abstellanlagen	Stadtgebiet	320 Std	47 €	15.040 €
2.	Unterhaltung und Instandsetzung	Stadtgebiet	80 Std	47 €	3.760 €
3.	Aufstellung einer Stellplatzsatzung	Stadtgebiet	pauschal		10.000 €
4.	Schaffung von Abstellanlagen im öffentlichen Raum für Dritte	Stadtgebiet	pauschal		2.000 €
5.	Orientierungstafeln mit Hinweisen zu den Abstellanlagen	Rund um die Altstadt	10 Stück	2.500 €	25.000 €
6.	Einrichtung einer temporären Fahrradwache	Altstadt	pauschal		15.000 €
7.	Ausbauprogramm neue Radbügel als Angebot	Stadtgebiet	200 Stück	100 €	20.000 €
8.	Langzeitparker verlagern	Altstadt	pauschal		5.000 €
9.	Transparente oder vergleichbare Fahrradkleingarage mit Zugangsbeschränkung	Eingänge zur Altstadt	2 Stück	50.000 €	100.000 €
10.	Konzept zum Fahrradparken „Altstadt“	Altstadt	pauschal		5.000 €
12.	Konstruktion neuer Abstellanlagen	Altstadt	pauschal		50.000 €
13.	Einrichtung von Kurzzeitramparkplätzen	Altstadt	pauschal		3.000 €
14.	Stellplätze für Anhänger	Altstadt	pauschal		3.000 €
16.	Sitzbänke aufstellen	Altstadt	3 Stück	500 €	1.500 €
17.	Nicht mehr fahrbereite Räder abräumen	Universität	pauschal		2.000 €
18.	Abbau unbrauchbarer Abstellanlagen	Universität	pauschal		1.000 €
19.	Nicht mehr fahrbereite Räder abräumen	Hauptbahnhof	pauschal		2.000 €
20.	Langzeitparker verlagern	Hauptbahnhof	pauschal		2.000 €
21.	Einrichtung einer Fahrradstation ⁶	Hauptbahnhof	pauschal		150.000 €
22.	Rastplatzanlagen	Stadtgebiet mit Freizeitbezug	3 Stück	10.000 €	30.000 €
23.	Einrichtung einer saisonalen Fahrradwache	Stadtgebiet mit Freizeitbezug	pauschal		7.500 €
24.	Abbau unbrauchbarer Abstellanlagen	Stadtgebiet	pauschal		2.000 €
25.	Informationsbroschüre „Wohnungsnahes Radparken“ erarbeiten	Stadtgebiet	pauschal		2.500 €
26.	Aktionstag zum Fahrradparken	Französisches Viertel	pauschal		2.500 €
	Summe				459.800€

Tabelle 18

Somit ergibt sich für die Optimierung der Abstellanlagen ein Gesamtbedarf in Höhe von knapp 1.140 T€

⁶ Als Anschubfinanzierung für die Realisierung eines Betreiberkonzepts und ggf. zur Beantragung von Fördermitteln

7.3 Bike+Ride / Fahrradmitnahme

Erläuterung

Anhand der von der Stadt Tübingen bereitgestellten Kostenschätzungen sowie weiterer Kostenannahmen kann für den erfassten Bedarf für neue Bike+Ride-Anlagen von folgenden geschätzten Kosten ausgegangen werden (Tab. 19)

Kostenschätzung für geplante Bike + Ride Anlagen

Lfd. Nr.	Lage	Anlehn- bügel (je 100 €)	Über- dachung (je 500 €)	Fahrrad- Boxen (je 2.000 €)	StVO- Beschilderung	zusätz- liche Arbeiten	Summe
1.	Westbahnhof	10		6	1		13.055 €
2.	Derendingen Bahnhof	10	10	10	1		26.055 €
3.	Unterjesingen Sandäcker	16	16	1	1		11.655 €
4.	Lustnau Bahnhof	4					400 €
5.	Haltestelle „Parkhaus König“		17		1		8.555 €
6.	Haltestelle „Mohlststraße“	4					400 €
7.	Haltestelle „Brunnsstraße“	5	5		1		3.055 €
8.	Haltestelle „Uni-Kliniken-Tal“	4					400 €
9.	Haltestelle „Stadtgraben“	6			1		655 €
10.	Haltestelle „Steige“ Lustnau	4					400 €
11.	Haltestelle „Zollernstraße“ in Pfrondorf	4				1.250 € ⁷	1.650 €
12.	Haltestelle „Kneiple“ Weilheim		6		1		3.055 €
13.	Haltestelle „Rathaus“ in Bühl	5	12		1		6.555 €
Summe		72	66	17	8	1.250 €	75.890 €

Tabelle 19

Weitere
Hinweise

Für die erforderliche Einrichtung einer Fahrradstation sollten entsprechende Betreiberkonzepte erarbeitet werden, um eine möglichst hohe Kostendeckung zu erzielen. Die Stadt Tübingen sollte jedoch mit einer jährlich einzukalkulierenden Zuschussfinanzierung rechnen.

Fahrradmitnahme

Für den Fahrradtransport in Bussen sind in Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben auf Grundlage der genannten Vorschläge (Kap. 4.4.2) dringend Möglichkeiten zur Ausdehnung der Fahrradmitnahme zu schaffen. Als zielführend wird die Anschaffung von speziellen Fahrradbussen vorgeschlagen (geschätzte Kosten ca. 500.000 T€).

⁷ Für die Herstellung einer Befestigten Fläche (12,5 m²)

7.4 Radwegweisung

Kostengünstig Im Vergleich zum Radwegebau ist die Radwegweisung eine sehr kostengünstige Maßnahme. Das vorhandene Radverkehrsnetz kann mittels Radwegweisung sehr effektiv für alle Verkehrsteilnehmer visualisiert werden. Insbesondere dort, wo der Radverkehr sich den Verkehrsraum mit dem Kfz-Verkehr ohne Führungshilfen teilen muss, stellt die Radwegweisung ein wichtiges Element dar, mit dessen Hilfe dem Radverkehr gezeigt werden kann, dass er hier als wichtiger Verkehrsteilnehmer berücksichtigt ist.

Bei der Finanzierung der Radwegweisung müssen folgende Kostenfaktoren [34] berücksichtigt werden:

**Kosten-
aufteilung**

- Planungskosten 30 %
- Herstellungskosten 30 %
- Montagekosten 40 %
- Unterhaltskosten 10 % pro Jahr (Qualitätssicherung)

Die Kilometerpreise schwanken zwischen 500 und 800 € [34] inklusive Montage und Planung. Für die geplante Radwegweisung der 87 km Hauptradrouten für Tübingen ergeben sich somit geschätzte Kosten von 43.500 bis 69.600 €.

Die geschätzten investiven Kosten für die Herstellung und Montage der Radwegweiser belaufen sich dabei auf 30.450 € bis 48.720 €. Im Zuge der Maßnahmenplanung ist ebenso der Bedarf für die Radwegweisung erhoben worden. Die sich daraus ergebenden geschätzten Kosten belaufen sich auf 35 T€ und werden bei der weiteren Kostenschätzung zum Ansatz gebracht.

Wartung Bei der Kostenschätzung sind keine weiteren Elemente wie z.B. Info tafeln, Rastplätze oder Gepäckaufbewahrung enthalten.

Aus Erfahrung des Autors sollten für die Wartung jährliche Kosten von 5 – 10 % der Gesamtkosten einkalkuliert werden. Darin sind sowohl die Ersatzbeschaffung und Montage für Radwegweiser als auch die Qualitätssicherung mit Abnahmeprotokoll enthalten.

Damit die Maßnahme durch weitere Zuschüsse gegenfinanziert werden kann, sollte geprüft werden, in wie weit die nachfolgend aufgeführten Fördermöglichkeiten, die bezüglich Radwegweisungsprojekten in Baden-Württemberg bestehen, ausgeschöpft werden können.

**Förderung des
Landes BW**
**Finanzierungsmöglichkeiten zur Radwegweisung
des Landes Baden-Württemberg**

Bezeichnung	Rechtsgrundlage	Finanzierungstyp
➤ Finanzausgleichsgesetz	Gesetz über den kommunalen Finanzausgleich (Finanzausgleichsgesetz - FAG) in der Fassung vom 1. Januar 2000 (GBl.S.14), zuletzt geändert durch Gesetz vom 1. Dezember 2005 (GBl.S.704), § 24 bis 27	Finanzierung
➤ Landesbauordnung, Ablösebeträge	Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO-BW) vom 8. August 1995, zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 14. Dezember 2004 (GBl. S. 895), § 37	Finanzierung
➤ Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Teil Straße	Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Umwelt und Verkehr, des Finanzministeriums und des Innenministeriums zur Durchführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-GVFG) vom 10.04.1986, zuletzt geändert am 09.06.1998	Förderung
➤ Städtebauförderung	Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums über die Förderung städtebaulicher Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen (Städtebauförderungsrichtlinien - StBauFR) in der Fassung der Neubekanntmachung vom 3. Dezember 2004, Az.: 6-2520.2/6 (GABl vom 24.01.2005, S. 29), geändert durch Verwaltungsvorschrift vom 16. Januar 2006 GABl. S. 154	Förderung
➤ Tourismusinfrastrukturprogramm	Richtlinien des Wirtschaftsministeriums über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung öffentlicher Tourismusinfrastruktureinrichtungen - (Tourismusinfrastrukturprogramm) vom 12.04.2002	Förderung

Abbildung 85; [39]

Die Maßnahme könnte ggf. auch als Gemeinschaftsprojekt in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Tübingen finanziert und für das gesamte Kreisgebiet umgesetzt werden.

Es bietet sich an, die Maßnahme sukzessive – eine Hauptroute nach der anderen – umzusetzen (Kostenschätzung für die routenbezogene Radwegweisung siehe Kap. 7).

8. Kosten-Nutzen-Bewertung

Einführung Ziel der Kosten-Nutzen-Bewertung ist es, im Rahmen eines einheitlichen Verfahrens die geplanten Maßnahmen zu bewerten, um den Kosten den entsprechenden Nutzen gegenüberstellen zu können. Die Ökobilanz des Fahrrads zeigt bei einer Gegenüberstellung der Verkehrsmittel, dass das Fahrrad die meisten Vorteile besitzt (Abb. 86).

Ökologischer Vergleich der Verkehrsmittel

Verkehrsmittel im Ökologievergleich	Pkw		Fahrrad	Bus	Bahn
	Ökoinf. mit Koh. Diesel				
Platzverbrauch	100	100	8	10	6
Primärenergieverbrauch	100	89	0	30	34
CO ₂	100	89	0	29	30
Stickoxide NO _x	100	161	0	60	27
Kohlenwasserstoffe HC	100	29	0	53	13
CO	100	8	0	13	6
Luftverschmutzung	100	Partikel	0	60	20
Induziertes Unfallrisiko	100	100	2	9	3

Abbildung 86; [28, Seite 21]

Für eine Nutzenbewertung der geplanten Maßnahmen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur müssen die Investitionskosten gegen den monetarisierbaren Nutzen des Radverkehrsnetzes aufgewogen werden. Die Kosten-Nutzen-Bewertung erfolgt auf Grundlage der Kostenschätzung der Ausbaukosten der Radverkehrshaupttrouten. Aus der Maßnahmenplanung für die einzelnen Haupttrouten (Kap. 7) ergeben sich die folgenden Kosten:

Geschätzte Kosten für den Ausbau des Radverkehrsnetzes

Geschätzte Ausbaukosten „Radverkehrsnetz Tübingen“

HR Nr.	Verlauf	Kostenanteil in %	vorläufige Kostenschätzung in T €
1.	Stadtteilverbindung SW-NO Bühl – Pfrondorf	23 %	583
2.	Stadtteilverbindung West-Ost Unterjesingen – Frz. Viertel	21 %	525
3.	Steinlach – Bebenhausen Nord-Süd Derendingen – Bebenhausen	14 %	362
4.	Neckartalradweg West-Ost Hirschau – LSG Neckartal (südl. Lustnau)	10 %	252
5.	Universitätserschließung Ringroute Uni-Tal, Uni-Berg, WHO	20 %	495
6.	Südteilverbindungsspange Süd	7 %	171
7.	Innenstadterschließung	2 %	55
8.	Touristische Routen im Schönbuch	1 %	22
9.	Hagelloch – Weststadt	2 %	56
Summe			2.521

Tabelle 20



Um eine qualifizierte Kosten-Nutzenbewertung vornehmen zu können, wurden die im Maßnahmenkonzept zum Ausbau der Hauptradrouten festgestellten Maßnahmen angesetzt.

**Zusammen-
setzung der
geschätzten
Kosten**

Die im Gesamtkonzept vorgesehenen Maßnahmen lassen sich grob wie folgt einteilen:

- Markierung
- StVO-Beschilderung / Radwegweisung
- Kleine bauliche Maßnahmen
- Mittlere bauliche Maßnahmen
- Umfangreiche bauliche Maßnahmen
- Ausbau der touristischen Infrastruktur

Die Lückenschlüsse (Kap. 6.2) werden getrennt als Einzelmaßnahmen berücksichtigt und müssen gesondert bewertet werden. Diese Maßnahmen können einerseits wegen der teilweise großen Komplexität der Baumaßnahmen (z.B. Brückenumbau mit neuen Rampen) und andererseits wegen prinzipieller Fragen der straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen, die zwar nur geringe Finanzmittel aber politische Entscheidungen erfordern, derzeit nicht zur Bewertung herangezogen werden.

Des Weiteren wurden die geschätzten Kosten der Maßnahmenkonzepte (Fahrradparken und Bike+Ride / Fahrradmitnahme, Kap. 7.2 und 7.3) nicht angesetzt, da es sich um einzelne Module handelt, deren Wirkung sich nur bedingt wie bei der Ausbauplanung auf das Gesamtnetz auswirken.

8.1 Grundlagen

Kosten-Nutzen-Analyse

Für die Kosten-Nutzen-Bewertung wurde die Kosten-Nutzen-Analyse aus dem Forschungsprogramm Stadtverkehr von 2008 [58] angewandt.

In mittelfristiger Perspektive wird eine gesamtwirtschaftliche Rentabilität der Radverkehrsmaßnahmen, die mit denen des Straßenbaus oder des ÖPNV verglichen werden kann, angestrebt, um dadurch ggf. eine angemessene Berücksichtigung der Radverkehrsförderung zu erzielen [58].

Ablaufschema

Das Ablaufschema zur Kosten-Nutzen-Schätzung (Abb. 87) erfasst und bewertet monetarisierbare und nicht monetarisierbare Kosten, Sie werden mittels eines 2006 entwickelten Kostenansatzes umgerechnet.

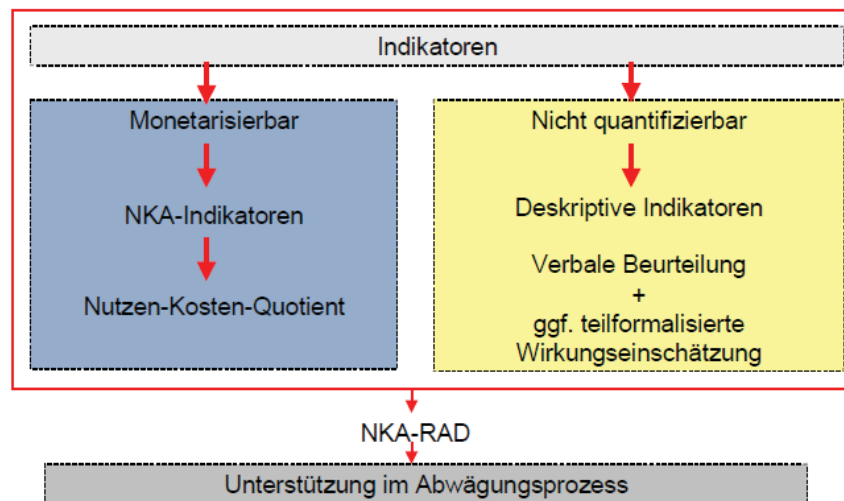


Abbildung 87: Ablaufschema zur Kosten-Nutzen-Schätzung; [58]

Neben dem Nutzen, der sich über Indikatoren und die geschaffene Berechnungsgrundlage quantifizieren lässt, stellen die sogenannten deskriptiven Indikatoren weitere positive Wirkungen dar. Sie sollten je nach Einordnung über eine formalisierte Bewertung bei der Nutzenbetrachtung berücksichtigt werden:

- Senkung des Flächenverbrauchs
- Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt
- Verbesserung der Teilhabe von Personen am städtischen Leben
- Nutzen im Bereich Dritter

Da sich die genannten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs generell positiv auf das Lebensumfeld auswirken, ist ein weiterer nicht quantifizierbarer Nutzen bei dem Entscheidungs- und Abwägungsprozess in Betracht zu ziehen. So erzeugt der Radverkehr beispielsweise Effekte bei der Lärminderung.

8.2 Maßnahmendefinition

Betrachtung des Netzzusammenhangs

Die Kosten-Nutzen-Analyse bezieht sich auf das gesamte Radverkehrsnetz. Der Wirkungsbereich der Maßnahme umfasst das gesamte Stadtgebiet, wobei die Schwerpunkte in radverkehrsstarken Stadtteilen liegen. Der Netzzusammenhang wird mit oberster Priorität berücksichtigt.

Als Referenzfall wird immer der Ohne-Fall zugrunde gelegt, d.h. die Situation, die zum gleichen Bewertungszeitpunkt herrscht, wenn keine Maßnahme durchgeführt wird. Als Bewertungszeitpunkt wird ein Jahr nach Umsetzung des Radverkehrskonzepts angesetzt. Dabei ist zu beachten, dass gerade bei Radverkehrsmaßnahmen erst mehrere Jahre nach Umsetzung der Maßnahme alle Effekte voll zu erkennen sind bzw. sich stabilisiert haben [58].

Berechnungsansatz

Da viele Maßnahmen kleinteilig sind und teilweise aufeinander aufbauen bzw. sich ergänzen, muss davon ausgegangen werden, dass sich nicht alle Maßnahmen im vollen gewünschten Umfang realisieren lassen.

Von den im Maßnahmenkonzept enthaltenen knapp 900 Maßnahmen entfaltet jede für sich eine Wirkung im Makrobereich. Damit jedoch eine bewertbare Größe zum Kostenansatz herangezogen werden kann, wird davon ausgegangen, dass sich der gewünschte Effekt der Radverkehrszunahme bereits bei einer Umsetzungsquote von 50 % des Finanzvolumens erzielen lässt. Beim Nutzenansatz wurde der bei standardisierter Bewertung zugrundegelegte Preisstand von 2006 festgelegt.

Plus 30% Radverkehr

Um die erforderlichen Eingangsdaten zur Bemessung zu erhalten, wurde angenommen, dass bei der Umsetzung des Radverkehrskonzepts von einer kalkulierten Zunahme des Radverkehrsanteils von 30 % ausgegangen werden kann:

Von derzeit ca. 23 %	auf 30 % im Binnenverkehr
Von derzeit ca. 18,5 %	auf 24 % im Gesamtverkehr

Die Zunahme des Radverkehrsanteils wird aufgrund der im Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) 2002 – 2012 gesteckten Ziele [59], die eine Verdopplung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr anstreben, angenommen. Da der Radverkehrsanteil in Tübingen bereits heute im Vergleich zum bundesdeutschen Durchschnitt mit 12 % auf hohem Niveau liegt [59], wird für Tübingen ein Zuwachs von 30 % angenommen. Zum Vergleich: Der Radverkehrsanteil in Münster (Nordrhein-Westfalen) lag im Jahr 2007 bei 38 % [60].

Steigerung der gefahrenen Wegelängen Auf Grundlage einer Wiener Studie [61] und unter der Annahme, dass beim Ausbau der Infrastruktur und bei Qualitätssteigerung des Radverkehrsnetzes – wie es das Konzept im erheblichen Maße vorsieht – zukünftig auch größere Strecken mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, wird für Tübingen bei einer Umsetzung des Radverkehrskonzepts davon ausgegangen, dass sich die gefahrenen Strecken von derzeit durchschnittlich 475 km [10] auf 500 km steigern lassen. Zum Vergleich: In Deutschland werden jährlich durchschnittlich 300 km pro Person zurückgelegt [62], in den Niederlanden sind es 1.017 km.

Beschleunigung des Radverkehrs Als ein entscheidender Faktor für Tübingen sollte die verstärkte Nutzung von Pedelecs berücksichtigt werden. Die stark ansteigenden Verkaufszahlen weisen darauf hin, dass aufgrund der möglichen Beschleunigung und des geringeren Kraftaufwandes Wege schneller zurückgelegt werden können. Dieser Faktor wirkt sich vorteilhaft auf die vorgenannten Annahmen aus.

8.3 Quantifizierung des Nutzens

Zusätzliche Radfahrten Da sich die Effekte aus der Förderung des Radverkehrs nur schwer quantifizieren lassen, müssen die folgenden Bereiche, die einen Nutzen mit sich bringen, qualitativ für den angenommenen Zuwachs des Radverkehrs hochgerechnet werden.

Bei dem prognostizierten Zuwachs von 30 % des Radverkehrsanteils (bezogen auf den Binnenverkehrsanteil) entstehen ca. 6.600 zusätzlichen Radfahrten pro Tag. Der Berechnung werden die im SVT Mobilitätssteckbrief ermittelten Daten für alle Tübinger Einwohner zugrundegelegt (23,3 % aller Wege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt) [10].

Zusätzlich gefahrene Rad-km

Nach der für Tübingen hochgerechneten durchschnittlichen Fahrleistung von 500 km/Person im Jahr ergibt dies einen Wert von 1,37 Kilometer pro Tag und damit einen jährlichen Zuwachs von 3,3 Mio. Kilometer. Zusätzlich sind jedoch die eingesparten Pkw-Kilometer zu berücksichtigen. Dabei wird von der Annahme ausgegangen, dass sich die gewonnenen Rad-Kilometer in gleichem Umfang vom motorisierten Individualverkehrs (MIV), vom ÖPNV und vom Fußverkehr verlagert haben.

Zusätzlich gefahrene Pkw-km

Da alle drei Verkehrsarten in etwa die gleichen Verkehrsanteile am Modal Split aufweisen, ergibt dies ein Einsparungspotenzial von 1,1 Mio. Pkw-Kilometer pro Jahr.

Bewertungszeitraum

Für den Nutzen maßgeblich ist der Bewertungszeitraum nach Umsetzung der Maßnahme. In Anlehnung an das Kosten-Nutzen-Verfahren [58] wird davon ausgegangen, dass ein Jahr nach der Umsetzung bzw. im Folgezeitraum der Nutzen und die positiven Effekte festgestellt bzw. zur Berechnung herangezogen werden können.

Den einzelnen Parametern, die einen monetarisierbaren Nutzen erbringen, werden die zu erwartenden Kosteneinsparungen nach der vorliegenden Kosten-Nutzen-Analyse [58] gegenübergestellt (Tab. 21).

Kurzbeschreibung eines Nutzungsfaktors

Der an sich selbsterklärende Nutzen anhand des Indikatorindizes soll am Beispiel der Verbesserung der Verkehrssicherheit exemplarisch gezeigt werden. In der Praxis hat sich gezeigt, dass mehr Fahrradkilometer eine geringere Gefahr für den einzelnen Radfahrer bedeuten, mit dem Fahrrad zu verunglücken (Abb. 88). Anhand der Grafik ist gut zu erkennen, dass die Steigerung der Radverkehrsleistung mit einer Abnahme der im Straßenverkehr getöteten Personen einhergeht.

Verhältnis zwischen der Anzahl der gefahrenen Rad-km + der getöteten Radfahrer

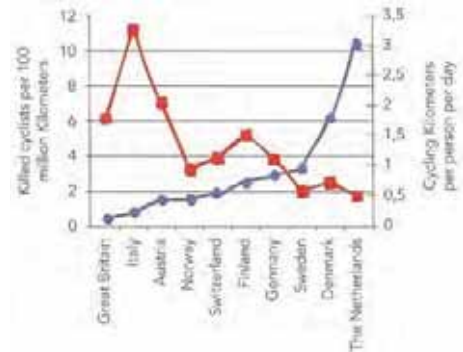


Abbildung 88; [63]

Kosten-Nutzen Berechnung

Lfd. Nr.	Indikator	Datengrundlage	Faktor	Kostensatz	Nutzen / Kosten
1	Beitrag zum Klimaschutz	1,1 Mio. Pkw-km/J.	261g CO ₂ /Pkw-km	231 €/t CO ₂	66,3 T€
2	Verringerung der Luftbelastung	1,1 Mio. Pkw-km/J.	-	0,01 €/Pkw-km	11,0 T€
3	Verbesserung der Verkehrssicherheit	1,1 Mio. Pkw-km/J.	-	64T€/ Mio.-Fz-km	70,4 T€
4	Senkung der Betriebskosten	1,1 Mio. Pkw-km/J.	-	0,20 €/Pkw-km	220 T€
5	Senkung der Infrastrukturkosten im Kfz-Verkehr	1833 Anzahl Parkplätze/Jahr	-	320 €/Parkplatz	586,7 T€
6	Senkung der Krankheitskosten	1,1 Mio. Pkw-km/J.	28%	0,125 €/Pkw-km	38,5 T€
7	Unterhaltungskosten der neuen Infrastruktur	2,5 % der Investitionssumme			-25,0 T€
8	Nutzen				967,9 T€
Summe	Kosten 50 % Ansatz				1260,5 T€
	Nutzen-/Kostenfaktor				0,768 / 1 Jahr 1,536 / 2 Jahre

Tabelle 21

Die Berechnung ergibt bereits nach zwei Jahren einen positiven Wert von 1,536 beim Nutzen / Kostenverhältnis.



Setzt man voraus, dass die umgesetzten Infrastrukturmaßnahmen erst nach fünf bis zehn Jahren erneuert oder überarbeitet werden müssen, steigt der Nutzen dementsprechend an.

Die einzelnen Positionen müssen kritisch hinterfragt werden, insbesondere bei der Einsparung von Pkw-Stellplätzen erscheint dem Autor der Wert etwas überhöht zu sein.

Neben den bereits genannten Faktoren ist die für eine Stadt wichtige Steigerung der Wohn-, Lebens- und Aufenthaltsqualität und die damit einhergehende Stärkung des innenstadtnahen und kleinflächigen Einzelhandels zu nennen, der wiederum eine Stadt der kurzen Wege erst möglich macht. Auch für die in der „jüngsten“ Stadt Deutschlands lebenden älteren Menschen kann so eine langfristige Daseinsvorsorge sichergestellt werden, von der das vielfältige Angebot im fußläufigen Bereich langfristig profitiert und erhalten werden kann.

Ein weiterer Nutzen lässt sich zunehmend im Hotel- und Gaststättengewerbe durch den steigenden Radtourismus erzielen. Eine erst kürzlich erstellte Studie zeigt, dass im Radtourismus pro Tag und Person 52 € ausgegeben werden, die zusätzlich die Wirtschaftskraft stärken [64].

9. Umsetzungsstrategie / Dringlichkeitsreihung

Vorbemerkung

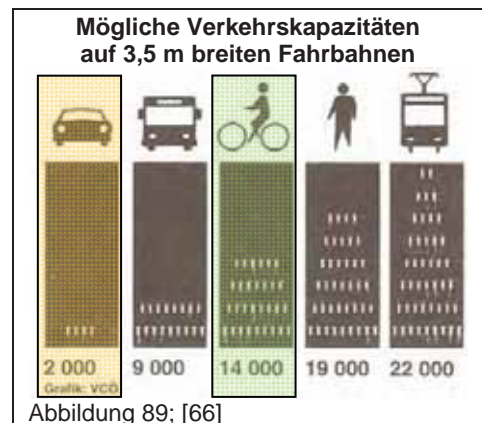
Im Bereich der Alltagsmobilität soll eine Verlagerung von Anteilen des Kfz-Verkehrs auf das Fahrrad erreicht werden um innerstädtische Flächen zu entlasten und die Lebens- und Aufenthaltsqualität im städtischen Raum zu erhöhen.

Die hohe Flächenkonkurrenz wird überwiegend durch den Kfz-Verkehr erzeugt, der sowohl beim Fahren als auch beim Parken den Großteil der öffentlichen Verkehrsflächen in Anspruch nimmt.

Vielerorts wird der Radverkehr auf Nebenstraßen bzw. in die Seitenräume verdrängt. Im Seitenbereich kommt es zu verstärkten Konflikten mit dem Fußverkehr. Das hat zur Folge, dass die für Radfahrer und Fußgänger als gefährlich und unangenehm empfundene Verkehrsteilnahme bei vielen dazu führt, sich für das Auto zu entscheiden.

Radverkehrsführung an Hauptstraßen

Betrachtet man den maximalen Durchsatz von Verkehrsteilnehmern auf einem 3,5 m breiten Querschnitt in einer Stunde, steht einer Verkehrsleistung von 14.000 Radfahrern eine Verkehrsbelastung von 2.000 Kraftfahrzeugen gegenüber (Abb. 89). Der Radverkehr weist somit eine sieben Mal höhere Effizienz als der MIV auf.



Den wachsenden Mobilitätsansprüchen sollten intelligente Lösungen gegenüber stehen, die dem Radverkehr eine gleichberechtigte Verkehrsteilnahme ermöglichen.

Verkehrsrealitäten im Bereich von Hauptverkehrsstraßen



Tübingen, Keltnerstraße



Heidelberg, Handschuhsheimer Landstr.

Grundsätzlich gehört der Radverkehr als Fahrverkehr auf die Fahrbahn. Im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs soll er – mit der Zielgruppe Alltagsverkehr – zukünftig immer öfter seine Wunschgeschwindigkeit fahren können. Die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr soll sich minimieren und ein gemeinsamer Verkehrsfluss entstehen.

Erläuterung

Die folgende Übersicht „Bausteine des innovativen Radverkehrskonzepts“ (Tab. 22) setzt sich aus den Säulen (Kap. 5.2) und Maßnahmengruppen (Kap. 6.1) zusammen die mit Handlungsfeldern Bausteinen hinterlegt wurden. Die Säulen bilden grundlegende Prinzipien des Radverkehrs ab. Darauf bauen sich die Handlungsfelder, in denen man aktiv werden muss, auf. Ihnen sind Bausteine zugeordnet, die zu einer erfolgreichen Umsetzung beitragen. Den Bausteinen wiederum sind jeweils eine oder mehrere wichtige konkrete Maßnahmengruppen zugeordnet.

Übersicht Bausteine des innovativen Radverkehrskonzepts

Säulen	Handlungsfelder	Bausteine	Maßn.-gruppe (Kap 6.1)
direkte Verbindungen	sichere + durchgängige Radrouten 	<ul style="list-style-type: none"> • Bündelung des Radverkehrs • Radwegweisung • klare Führungsformen z.B. Fahrradstraße • Knotenpunktoptimierung 	2 5 9
Verknüpfungen	Beschleunigung des Radverkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> • Radfahrstreifen / Schutzstreifen • Fahrradpiktogramme 	
Fahren auf der Fahrbahn		<ul style="list-style-type: none"> • bevorrechtigte Führungen • Anpassung der Signalanlagen 	1 2 4
Wahlfreiheit	Abb. 91: Direktes Linksabbiegen [68]	<ul style="list-style-type: none"> • Verlagerung vom Seitenbereich auf die Fahrbahn • Schaffung von wahlfreien Führungsformen 	8
Intermodalität	Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern 	<ul style="list-style-type: none"> • Bike + Ride / Fahrradboxen • Fahrradkleingaragen • Fahrradstation / Serviceeinrichtung • Fahrradmitnahme • Fahrradtransport • Fahrradwache / -verleih (öffentlich und privat) 	6 7 8 vgl. Kap. 6.3

Tabelle 22

Die Handlungsfelder „sichere und durchgängige Verbindungen“ und „Beschleunigung des Radverkehrs“ lassen sich nicht scharf voneinander abgrenzen. Zunächst sollten einzelne Elemente zur Schaffung durchgängiger Routen umgesetzt werden, um die gewünschte Beschleunigung des Radverkehrs zu erzielen.

Die Reisegeschwindigkeiten des Radverkehrs sollen insbesondere durch ein spezielles Fahrradstraßenprogramm und ein Sonderprogramm „Signalsteuerung auf Hauptradrouten“ erhöht und die Fahrzeiten somit verringert werden. Weitere Innovationen sind das individuelle Ausbauprogramm für Abstellanlagen (Kap. 6.3) und eine auf die Akteure zugeschnittene Öffentlichkeitsarbeit und die Schaffung optimierter Schnittstellen zum ÖPNV.

Arbeitsschwerpunkte



Abb. 92; [57]

Für die Ertüchtigung des Radverkehrs als System sind folgende Arbeitsschwerpunkte entstanden, die sich aus den drei Handlungsfeldern ableiten und parallel und unabhängig voneinander umgesetzt werden können. Die Rangfolge kann nach Maßgabe der Entscheidungsträger ggf. modifiziert werden. Ein Kriterium für diese Rangfolge ist z.B. auch die Radverkehrsstärke, die sich durch eine Zählstelle zuverlässig, fortlaufend und öffentlichkeitswirksam erfassen lässt.

1. Ausbau des Radverkehrsnetzes (Kap. 6.1)

Den Rahmen bilden die vorgesehenen Einzelmaßnahmen zum Ausbau des Radverkehrsnetzes entlang der neun geplanten Hauptradrouten. Diesen sind jeweils weitere Nebenrouten zugeordnet.

2. Radwegweisung (Kap. 6.1.5)

Radwegweisung ist öffentlichkeitswirksam und kostengünstig und lässt sich zeitnah umsetzen. Sie kann gleichzeitig ein Werbeträger für den Radverkehr im Allgemeinen und für touristische Belange im Besonderen sein.

3. Ausbau von Abstellanlagen (Kap. 6.3)

Der Ausbau von Abstellanlagen konzentriert sich auf zwei Bereiche: Einerseits die Einrichtung weiterer Abstellanlagen mit Anlehnbügel und andererseits individuelle Lösungen, die auf die jeweiligen Anforderungen zugeschnitten sind.

4. Multi- und Intermodalität, (Kap. 4.4)

Die Schnittstellen zum ÖPNV sollen verstärkt durch überdachten Abstellanlagen, weitere Fahrradboxen und die Fahrradmitnahme in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsbetreiber qualitativ verbessert werden.

5. Öffentlichkeitsarbeit (Kap. 6.4)

Mit einer gezielten Öffentlichkeitsarbeit sollen gemeinsam mit den Akteuren des Netzwerks „Radverkehr“ in regelmäßigen Abständen unterschiedliche Aktionen zum Thema durchgeführt werden.

6. Lückenschlüsse, (Kap. 6.2)

Es wurden zwei gesonderte Maßnahmenlisten erstellt: Lückenschlüsse auf Haupt- und Nebenrouten und Lückenschlüsse zur Netzergänzung (siehe Karte 8 im Anhang). Beide wurden in eine Prioritätenreihung gebracht. Die Lückenschlüsse sollten im Rahmen eines langfristigen Radwegeausbauprogramms sukzessive hergestellt werden.

Das Kernstück des innovativen Radverkehrskonzepts bildet der Arbeitsschwerpunkt „**Ausbau des Radverkehrsnetzes**“. Um ihn umzusetzen, wurden unterschiedliche Maßnahmengruppen zusammengestellt.

Beschilderungsbeispiel



siehe Abb.13

Radwegweisung im Bestand



Tübingen, Lustnau

Übersicht zur Anzahl der ermittelten Einzelmaßnahmen je Maßnahmengruppen für jede Hauptroute (HR)

Nr.	Maßnahmen- gruppen	Anzahl der Einzelmaßnahmen									Σ
		HR 1	HR 2	HR 3	HR 4	HR 5	HR 6	HR 7	HR 8	HR 9	
1.	Verkehrs- zeichen (StVO- Beschilderung)	45	106	24	20	50	36	23	7	13	324
		14%	33%	7%	6%	15%	11%	7%	2%	4%	100%
2.	Radwegweisung	112	96	42	54	59	44	8	14	15	444
		25%	22%	9%	12%	13%	10%	2%	3%	3%	100%
3.	Markierungs- arbeiten	94	129	48	56	185	35	33	4	3	587
		16%	22%	8%	10%	32%	6%	6%	1%	1%	100%
4.	Radparker	3	9	5	2	6	0	0	4	1	30
		10%	30%	17%	7%	20%	0%	0%	13%	3%	100%
5.	Lichtsignal- anlagen	6	10	1	1	9	3	2	1	0	33
		18%	30%	3%	3%	27%	9%	6%	3%	0%	100%
6.	Unterhaltung und Instandsetzung	8	4	2	1	1	1	0	1	1	19
		42%	21%	11%	5%	5%	5%	0%	5%	5%	100%
7.	Kleine bauliche Maßnahmen	1	0	0	0	1	0	3	0	0	5
		20%	0%	0%	0%	20%	0%	60%	0%	0%	100%
8.	Mittlere bauliche Maßnahmen	27	16	8	4	12	10	2	1	1	81
		33%	20%	10%	5%	15%	12%	2%	1%	1%	100%
9.	Umfangreiche bauliche Maßnahmen	4	7	3	1	2	2	1	0	1	21
		19%	33%	14%	5%	10%	10%	5%	0%	5%	100%
10	Ausbau der touristischen Infrastruktur	5	11	8	9	6	2	0	10	0	51
		10%	22%	16%	18%	12%	4%	0%	20%	0%	100%
Summen		305	388	141	148	331	133	72	42	35	1.595

Tabelle 23

Hier wird der Planungsbedarf dargestellt (Kostenschätzung für die Arbeitsschwerpunkte siehe Kap. 7). Der Zehnjahresplan zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts befindet sich am Ende dieses Kapitels.

In der Praxis hat es sich als vorteilhaft erwiesen, einzelne Maßnahmengruppen zusammenzufassen und im Block abzuarbeiten, um sinnvolle einheitliche Lösungsstandards zu erhalten, diese intern mit den Fachabteilungen abzustimmen, um kostengünstige Ausschreibungsergebnisse zu erzielen. Im Konsens-Verfahren bietet es sich an, zunächst diejenigen Maßnahmengruppen umzusetzen, die fachübergreifend bei allen Projektbeteiligten Zustimmung erfahren. Die weiteren Maßnahmengruppen sind ggf. zu modifizieren, um einen Konsens herstellen zu können.

Die Umsetzung des Radverkehrskonzepts beruht auf einem Drei-Ebenen-Modell:

Prioritätengruppe A (Kernbereiche) = Umsetzung von Teilelementen in zentralen Stadtgebieten mit hohem Radverkehrsaufkommen

Prioritätengruppe B (Netz) = Haupttroutenbezogene Umsetzung der Maßnahmen, die sich auf das gesamte Radverkehrsnetz beziehen

Prioritätengruppe C (Struktur) = Aufbau einer rahmengebenden Arbeitsgruppe, die die Umsetzung der weiteren übergeordneten und flächendeckenden Arbeitsschwerpunkte begleitet, steuert und koordinierende und organisatorische Aufgaben übernimmt.

Prioritätengruppe A - Kernbereiche

Übersicht

Intelligente Lösungen
zur Verkehrsführung
an Engstellen



Schriesheim
Foto: Büro VAR

Priorität I – Gefährliche Knotenpunkte

Im Vordergrund steht der Ausbau des Radverkehrsnetzes. Dabei sollen zunächst an 13 Gefahrenpunkten an Knotenpunkten entlang der oder von sich kreuzenden Radverkehrshaupttrouten beseitigt werden. (siehe Kap. 9.3 und Karte 11 im Anhang).

Priorität II – Gefährliche Streckenabschnitte

Die zweite Priorität stellen 15 lokalisierte Strecken mit bekannten Gefahrenpunkten dar. (siehe Kap. 9.3 und Karte 11 im Anhang).

Priorität III – Innenstadttring

Maßnahmen der dritten Priorität sind entlang des geplanten Innenstadttrings notwendig (Hauptroute 7), da dort die größten Radverkehrsanteile zu verzeichnen sind und die Altstadt über ein geschlossenes Netz an sicheren und attraktiven Radwegen gut umfahren werden sollte. (siehe Karte 11 im Anhang).

Priorität IV – Universitätserschließung

Im Nahbereich der Universität bilden die geplanten Maßnahmen der Hauptroute 5, zur Verbindung der Universitätsstandorte untereinander und mit der Unikliniken Berg und Tal die Priorität IV.

Priorität V – Stadtteilerschließung Süd

Die geplanten Maßnahmen der Hauptroute 6 stellen wichtige Verbindungsachsen zwischen den Stadtteilen und zum Behördenviertel dar. Unter anderem ist hier die Umsetzung einer linearen Fahrradstraße von ca. 1,5 km Länge vorgesehen.

Bei den Maßnahmen der Prioritätenreihung (Kernbereiche) handelt es sich teilweise um größere, längerfristig angelegte Planungen, die sich nur bedingt zeitnah realisieren lassen.

Prioritätengruppe B – Netz (Beschleunigung)

Übersicht

Positive Botschaften statt Verbote



Tübingen, Kilchberg
Foto: Büro VAR

Die **Prioritätengruppe B** (Netz) basiert auf der Umsetzung der umfangreichen geplanten Maßnahmenpalette zum Ausbau der Hauptradrouten. Nachdem Teile des Netzes bereits im Zuge der Prioritätengruppe A (Kernbereiche) zur Umsetzung vorgeesehen sind, sollen hier die Maßnahmen der Hauptradrouten 1 bis 4 zur Umsetzung kommen, um alle Stadt- und Ortsteile mit optimierten Radverkehrsanlagen zu versorgen. Diese können entweder als Radialen in zwei Abschnitten – jeweils von der Gemarkungsgrenze bis zum Zentrum – sollten aber auf kompletter Länge im Ganzen realisiert werden. Diese Maßnahmen können Hauptradroutenverläufe auf längeren Abschnitten kurzfristig und kostengünstig in Wert setzen. Die **Prioritätengruppen A** (Kernbereiche) und **B** (Netz) können auch parallel abgearbeitet werden.

Priorität I – StVO-Beschilderung

Optimierung der StVO-Beschilderung zu Gunsten des Radverkehrs. Dies umfasst verkehrsrechtliche Anordnungen von Verkehrszeichen mit Ausnahme des gesondert aufgeführten Fahrradstraßenkonzepts.

Priorität II – Markierungen

Zur eindeutigen Führung und Erkennbarkeit der Linienführung des Radverkehrs und zu Verdeutlichung des Verlaufs auch für andere Verkehrsteilnehmer sind umfangreiche Markierungslösungen geplant. Unter anderem sollen durchgängig Fahrradpiktogramme nach dem „Tübinger Modell“ zur Anwendung kommen. Das Gesamtkonzept sieht insgesamt über 1.000 Fahrradpiktogramme entlang der Hauptradrouten und für eine sichere Führung auf der Fahrbahn und in den Knotenpunktsbereichen vor.

Priorität III – Fahrradstraße

Das Konzept der „Fahrradstraßen“ besteht aus den im Übersichtsplan dargestellten Routenverläufen, die in Reihenfolge der Priorität abgearbeitet werden sollen (siehe Kap. 9.2 S.196).

Priorität IV – Radwegweisung

Die Radwegweisung stellt einen wichtigen Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit dar und dient auch zur Visualisierung des gesamten Radverkehrsnetzes.

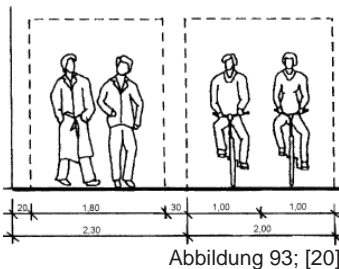
Priorität V – Kleinere bauliche Maßnahmen

Umsetzung von kleineren baulichen Maßnahmen (Bordsteinabsenkung, Anpassung der Radien etc.)

Im Anschluss sind die folgenden weiteren geplanten Einzelmaßnahmen zur Umsetzungsreife zu führen.

Prioritätengruppe C – Struktur

Flächenbedarf von Radfahrern und Fußgängern



Hier sind alle Maßnahmen zusammengefasst, die in Zusammenarbeit von mehreren Entscheidungsträgern zu koordinieren sind. Es ist vorgesehen, die Trägerschaft der Maßnahmen soweit wie möglich auf mehrere Institutionen zu verteilen. Das aufgebaute Netzwerk der Ansprechpartner „Radverkehr“ sowie die darin enthaltenen Institutionen und Organisationen sollen in Teilbereichen Projekte betreuen und, soweit möglich, sich auch an der Finanzierung beteiligen.

Priorität I – Runder Tisch Radverkehr (Lenkungsgruppe Rad)

In Rahmen eines Runden Tisches sind die Projektfortschritte festzustellen, das weitere Vorgehen und die Zielsetzung regelmäßig abzustimmen um durchgängige Routen herzustellen, die Planungen zu begleiten und die Zeithorizonte festzulegen. Die des Weiteren aus dem Projekt hervorgehenden Vorschläge sollten in Abstimmung mit dem Netzwerk „Radverkehr“ diskutiert und weiterentwickelt werden.

Priorität II – Konzept „Fahrradparken Teil 1 und Teil 2“

Das Konzept beinhaltet eine Vielzahl von Einzelprojekten für den standardisierten Einbau von Fahrradbügeln, Überdachungen und Beschilderungen (Kap. 7.3). Um diese zu realisieren, sollte das Projekt mit einem eigenen Haushaltstitel in die Wirtschaftsplanung aufgenommen werden, so dass jährlich der Einbau von 200 Fahrradbügeln und 50 überdachten Stellplätzen möglich wird. Die weiteren individuellen Lösungen sind in Zusammenarbeit mit den Betroffenen gemeinsam auszuarbeiten, zu entwickeln und sukzessive umzusetzen.

Priorität III – Konzept „Vernetzung von Rad und ÖPNV“

Für den Maßnahmenbereich sind in Abstimmung mit den Vertretern der Verkehrsbetriebe die Maßnahmen zur Optimierung im Rahmen eines Workshops zu erörtern, eine Umsetzungsstrategie „Rad+ÖPNV“ ist zu erstellen.

Priorität IV – Konzept „Öffentlichkeitsarbeit“

In Zusammenarbeit mit dem Netzwerk „Radverkehr“ und einem kompetenten Medienpartner sind die vorgeschlagenen Maßnahmen (Kap. 6.4) zu vertiefen und die Zuständigkeiten zur Umsetzung der Maßnahmen sowie der Akteure zu klären.

Priorität V – Lichtsignalanlagen

Ein Sonderprogramm „Signalsteuerung auf Haupttradrouten“ soll es ermöglichen, die aufgrund der neuen gesetzlichen Grundlagen [19] erforderliche Anpassung der Signalsteuerung durchzuführen und gemeinsam mit den Fachabteilungen Lösungsmöglichkeiten zu entwickeln.

Priorität VI – Unterhaltung und Instandsetzung

Die Qualitätssicherung stellt einen wichtigen Bereich dar. Ein Streckenwart mit Zuständigkeit für die „Haupttradrouten“ sollte diese regelmäßig warten und erforderliche Arbeiten veranlassen bzw. kleine Reparaturen wie z.B. an der Radwegweisung selber durchführen können.

9.1 Zusammenfassung der Maßnahmen

Die Listen mit den Einzelmaßnahmen zum Ausbau des Radverkehrsnetzes für die insgesamt neun geplanten Hauptradrouten sind dem Anhang beigelegt. Für jede Einzelmaßnahme liegen eine Bewertung des Bestandes und eine Einschätzung der Priorität und der Realisierbarkeit vor. Bezüglich der Realisierbarkeit ergibt sich folgendes Bild:

Realisierbarkeit	Anzahl der Maßnahmen
kurzfristig	279 (31 %)
mittelfristig	464 (52 %)
langfristig	152 (17 %)
Summe	895

Tabelle 24: Realisierbarkeit der Maßnahmen

Zusammenhängende Maßnahmen (z.B. Markierungen von Leitlinien und Piktogrammen, oder Mast setzen und Verkehrszeichen montieren) wurden in dieser Tabelle als eine Maßnahme gezählt. Dadurch ergibt sich eine Differenz zur Summe der Maßnahmen aus Tabelle 23.

Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass knapp ein Drittel der Maßnahmen kurzfristig realisiert werden kann.

Für die Abarbeitung der im Konzept entworfenen Arbeitsschwerpunkte und Konzepte erfolgte eine Aufteilung in Prioritätengruppen. Diese wurden räumlich und bezogen auf die Zuständigkeiten abgebildet (Tab. 25).

Einteilung in Prioritäten und Zuständigkeiten

Priorität	Gruppe A „Kernbereiche“	Gruppe B „Netz“	Gruppe C „Struktur“
I	gefährliche Knotenpunkte	StVO-Beschilderung	Runder Tisch Radverkehr (Lenkungsgruppe Rad)
II	gefährliche Streckenabschnitte	Markierungen	Konzept „Fahrradparken“ Teil 1 und Teil 2
III	Innenstadtring	Fahrradstraße	Konzept „Rad und ÖPNV“
IV	Universitätserschließung	Radwegweisung	Konzept „Öffentlichkeitsarbeit“
V	Stadtteilerschließung Süd	Kleinere bauliche Maßnahmen	Lichtsignalanlagen
VI	-	-	Unterhaltung und Instandsetzung

Tabelle 25

Zur Umsetzung der geplanten Maßnahmen wurde ein Zehnjahresplan erarbeitet (siehe S. 199- 200 am Ende des Kapitels).

9.2 Maßnahmenkonzept

Nach Einstufung der Maßnahmen in die Prioritätengruppen A (Kernbereiche), B (Netz) und C (Struktur) sollen diese nach Möglichkeit parallel zur Abarbeitung kommen.

Prioritätengruppen A (Kernbereiche) (Priorität I-II)

Die Abarbeitung sieht vor, zunächst die Innenstadtknotenpunkte mit Gefahren in die Planung aufzunehmen. Auf Karte 11 im Anhang sind die Gefahren an Knoten und Strecken im Kernbereich dargestellt. In den Maßnahmenlisten in Anlage X sind diese gelb markiert. In den nachfolgenden Listen sind alle erfassten Gefahrenpunkte an Strecken (14) und Knoten (13) nach Haupttrouten sortiert aufgeführt:

Hauptroute 1

Nr.	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Priorität
	von	bis	
39.	Jahnallee / Bahnübergang	Jahnallee / Derendinger Allee	1
40.	Jahnallee / Derendinger Allee		1
43.	Uhlandstraße / Karlstraße		2
48.	Mühlstraße / Lustnauer Tor	Wilhelmstraße / Am Stadtgraben	1
50.	Willhelmstraße / Am Stadtgraben		1
51.	Wilhelmstraße / Brunnenstraße / Silcher Straße		2

Hauptroute 2

Nr.	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Priorität
	von	bis	
35.	Radfahrtunnel nördl. Ausgang		1
37.	Fußgängertunnel südl. Ausgang		2
39.	Derendinger Allee / Uhlandstraße	Derendinger Allee / Ecke Europastraße	1
40.	Derendinger Allee / Europastraße		1
41.	Derendinger Allee / Ecke Europastraße	Hauptbahnhof westliche Zufahrt	1
42.	Hauptbahnhof westliche Zufahrt	Hauptbahnhof Haupteingang	1
43.	Hauptbahnhof Haupteingang		2
44.	Hauptbahnhof Haupteingang	Europastraße / Europaplatz	2
45.	Europastraße / Europaplatz		2
46.	Europastraße / Europaplatz	Europaplatz / Karlstraße	2
47.	Europaplatz / Karlstraße		1
51.	Friedrichstraße / Bismarckstraße		2
52.	Friedrichstraße / Bismarckstraße	Friedrichstraße / B28 Hegelstraße	1
53.	Friedrichstraße / B28 Hegelstraße		3

Hauptroute 3

Nr.	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Priorität
	von	bis	
15.	Fürststraße / Christophstraße Brücke über die Steinlach	Karlstraße / Poststraße Steinlachunterführung	1
17.	Karlstraße / Poststraße Stein- lachunterführung	Karlstraße / Friedrich- straße	1
18.	Karlstraße / Friedrichstraße		1
19.	Karlstraße / Friedrichstraße	Karlstraße / Uhlandstraße	2

Hauptroute 4

Nr.	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Priorität
	von	bis	
22.	Neckarhalde / Münzgasse	Holzmarkt / Lange Gasse	2
23.	Holzmarkt / Lange Gasse	Neue Straße / Neckargasse	1
24.	Neue Straße / Neckargas- se	Neckargasse / Mühlstraße / Gartenstraße	3

Tabelle 26 (Zusammenfassung der Hauptrouten 1 bis 4)

In einem ersten Schritt sind diese Maßnahmenplanungen im Bezug auf laufende Projekte zu sichten, um diese bei den laufenden Planungen berücksichtigen zu können.

Die nach der Realisierbarkeit als kurzfristig umsetzbar eingestuft Maßnahmen sollten zuerst für die weitere Bearbeitung herangezogen werden. Für die Maßnahmen in der mittleren bzw. langfristigen Realisierbarkeitsstufe sollten Umsetzungszeiträume festgelegt und eine Mittelbereitstellung eingeplant werden.

Prioritätengruppen A (Kernbereiche) (Priorität III-V)

Das weitere Vorgehen für die nachfolgenden Prioritätsstufen für die Hauptroute 5 – 7 sollte analog dem Umsetzungsschema für die Prioritätsstufen I - II erfolgen.

Das heißt zunächst die entsprechend der Bewertung unter Berücksichtigung der Priorität wie der genannten Realisierbarkeit sowie den für die Umsetzung erforderlichen Mitteln.

Prioritätengruppen B (Netz)

Die sich auf das Gesamtnetz bzw. Teilstrecken beziehenden Maßnahmen beruhen auf einer Umsetzungsstrategie von Maßnahmengruppen.

Priorität I – II (Markierungsmaßnahmen, StVO-Beschilderung)

Hier soll zunächst die kostengünstig umzusetzende Optimierung der StVO-Beschilderung erfolgen. Mit zweiter Priorität erfolgen Markierungsmaßnahmen, wobei sich die Umsetzung eines Piktogramms „Tübinger Modell“ anbietet. Im Weiteren sind die mit Planungsvorlauf vorgesehenen Neuaufteilungen von Fahrbahnquerschnitten entsprechend der Realisierbarkeit in eine Umsetzungsreihenfolge zu bringen.

Priorität III Fahrradstraßenkonzept, siehe Karte 12 im Anhang

Einen wichtigen Baustein des Radverkehrskonzepts bildet das auf die Markierung aufbauende Fahrradstraßenkonzept. Hier sind für alle Radverkehrshaupttrouten mit Ausnahme der touristischen Radrouten folgende Fahrradstraßen geplant:

Umsetzungsstufen des Fahrradstraßenkonzepts

Stufen	Lfd. Nr.	Stadt- bzw. Ortsteil	Straßenzüge / Streckenabschnitte	Länge in m
I	1.	Unterjesingen	Untere Straße (Brunnenstraße-Rottenburger Str.)	510
	2.	Unterjesingen - Weststadt	Ammertalbahnstraße – Ammerweg bis Sindelfinger Str.	3.690
	3.	Gartenstadt	Fuchsstraße – Füllmaurerstraße	990
	4.	Südstadt	Fürststraße	1.080
	5.	Universität	Nauklerstraße	520
II	6.	Südstadt	Eberhardtstraße	520
	7.	Zentrum	Jahnallee (ab Freibad) – Uhlandstraße – Wöhrdstraße	1.750
	8.	Behördenviertel - Südstadt	Schellingstraße – Eugenstraße	1.500
III	9.	Weststadt	Rappstraße ab Westbahnhofstraße bis Radfahrtunnel	350
	10.	Zentrum – Lustnau	Gartenstraße	2.340
Summe				13.250

Tabelle 30

Die Reihenfolge der Umsetzung ist entsprechend der Nummerierung vorgesehen. Zunächst werden die längeren, weitgehend vom Kfz-Verkehr freien Strecken (Stufe I) realisiert. Wenn dort keine negativen Erfahrungen gesammelt wurden, können sukzessive zunächst die Wohnstraßen mit schwacher Kfz-Belastung und die Abschnitte mit hohen Radverkehrsanteilen (Stufe II) in Angriff genommen werden.

Dann folgen Straßen mit vielen Kreuzungen und Einmündungen und zuletzt die Straßen mit höherem Kfz-Verkehrsaufkommen (Stufe III). Das Konzept sieht eine die Umsetzung begleitende Öffentlichkeitsarbeit vor.

Priorität IV (Kleine bauliche Maßnahmen)

Um weitere Hemmnisse entlang der Hauptrouten zu beseitigen, sollten kleinere Mängel der Maßnahmenlisten mit kurzfristiger Umsetzungseinstufung fortlaufend durchgeführt werden. Dies sind zum Beispiel Bordsteinabsenkungen oder das Ausbessern von Fahrbahnschäden.

Priorität V (Radwegweisung)

Einen wichtigen Schritt stellt die Visualisierung der Hauptrouten dar. Bei der Radwegweisung sollte an den Hauptrouten begonnen werden, an denen schon Ausbaumaßnahmen erfolgt sind. Die Radwegweisung kann somit sukzessive Route für Route umgesetzt werden.

Prioritätengruppen C (Struktur)

Die Umsetzung der in dieser Gruppe zusammengefassten Maßnahmen sollte unter Mitwirkung des aufgebauten Netzwerks der Ansprechpartner „Radverkehr“ koordiniert und begleitet sowie intensiv gefördert werden. In diesem Bereich geht es um fachübergreifende Maßnahmen, die zumeist mehrere Zuständigkeiten betreffen. Im Konsens-Verfahren sollen die Einzelprojekte untereinander und mit anderen zu beteiligenden Entscheidungsträgern abgestimmt und Finanzierungsmöglichkeiten erörtert werden. Ein Kernthema dabei stellt die Öffentlichkeitsarbeit dar (Kap. 6.4). Es sollten jedoch auch weitere, bislang noch nicht festgelegte Themenbereiche erörtert werden, wie zum Beispiel die Optimierung der touristischen Radrouten oder ein Ausbau von Radabstellanlagen an Carsharing-Stationen.

Um Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern zu vermeiden, strebt das Konzept zukünftig möglichst einheitliche Radverkehrsführungen an. Die nachstehenden Fotos zeigen zwei Radverkehrsanlagen einer Radverkehrshauptachse in Tübingen mit unterschiedlichen Führungsqualitäten, die es zu vereinheitlichen gilt.



Eberhardsbrücke Südseite, mit Fortsetzung über die Mühlstraße

Langfristiges Ziel ist die Schaffung eines Netzes von Fahrradstraßen, das zur Führung wachsender Radverkehrsströme sehr gut geeignet ist.



Fahrradstraße in Hannover Foto Büro VAR

9.3 Fazit

Das innovative Radverkehrskonzept

Das innovative Radverkehrskonzept bietet eine breit gefächerte Grundlage, um den Radverkehr in Tübingen im Detail sowohl für kleinräumige Maßnahmen als auch im größeren Kontext mit einer flächendeckenden Öffentlichkeitsarbeit zu fördern.

Zur Umsetzung wurden Prioritätengruppen gebildet, die es erlauben, auf drei Ebenen mit verschiedenen Kooperationspartnern die vielfältigen Aufgaben zur Radverkehrsförderung anzugehen.




Ziel ist es, die Handlungsstränge parallel weiter zu verfolgen und einzelne Maßnahmen und Projekte, wie zum Beispiel die Radwegweisung als effizientes Wegeleitsystem für den Radverkehr zügig umzusetzen. So kann das geplante Radverkehrsnetz visualisiert werden, so dass in der Bevölkerung die Bereitschaft zur Verkehrsteilnahme per Fahrrad weiter wächst und ein hohes Maß an Akzeptanz bei anderen Verkehrsteilnehmern hervorgerufen wird.

Schritt für Schritt ist die Vernetzung des Radverkehrs mit allen Verkehrsträgern zu optimieren, um das Gesamtsystem Verkehr optimal und effizient für die Zukunft zu gestalten. Dem Radverkehr sollen durchgängige Hauptradrouten geschaffen werden, auf denen er beschleunigt und gebündelt geführt werden kann.

Um dem Radverkehr ein sicheres und zügiges Vorankommen auf seinen Routen zu gewährleisten, soll eine Führungskontinuität, soweit möglich mit Führungsformen auf der Fahrbahn, gewährleistet werden. Dort sollen sich die Radfahrer unter Berücksichtigung des fließenden Verkehrs frei überholen können. Es ist nicht nötig, einparkenden Fahrzeugen, spielenden Kindern oder in Gesprächen vertieften Passanten auszuweichen bzw. wegen deren Unachtsamkeit oder Fehlverhalten in Gefahr zu geraten.

Damit die geplanten Hauptradrouten in den Nachbarkommunen fortgesetzt und mit diesen vernetzt werden können, ist in der weiteren Zusammenarbeit das geplante Radverkehrsnetz mit dem Landkreis Tübingen sowie den Landkreisen Böblingen und Reutlingen abzustimmen. Mitunter können gemeinsame Umsetzungsschritte unter Inanspruchnahme von Fördermitteln realisiert werden.

Zukünftig ist unter Berücksichtigung des wachsenden Anteils der Elektromobilität beim Radverkehr mit wachsenden Distanzweiten zu rechnen, die langfristig auch eine Radwegeschnellverbindung zwischen Tübingen und Stuttgart mit einer geplanten Fahrzeit von 1,5 Stunden vorstellbar machen. Der Fokus des Konzepts richtet sich jedoch zunächst auf die Stadtteilverknüpfungen, unter anderem mittels eines geplanten Netzes, bestehend aus einzelnen Fahrradstraßen und mit guten Anbindungen zur Universität und den Universitätskliniken Tal und Berg, um der Zielgruppe des Alltagsradverkehrs gerecht zu werden.

	'10	2011	2012	2013	2014	2015	
 Prioritätengruppe A – Kernbereiche	I – Gefährliche Knotenpunkte	A P U A P	U A P U A P U	E A P U A P U	A P U A P U A	P U E P U E D	
	II – Gefährliche Streckenabschnitte	V A P U A P	U A P U A P U	U E A P U E A P U	U A P U A P U	A P U A P U E	
	III – Innenstadtring	V A P	U A P	U A P U E D Ö	U E D Ö		
	IV – Universitätserschließung			V A	V A	P	U E
	V – Stadtteilerschließung Süd						
 Prioritätengruppe B – Netz	I – StVO-Beschilderung	A P Ö U	U E P U E D	U E D			
	II – Markierungen	A P Ö	U E A P	U E A P	U E D	U E D	
	III – Fahrradstraße	V A P	U A P	Ö U	E D	V A P	
	IV – kleinere bauliche Maßnahmen	A P U A P	U A P U A P U	U E D A P U A P U	A P U A P U A P U	A P U A P U E	
	V – Radwegweisung			V A P	U		
 Prioritätengruppe C – Struktur	I – Runder Tisch Radverkehr	V	V	V	V	V	
	II – Konzept „Fahrradparken“		A P	U	U	U	
	III – Konzept Rad und ÖPNV				V A	P	E D
	IV – Konzept „Öffentlichkeitsarbeit“					V	A P
	V – Lichtsignalanlagen						
VI – Unterhaltung und Instandsetzung							
	'10	2011	2012	2013	2014	2015	

Kurzz. der Arbeiten: V= Vorbereitung, A= Abstimmung, P= Planung, H= Herstellung, U= Umsetzung, E=Evaluation, D= Dokumentation, Ö=Öffentlichkeitsarbeit, | = Workshop

	2016	2017	2018	2019	2020	21								
I – Gefährliche Knotenpunkte II – Gefährliche Streckenabschnitte IV – Universitätserschließung V – Stadtteilerschließung Süd restliche Ausbaumaßnahmen „Radverkehrsnetz“ Prioritätengruppe A – Kernbereiche	Ö	A	U	A	P	U	A	P	U	A	P	U	E	
	D	V	A	P	U	A	P	U	A	P	U	A	P	U
		Ö												
	D	V	A	A	P	P	U	E	D	Ö				
							V	A	A	P	U	U	U	U
I – StVO-Beschilderung II – Markierungen III – Fahrradstraße IV – kleinere bauliche Maßnahmen V – Radwegweisung Prioritätengruppe B – Netz	A	A	P	Ö	U	E	A	P	U	U	E	D		
	Ö	D	V	A	P	U	E	D						
	U			Ö										
	D	A	P	U	A	P	U	E	A	P	U	A	P	U
I – Runder Tisch Radverkehr II – Konzept Fahrradparken III – Konzept Rad und ÖPNV IV – Konzept Öffentlichkeitsarbeit V – Lichtsignalanlagen IV – Unterhaltung und Instandsetzung Prioritätengruppe C – Struktur	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	
			U		U		U					U		
	U	U		U							U			
			V	A	P						U			U
						V	A	P	U	Ö				
	2016	2017	2018	2019	2020	21								

Kurz. der Arbeiten: V= Vorbereitung, A= Abstimmung, P= Planung, H= Herstellung, U= Umsetzung, E=Evaluation, D= Dokumentation, Ö=Öffentlichkeitsarbeit, | = Workshop

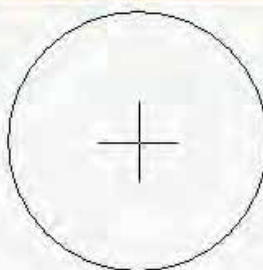


Verzeichnisübersicht

- Datenträger Radverkehrskonzept inklusive der Anlagen III bis XIII
- Abbildungsverzeichnis
- Quellenverzeichnis
- Tabellenverzeichnis
- Abkürzungsverzeichnis
- Anlagenverzeichnis



Auftraggeber:
Stadt Tübingen
Fachbereich
Planen Entwickeln
Liegenschaften



Bearbeitung:
Planungsbüro VAR
Riedeselstraße 48
64283 Darmstadt
E-Mail:
Kontakt@VARAD.de
Ansprechpartner:
Herr Petry

**Innovatives Radverkehrskonzept
Stadt Tübingen
Abschlussbericht mit Anlagen**

September 2010



Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1: Einladung der Sparkasse Tübingen zum E-Bike-Aktionstag, Werbeflyer 2009
- Abbildung 2: Umfrage 2007 zum Mobilitätsverhalten der Tübinger Einwohner, Ergebnisbericht vom Stadtverkehr Tübingen (SVT), Seite 24, Tübingen 2007
- Abbildung 3: Radverkehrliches Einzugsgebiet „Innenstadt Tübingen“; Kartengrundlage, Amtlicher Stadtplan der Stadt Tübingen 2008 mit Haltestellen des ÖPNV
- Abbildung 4: Gesetzte und abgestimmte Ziele zum Radverkehrskonzept
- Abbildung 5: Tübingen mit Nachbarkommunen, http://de.wikipedia.org/wiki/T%C3%BCbingen#Geographische_Lage, Stand 01.02.2010
- Abbildung 6: Einwohnerdichtekarte der zentralen Stadtteile Tübingens, Konzept zur Stärkung der Altstadt; http://www.tuebingen.de/ratsdokumente/2003_204a.pdf, Stand 01.02.2010
- Abbildung 7: Tagesganglinie des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsmitteln
- Abbildung 8: Ausschnitt aus der Unfallsteckkarte Tübingen, Kartengrundlage Polizeipräsidium Tübingen
- Abbildung 9: Straßen mit mehr als drei Radfahrunfällen (2007-2009)
- Abbildung 10: Jahreszeitliche Verteilung der Radunfälle in Tübingen (2006 – 2009)
- Abbildung 11: Übersicht der klassifizierten Straßen in Tübingen; <http://maps.google.de/maps?hl=de&ie=UTF-8&tab=wl>, Stand 01.02.2010
- Abbildung 12: Fahrradabstellanlagen im Bereich des Hauptbahnhofs
- Abbildung 13: Gestaltungsbeispiel eines Pfeilwegweisers mit Ziel- und Streckenpiktogrammen (Büro VAR)
- Abbildung 14: Vermaßung eines Tabellenwegweisers [33]
- Abbildung 15: Ausführungsbeispiel von Standorten für Tabellenwegweiser [33]
- Abbildung 16: Vermaßung eines Pfeilwegweisers [33]
- Abbildung 17: Ausführungsbeispiel von Standorten für Pfeilwegweiser [33]
- Abbildung 18: Beschilderungsbeispiel eines Pfeilwegweisers [34]
- Abbildung 19: Vermaßung eines Zwischenwegweisers [33]
- Abbildung 20: Ausführungsbeispiel von Standorten für Zwischenwegweiser [33]
- Abbildung 21: Kartenausschnitt des Liniennetzplans der Tübinger Verkehrsbetriebe, Stadtverkehr Tübingen (SVT), Tübingen 2010; http://www.svtue.de/fileadmin/user_upload/pdf/2009-liniennetzplan-plakat.pdf, Stand 21.04.2010
- Abbildung 22: Lage der Standorte an denen Teil-Autos zum Entleihen zur Verfügung stehen; <http://www.teilauto-tuebingen.de/stellplaetze.php>, Stand 21.04.2010
- Abbildung 23: Lage der Standorte an denen öffentliche Fahrräder entliehen werden können, <http://www.nextbike.de/#standorte>, Stand 21.04.2010
- Abbildung 24: Fahrrad-Stadtplan Tübingen, Stadt Tübingen, 2009
- Abbildung 25: Landkreis Tübingen / Freizeitkarte (Naturpark Schönbuch) Landesvermessungsamt Baden-Württemberg (BW), 2007
- Abbildung 26: Radfahren in Baden-Württemberg / Radkarte Mittleres Neckartal, Landesvermessungsamt Baden-Württemberg, 2008
- Abbildung 27: Radlerparadiese bequem erfahren (17 Fernradweg, 4.000 km in BW), Baden-Württemberg, Tourismus-Marketing
- Abbildung 28: Gesamter Streckenverlauf des Neckartal-Weg, <http://www.magicmaps.de/produktinfo/touren/deutschland/baden-wuerttemberg/rad-und-inlinetouren/neckartal-radweg.html>, Stand 22.04.2010
- Abbildung 29: Verlauf des Neckar-Wegs durch Tübingen, auf Grundlage der Straßenkarte der Universitätsstadt Tübingen
- Abbildung 30: Gesamter Streckenverlauf des Hohenzollern-Wegs, <http://www.magicmaps.de/produktinfo/touren/deutschland/baden-wuerttemberg/rad-und-inlinetouren/hohenzollern-radweg.html>, Stand 22.04.2010
- Abbildung 31: Verlauf des Hohenzollern-Wegs durch Tübingen, auf Grundlage der Straßenkarte der Universitätsstadt Tübingen
- Abbildung 32: Streckenverlauf der Tübingen Tour, <http://www.tuebingen-info.de/radfahren.htm>, Stand 01.02.2010



- Abbildung 33: Verlauf der Tübingen Tour durch Tübingen, auf Grundlage der Straßenkarte der Universitätsstadt Tübingen
- Abbildung 34: Streckenverlauf des Ammertal-Radwegs durch Tübingen, auf Grundlage der Straßenkarte der Universitätsstadt Tübingen
- Abbildung 35: Allgemeine Information der Stadt Tübingen zum Radverkehr, http://www.tuebingen.de/25_28995.html
- Abbildung 36: Ausschnitt aus dem Räumplan Radwege der Stadt Tübingen, http://www.tuebingen.de/formulardownload/Raeumplan_Rad_08.pdf, Stand 21.04.2010
- Abbildung 37: Quell- Zielbeziehungen des Radverkehrs
- Abbildung 38: Platzbedarf von Fahrrädern auf Kfz-Stellplätzen aus der Strategie Radverkehr Steiermark [28]
- Abbildung 39: platzsparendes Radparken am Beispiel von Senkrechtparkern [29]
- Abbildung 40: Auszüge aus der vorliegenden Beschilderungsplan der Stadt Tübingen [34]
- Abbildung 41: Auswahlliste Zielpiktogramme für Radwegweiser
- Abbildung 42: Auswahlliste Streckenpiktogramme für Radwegweiser
- Abbildung 43: Beispiel zur Qualitätssicherung, Aufkleber „Radler Hotline“, Büro VAR
- Abbildung 44: Mängelprotokoll zur Radwegweisung, Büro VAR
- Abbildung 45: Auswahlliste der Zielpiktogramme für die geplante Radwegweisung in Tübingen
- Abbildung 46: Lageplan mit geplanter Radwegweiserstandort für Tübingen, Kartengrundlage Stadt Tübingen
- Abbildung 47: Radwegweiser mit geplanten Inhalten [38]
- Abbildung 48: Öffentlichkeitswerbung „Bahn, Bus, Bike“ von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg [40]
- Abbildung 49: Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung [41]
- Abbildung 50: Bike+Ride im Umweltverbund Vor- und Nachteile der Verkehrsträger [42]
- Abbildung 51: Kombination der besten Eigenschaften von Rad + ÖPNV [41]
- Abbildung 52: Vergrößerung des Einzugsgebietes einer Haltestelle durch Bike+Ride
- Abbildung 53: Gestaltungsbeispiel von Fahrradboxen (Fotomontage)
- Abbildung 54: Durchschnittliche tägliche Fahrradmitnahme in S-Bahnen (Mo-Fr.) im Verkehrsverbund Oberelbe VVO [44] / [41]
- Abbildung 55: Durchschnittliche tägliche Fahrradmitnahme in der Berliner S-Bahn [45] / [41]
- Abbildung 56: Fahrradmitnahmeregelung für Tübingen [46]
- Abbildung 57: Serviceangebot der Velostation in Basel
- Abbildung 58: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen, Büro VAR
- Abbildung 59: Alternierender Schutzstreifen [24]
- Abbildung 60: Bestandteile des Radverkehrsnetzes, eigene Darstellung
- Abbildung 61: Fahrradpiktogramm mit schattierter Rotmarkierung „Tübinger Modell“ eigene Grafik Büro VAR
- Abbildung 62: Neue Wege für den Radverkehr in der City. Eine Planung wird realisiert“ [27]
- Abbildung 63: Fahrbahnquerschnittsaufteilung mit Schutzstreifen [22]
- Abbildung 64: Überleitung vom Radweg auf die Fahrbahn [22]
- Abbildung 65: Radwegebreiten zum Überholen von Fahrrädern mit Anhänger
- Abbildung 66: Überörtliche Zielspinne des Radverkehrs, eigene Darstellung, Kartengrundlage www.google.maps.de
- Abbildung 67: Lückenschlüsse im RVN, eigene Darstellung, Büro VAR
- Abbildung 68: Gestaltungsentwurf zur Freigabe von Einbahnstraße [22]
- Abbildung 69: Gesammelte Hinweise zur Reglementierung des Fahrradparkens
- Abbildung 70: Radabstellanlage mit Zugangsbeschränkung [31]
- Abbildung 71: Gestaltungsentwurf zum Fahrradparken auf der Fahrbahn [29]
- Abbildung 72: Platzsparende Lösungen zum Fahrradparken, der Senkrechtparker [32]
- Abbildung 73: Deckblatt der Beilage FAHRRAD in Stuttgart, Beilage des Stuttgarter Amtsblatts, 14. Mai 2009
- Abbildung 74: Verkehrsbildung „Mit dem Rad zur Schule“ von Seiten der Stadt Stuttgart [48]
- Abbildung 75: Postkarte / Kampagne „Nur Armlenker fahren ohne Licht“ [49]



- Abbildung 76: Werbekampagne pro Rad „ich fahre Rad weilwir gerade die Stadt erorbern“ [49]
Abbildung 77: Die 14 wichtigsten Survival-Tipps im Verkehr [50]
Abbildung 78: Werbeflyer, Radfahrschule für Erwachsene [51]
Abbildung 79: Poster, Fahrradsternfahrt Berlin
Abbildung 80: Werbeflyer einer Radleasingfirma
Abbildung 81: Werbung für das Rad fahren im Alltagsverkehr „bike+business“ Eine Region kommt in die Gänge
Abbildung 82: Postkartenwerbung „Einkaufen-mit-dem-Rad“
Abbildung 83: Radpiktogramm als Mosaik im Fahrbahnbelag
Abbildung 84: automatische Fahrradzahlstelle [57]
Abbildung 85: Finanzierungsmöglichkeiten zur Radwegweisung des Landes Baden-Württemberg
Abbildung 86: Ökologischer Vergleich der Verkehrsmittel
Abbildung 87: Ablaufschema zur Kosten-Nutzen-Schätzung
Abbildung 88: Verhältnis zwischen der Anzahl der gefahrenen Rad-km + der getöteten Radfahrer
Abbildung 89: Mögliche Verkehrskapazitäten auf 3,5 m breiten Fahrbahnen
Abbildung 90: Dialogdisplay [67]
Abbildung 91: Direktes Linksabbiegen [68]
Abbildung 92: Fahrradzahlstelle [57]
Abbildung 93: Flächenbedarf von Radfahrern und Fußgängern

In den Anlagen

- Abbildung 94: Altersstruktur der Fragebogenteilnehmer, eigene Darstellung
Abbildung 95: Kfz-Verfügbarkeit, eigene Darstellung
Abbildung 96: Anteil der Zeitfahrkarteninhaber des ÖPNV, eigene Darstellung
Abbildung 97: Verfügbarkeit Kfz/ÖPNV, eigene Darstellung
Abbildung 98: Modal Split Tübingen, Umfrage 2007 zum Mobilitätsverhalten der Tübinger Einwohner, Ergebnisbericht vom Stadtverkehr Tübingen (SVT), Seite 20, Tübingen 2007
Abbildung 99: Modal Split der Fragebogenteilnehmer, eigene Darstellung
Abbildung 100: Fahrzwecke der Fragebogenteilnehmer, eigene Darstellung
Abbildung 101: Fahrzwecke bundesweit [9]
Abbildung 102: Modal-Split im Alltag der Fragebogenteilnehmer, eigene Darstellung
Abbildung 103: Modal-Split in der Freizeit der Fragebogenteilnehmer, eigene Darstellung
Abbildung 104: Modal-Split der Fragebogenteilnehmer beim Einkauf, eigene Darstellung
Abbildung 105: Gewünschter Fahrzweck der Fragebogenteilnehmer, eigene Darstellung
Abbildung 106: Gewünschte Maßnahmenprogramme der Fragebogenteilnehmer, eigene Darstellung
Abbildung 107: Genannte Wohnorte der Fragebogenteilnehmer der Fragebogenteilnehmer, eigene Darstellung
Abbildung 108: Arbeits-/Ausbildungsplatz der Fragebogenteilnehmer, eigene Darstellung
Abbildung 109: Radverkehrsziele der Fragebogenteilnehmer, eigene Darstellung
Abbildung 110: Numerische Verteilung der empfundenen Gefahren, eigene Darstellung
Abbildung 111: Übersichtskarte der empfundenen Gefahren im Innenstadtbereich, eigene Darstellung, Kartengrundlage [10, Abb.2]
Abbildung 112: Genannte Gefahren an Knotenpunkten, eigene Darstellung
Abbildung 113: Genannte Straßen mit Mängeln und Gefahren, eigene Darstellung
Abbildung 114: Empfundene Mängel und Gefahren der Befragten, eigene Darstellung
Abbildung 115: Zuordnung der Maßnahmen, eigene Darstellung
Abbildung 116: Erfahrungen mit der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur
Abbildung 117: Bewertung der Radverkehrsführungen aus Sicht der Befragten
Abbildung 118: Mögliche Einschränkungen des Kfz-Verkehrs aus Sicht der Befragten
Abbildung 119: Fahrradabstellanlagen im Bereich der Schulen an der Uhlandstraße
Abbildung 120: Werbeflyer für Rad fahrende Kunden [30]



Quellenverzeichnis

- [1] Stadt Tübingen, Zusammenstellung von Herr Sarcoli nach dem ersten Vorstellungs- und Abstimmungstermin am 15.12.2009, E-Mail vom 22.01.2010
- [2] Stadtvermessungsamt Tübingen; <http://www.tuebingen.de/wahl/pdf/gemarkungen.pdf>, Stand 01.02.2010
- [3] http://de.wikipedia.org/wiki/T%C3%BCbingen#Geographische_Lage, Stand 01.02.2010
- [4] <http://www.tuebingen.de/stat/einw/famsta.pdf>, Stand 18.04.2010
- [5] http://www.tuebingen.de/formulardownload/Raeumplan_Rad_08.pdf, Stand 23.04.2010
- [6] http://www.bahn.de/p/view/service/fahrrad/mitnahme/preise_fahrradmitnahme.shtml; Stand 21.04.2010
- [7] http://www.naldo.de/fileadmin/media/download/Gruppen_Fahrrad/18-2-AKT-kostenlose_Fahrradmitnahme.pdf, Stand 18.04.2010
- [8] http://www.tuebingen.de/28_29207.html, Stand 21.04.2010
- [9] http://www.tuebingen.de/18039_28854.html, Stand 22.04.2010
- [10] Umfrage 2007 zum Mobilitätsverhalten der Tübinger Einwohner, Ergebnisbericht vom Stadtverkehr Tübingen (SVT, Tübingen 2007)
- [11] Mobilität in Deutschland 2002 - Fahrradverkehr, Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Berlin 2004
- [12] http://de.wikipedia.org/wiki/Universit%C3%A4tsklinikum_T%C3%BCbingen#Zahlen, Stand 22.04.2010
- [13] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete H Ras 02.
- [14] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinie für die Anlage an Straßen RaSt 2006
- [15] Angenendt, W.; Wilken, M.: Gehwege mit Benutzungsmöglichkeit für den Radfahrer. In der Schriftenreihe Forschung, Straßenbau und Verkehrssicherheit, Heft Nr. 737, BMVBW, Bonn 1997
- [16] Maria Limbourg, Universität - GH Essen SCHULWEGUNFÄLLE: HÄUFIGKEIT, URSACHEN UND PRÄVENTION, In: Ludborzs, B., Nold, H. und Rüttinger, B. (Hrsg.): Psychologie der Arbeitssicherheit: 8.Workshop 1995, Asanger-Verlag, Heidelberg, 1996, S. 510 - 526.
- [17] Hülsen H., HUK Verband, Unfälle mit Radfahrern in Bayern, Beratungsstelle für Schadensverhütung in Köln, Mitteilungen Nr.33, Köln 1993
- [18] Fahrradstadtplan Tübingen, Maßstab 1:12.500, Herausgeben von der Universitätsstadt Tübingen 2009
- [19] 46.Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO), wurde laut Verordnung vom 05.08.2009 eingeführt und trat am 1. September 2009 in kraft, gleichzeitig ist die Verwaltungsvorschrift (VwV) zur StVO inkraft getreten.
- [20] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinie für die Anlagen an Stadtstraßen von 2006
- [21] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinie für integrierte Netzgestaltung von 2008
- [22] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für den Radverkehr ERA 1995/2010, (mit Auszügen aus der Entwurfsfassung 2009)
- [23] Nachhaltigkeitsstrategie des Landes Baden-Württemberg „Fahrradland Nr.1“; www.jetzt-das-morgen-gestalten.de > Nachhaltigkeitsstrategie BW > Unsere Projekte und Themen > Abgeschlossene Projekte > Themenfeld 3 > Runder Tisch Radverkehr PDF "Anlage Handlungsleitlinien"
- [24] Engels, A.: Wirkungsanalyse „alternierender Schutzstreifen“ am Beispiel der Mühlenstraße in Lörrach. Diplomarbeit an der Fachhochschule Aachen. Aachen, 2003
- [25] <http://maps.google.de/maps?hl=de&ie=UTF-8&tab=wl>
- [26] Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Wohnungswesen, Mobilität in Deutschland, Fahrradverkehr, Bonn April 2009



- [27] Fachbereich Straßenverkehr „Neue Wege für den Radverkehr in der City. Eine Planung wird realisiert“, Stadt Dülmen 2000
- [28] http://www.radland.steiermark.at/cms/.../RVK_broschuere_final_72dpi.pdf, Stand 26.04.201
- [29] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Hinweise zum Fahrradparken, 1995
- [30] Kundeninformation der Lidl-Lebensmarkt Kette, Tübingen August 2009
- [31] Produktkatalog der Firma Bike and Ride Fahrradparksysteme GmbH , Lübeck 2007
- [32]stadtmöbel aus Stahl und Glas, Dipl.-Ing. G.Schössler, Darmstadt
- [33] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Merkblatt zur Wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, FGSV Stand 1995
- [34] Radverkehrswegweisung in Sachsen, www.smwa.sachsen.de/.../Chapter%20%20Radverkehrskonzeption.pdf, Seite 57, Stand 14.04.2010
- [35] Beschilderungsplan der Stadt Tübingen, aus gelieferter Datei CAD „Radwegweisung_20091218.dwg“ vom 18.12.2009
- [36] Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Brandenburg, Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, 2008
- [37] Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz, Landesbetrieb Straßen und Verkehr, Lose Blattsammlung 2004
- [38] Auf Datengrundlage des Programm zur Radwegweisung VP-Info, vom Planungsbüro VIA aus Köln (Programmversion 3.12)
- [39] <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel/index.php>, Stand 11.04.2010
- [40] Werbeflyer der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, www.3-loewen-takt.de, Stand 2009
- [41] Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung - Analysen, Strategien und Maßnahmen einer integrierten Förderung in Städten, ERGEBNISSE DES Forschungsprojekts, TU Dresden Jan. 2010
- [42] Rhein-Main Verkehrsverbund, Bike+Ride im Umweltverbund, Hofheim 2000
- [43] Arbeitsgemeinschaft der Fahrradfreundlichen Städte und Gemeinden Ausgabe 2001a Seite 9, <http://www.fahrradfreundlich.nrw.de/cipp/agfs/lib/pub/abstract/standard,lang,1/oid,1971/ticket,guest>, Stand 26.04.2010
- [44] VVO Abteilung Verkehr (2009)
- [45] Zascharge (2004)
- [46] <http://www.svtue.de/mitnahmeregelungen/fahrradmitnahme.html>, Stand 18.04.2010
- [47] Beilage des Stuttgarter Amtsblatts vom 14. Mai 2009
- [48] Stadt Stuttgart, Statistik und Informationsmanagement, Themenhefte 1/2007
- [49] Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte (AGFS), Gemeinden und Kreise in NRW / <http://www.ich-fahre-rad-weil.de> , Stand 18.04.2010
- [50] Kompendium der 14 wichtigsten Survival-Tipps im Verkehr, ADFC Nov. 2000
- [51] Wolfnag Lukowiak, Berlin siehe Flyer auf Seite 259
- [52] <http://sternfahrt-2010.html>, Stand 18.04.2010
- [53] <http://www.leaserad.de/>, Stand 18.04.2010
- [54] <http://www.bikeandbusiness.de/>, Stand 18.04.2010
- [55] <http://www.Einkaufen-mit-dem-Rad.de>, Stand 18.04.2010
- [56] <http://www.asta.uni-tuebingen.de/service/verkehr/>, Stand 18.04.2010
- [57] <http://www.eco-compteur.com>, Stand 18.04.2010
- [58] Forschungsprogramm Stadtverkehr (FOPS), BMVBS Kosten-Nutzen-Analyse: Bewertung der Effizienz von Radverkehrsmaßnahmen, März 2008
- [59] Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) 2002 – 2012, Seite 8, BMVBS Berlin 2002
- [60] http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/pdf/verkehrsverhalten_befragung2007, Stand 11.04.2010
- [61] fahrRAD in Wien 2001, Stadtentwicklung Wien, MA 13, <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008075a.pdf>, Stand 18.04.2010 - Seite 2
- [62] Tilman Bracher; “Potenziale des Radverkehrs” in: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung; 2003
- [63] C.Hyden, A. Nilsson & Risser, Improving bicycle safety, European Cyclists Federation (ECF), Barcelona 1998 Seite 11,



- [64] http://www.potsdam.ihk24.de/produktmarken/starthilfe/anlagen/pdfs/Chancen_und_Potenziale_des_Radtourismus_160407.pdf, Stand 18.04.2010
- [65] Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in NRW (AGFS) Broschüre „... und wo steht Ihr Rad?“, August 2003
- [66] Botma+Papendrecht, Traffic operation of bicycle Traffic, TU-Delft 1991
- [67] RTB GmbH&CoKG, http://www.rtb-bl.de/produkte/dd_wirkung.php, Stand 18.04.2010
- [68] Signale für den Radverkehr, Ein Leitfaden zur Radverkehrssignalisierung, BMVBS, April 2007
- [69] <http://www.ka-news.de/fotos/Bilddetail/cme30648,406509>, vom 12.04.2010

Tabellenverzeichnis

- Tabelle 1: Übersicht der Zählstellen, 2-Stunden Zählung
- Tabelle 2: Übersicht der Zählstellen, 15 Min-Stunden Zählung
- Tabelle 3: Weitere Unfallbeteiligte an den Radfahrunfällen 2006 bis 2009
- Tabelle 4: Erster festgestellter Unfallbeteiligter bei den Radfahrunfällen 2006 bis 2009
- Tabelle 5: Stadt- bzw. Ortsteil bezogene Übersicht der Mängel
- Tabelle 6: Auslastung der Radabstellanlagen in der Altstadt - Gesamt
- Tabelle 7: Kostenschätzung zum Ausbaubedarf Fahrradparken Teil 1 (Standardlösungen)
- Tabelle 8: Strategie zur Beschleunigung des Radverkehrs
- Tabelle 9: Übersicht der Flächenansprüche von Radverkehrsanlagen [22]
- Tabelle 10: Lückenschlüsse im Zuge von Nebenradrouten
- Tabelle 11: Lückenschlüsse zur Netzergänzung
- Tabelle 12: Übersicht der Hauptrouten des Radverkehrs
- Tabelle 13: Ausbaurkosten der Radverkehrshaupttrouten
- Tabelle 14: Kostenaufteilung der Maßnahmenbündel auf die Hauptradrouten (HR) 1 bis 9
- Tabelle 15: Kostenschätzung für weitere Maßnahmenkonzepte
- Tabelle 16: Geschätzte Gesamtkosten des Radverkehrskonzepts
- Tabelle 17: Kostenschätzung zum Ausbaubedarf Fahrradparken Teil 1 (Standardlösungen)
- Tabelle 18: Kostenschätzung zur Einrichtung Fahrradparkanlagen Teil 2 (perspektivisch)
- Tabelle 19: Kostenschätzung für geplante Bike + Ride Anlagen
- Tabelle 20: Kosten für den Ausbau des Radverkehrsnetzes
- Tabelle 21: Kosten-Nutzen Berechnung für den Ausbau des Radverkehrsnetzes
- Tabelle 22: Bausteine des innovativen Radverkehrskonzepts für Tübingen
- Tabelle 23: Übersicht über Anzahl der ermittelten Einzelmaßnahmen je Maßnahmenbündel für jede Hauptroute (HR)
- Tabelle 24: Übersicht der Realisierbarkeit der Maßnahmen
- Tabelle 25: Einteilung in Prioritäten und Zuständigkeiten
- Tabelle 26: Gefahrenpunkte an Strecken und Knoten an den Hauptrouten 1 bis 4
- Tabelle 27: Umsetzung des Fahrradstraßenkonzepts

Tabellen in den Anlagen

- Tabelle 28: Einbahnstraßen die aus Sicht der Befragten für den Radverkehr freigegeben werden sollten
- Tabelle 29: Gewünschte Fahrradabstellanlagen aus Sicht der Befragten
- Tabelle 30: Auslastungsgrad der Radabstellanlagen - Altstadt, Anlage VIII
- Tabelle 31: Auslastungsgrad der Radabstellanlagen - Universität, Anlage IX



Abkürzungsverzeichnis

BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Wohnungswesen
DB	Deutschen Bundesbahn
DTV	Durschnittlicher Täglicher Verkehr
ERA	Empfehlungen für den Radverkehr
H Ras	Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete
MIV	motorisierten Individualverkehrs
naldo	Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau
NR	Nebenrouten
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012
ÖPNV	Öffentlicher Personen Nahverkehr
RE	Regional Express
RASt	Richtlinie für die Anlagen an Stadtstraßen
RIN	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung
HR	Hauptrouen
RVN	Radverkehrsnetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
SVT	Stadtverkehr Tübingen
UI	Unterhaltung und Instandsetzung
Vz	Verkehrszeichen
VVS	Verkehrsverbund Stuttgart
VwV	Verwaltungsvorschrift
Zz	Zusatzzeichen
ZIV	Zweirad-Industrie-Verbands



Anhangverzeichnis

Teil 1 - Karten

- Karte 1: Barrieren des Radverkehrs in Tübingen, eigene Darstellung Büro VAR
- Karte 2: Übersichtsplan mit den Verkehrsbelastungen für die Innenstadt von Tübingen, aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2008, Büro R+T
- Karte 3: Quellen und Ziele des Radverkehrs in Tübingen
- Karte 4: Lage der Zählstellen, Übersichtsplan 2-Std. und 15-min Zählung
- Karte 5: Wunschliniennetz des Radverkehrs
- Karte 6: Problemkarte Radverkehrsanlagen
- Karte 7: Konzept des Radverkehrsnetzes Tübingen
- Karte 8: Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz
- Karte 9: Lageplan Radparker in der Altstadt, auf Seite 39
- Karte 10: Lageplan Radparker im Bereich Universität, auf Seite 41
- Karte 11: Gefahren an Knoten und Strecken im Kernbereich
- Karte 12: Konzept „Fahrradstraßen“



Teil 2 - Anlagen

- I. Fragebogen Radverkehr Tübingen**
(1 Seite A3 Format gedruckt)
- II. Fragebogenauswertung**
Kap. 3.2.1.1 bis 3.2.1.14
(18 Seiten gedruckt)
- III. Auswertungsblätter zur Verkehrszählung, Zählstellen 1-11**
(11 Seiten auf Datenträger als CD-Beilage)
- IV. Stadtteilbezogene Fotodokumentation Befahrungen wichtiger Radverkehrsachsen**
Kap. 3.3.1.1 bis 3.3.1.15
(30 Seiten auf Datenträger als CD-Beilage)
- V. Auswertung der Verfolgungsfahrten**
(10 Seiten auf Datenträger als CD-Beilage)
- VI. Tabellarische Auswertung der Radparker Altstadt**
(3 Seiten auf Datenträger als CD-Beilage)
- VII. Tabellarische Auswertung der Radparker Universität**
(2 Seiten auf Datenträger als CD-Beilage)
- VIII. Fotodokumentation der Radparker im weiteren Stadtgebiet, Kap.3.4.4**
(15 Seiten auf Datenträger als CD-Beilage)
- IX. Auswertung der Rückkopplungen zum Routenkonzept, Kap.4.2**
(6 Seiten auf Datenträger CD-Beilage)
- X. Maßnahmenlisten für die Hauptradrouten 1 – 9**
(71 Seiten auf Datenträger CD-Beilage)
HR 1=16 S., HR 2=18 S, HR 3=6 S., HR 4=7 S., HR 5=10 S., HR 6=6 S., HR 7=3 S., HR 8=3 S., HR 9=2 S.
- XI. Fotodokumentation der Hauptradrouten 1 – 9**
(66 Seiten auf Datenträger CD-Beilage)
HR 1=14 S., HR 2=13 S, HR 3 6 S., HR 4=7 S., HR 5=12 S., HR 6=4 S., HR 7=3 S., HR 8=3 S., HR 9=4 S.
- XII. Pauschale geschätzte Kostensätze der Einzelmaßnahmen**
(2 Seiten auf Datenträger CD-Beilage)
- XIII. Streckenlängen der Nebenrouten**
(4 Seiten auf Datenträger CD-Beilage)

Befragung zum Thema „Radverkehr“ in Tübingen

Angaben zur Person: weiblich / männlich E-Mail (optional): _____
 Straße (optional): _____ Tübingen, Stadtteil _____
 Arbeitgeber / Schule / Uni: _____ Alter (optional): _____

1. Steht Ihnen regelmäßig ein Kraftfahrzeug als Selbst- bzw. Mitfahrer/in zur Verfügung? Ja Nein
 2. Sind Sie Besitzer/in einer Zeitfahrkarte für den Öffentlichen Personennahverkehr? Ja Nein

3. Welches Verkehrsmittel nutzen Sie überwiegend für die folgenden Fahrtzwecke? **Bitte ankreuzen!**

PKW / PKW-Mitfahrer/in	<input type="checkbox"/> Alltag ¹	<input type="checkbox"/> Freizeit ²	<input type="checkbox"/> Einkauf/Erledigung	Krad (Moped, Mofa)	<input type="checkbox"/> Alltag ¹	<input type="checkbox"/> Freizeit ²	<input type="checkbox"/> Einkauf/Erledigung
Fahrrad	<input type="checkbox"/> Alltag ¹	<input type="checkbox"/> Freizeit ²	<input type="checkbox"/> Einkauf/Erledigung	Bus / Bahn	<input type="checkbox"/> Alltag ¹	<input type="checkbox"/> Freizeit ²	<input type="checkbox"/> Einkauf/Erledigung
Zu Fuß	<input type="checkbox"/> Alltag ¹	<input type="checkbox"/> Freizeit ²	<input type="checkbox"/> Einkauf/Erledigung	Sonstiges: _____	<input type="checkbox"/> Alltag ¹	<input type="checkbox"/> Freizeit ²	<input type="checkbox"/> Einkauf/Erledigung

4. Für welche Fahrtzwecke würden Sie gern öfters das Fahrrad benutzen? **Bitte ankreuzen!**

Arbeit / Schule / Studium Einkaufen / Erledigung Freizeitaktivitäten (Sportverein, Kinobesuch, etc.) Freunde treffen, Verwandte besuchen
 Sonstiges: _____

5. Was sollte Ihrer Meinung nach getan werden, damit Sie diese Fahrten mit dem Fahrrad unternehmen?

Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur Ausbau der Radwegweisung Mobilitätsberatung Erhöhung der Verkehrssicherheit Service (Radroutenkarte / Leihräder)
 Qualitätsverbesserung (z.B. der Oberflächenbeschaffenheit) Verbesserung der Attraktivität (z.B. die Wegführung)
 Falls weitere Vorschläge bestehen, im Antwortfeld bei Frage 13 angeben!

6. Welche Stadtteile bzw. Ziele in Tübingen oder den Nachbarortschaften suchen Sie mit dem Fahrrad auf?

1.) _____ 2.) _____ 3.) _____
 4.) _____ 5.) _____ 6.) _____
 7.) _____ 8.) _____ 8.) _____

7. Kennen Sie Gefahrenpunkte für den Radverkehr? Wo sind diese?
 Bitte im Stadtplan kennzeichnen mit: **X**

1.) Gefährliche Straße / Kreuzung: _____
 2.) Gefährliche Straße / Kreuzung: _____
 3.) Gefährliche Straße / Kreuzung: _____

8. Was ist dort für Fahrradfahrer/innen gefährlich bzw. stört Sie? 1.) _____ 2.) _____ 3.) _____

9. Welche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer/innen würden Sie sich an den unter Pkt. 7 genannten Straßen / Kreuzung wünschen?

1.) Erläuterung: _____
 2.) Erläuterung: _____
 3.) Erläuterung: _____

10. Was stört Sie am meisten, wenn Sie mit dem Fahrrad in Tübingen unterwegs sind? **Bitte ankreuzen!**

Radwegführung fehlt Radverkehrsführung ist zu schmal Radweg im schlechten Zustand (holprige Fahrbahn, etc.) Radwegüberfahrten (Ein- Ausfahrt / Borde) im Verlauf
 Querungsmöglichkeiten über Hauptstraßen fehlen Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern (z.B. Fußgänger) Hindernisse auf dem Radweg (parkende Kfz, Pfosten, etc.)
 Gefährliches Radwegende (Konflikte mit Kfz.) Gefährliche Kreuzung / Einmündung Ampelschaltungen für Radfahrer ungeeignet
 Benutzungspflicht von Radwegen nicht erforderlich Keine sichere Führung zum Linksabbiegen Unsicherheitsgefühl im Mischverkehr mit dem Kfz

11. Mit welchen Führungsformen für den Radverkehr haben Sie gute Erfahrungen gemacht bzw. welche wünschen Sie sich? **Bitte ankreuzen!**

Gute Erfahrung	Gewünscht	Nicht erforderlich	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Rad fahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Rad fahren auf der Fahrbahn mit separaten Radfahrstreifen
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Rad fahren auf selbstständig geführten Radwegen
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Rad fahren auf gemeinsamen Geh- und Radwegen
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Rad fahren auf getrennten Geh- und Radwegen
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Rad fahren auf Gehwegen
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Rad fahren auf sonstigen Wegen (land- und forstwirtschaftliche Wege)

12. Welche Einschränkungen für den Kfz-Verkehr halten Sie für akzeptabel? **Bitte ankreuzen!**

Anzahl der Parkplätze reduzieren Geschwindigkeiten reduzieren Schmalere Fahrstreifen Umwege fahren

13. Haben Sie weitere Anregungen, Wünsche oder Verbesserungsvorschläge bezüglich des Radverkehrs in Tübingen?

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!
 Bitte beachten Sie den Stadtplan auf der Rückseite für weitere Eintragungen und den 20. November 2009 als Abgabetermin, damit wir Ihre Angaben berücksichtigen können.
 Die Fragebögen können im Technischen Rathaus in der Brunnenstraße 3, Rathaus Am Markt 1 oder im Bürgeramt in der Schmiedtorstraße 4 abgegeben werden.

Befragung zum Thema
Radverkehr in Tübingen
 im Auftrag der Stadt Tübingen

Wir bedanken uns für Ihre Mithilfe!
 Die Daten werden anonym behandelt
 und als Grundlage genutzt, um die
 Situation des Radverkehrs in Tübingen
 zur verbessern. Für Rückfragen wenden
 Sie sich bitte an das:
 Planungsbüro VAR,
 Tel.: 06151 – 10 19 10 5,
 E-Mail: kontakt@varad.de

Bitte im Stadtplan folgende Eintragungen vornehmen

1. Markieren Sie bitte die Strecken, welche Sie in Tübingen mit dem Fahrrad zurücklegen.
 Je nach Fahrzweck bitte mit der entsprechenden Farbe:
 - Für Alltag / Wege von und zur Universität **in Rot**
 - Freizeit **in Grün**
 - Einkauf / Erledigung **in Blau**
 - Schulwege **in Gelb**

2. Markieren Sie bitte die Strecken, welche Sie in Tübingen mit dem Fahrrad gem zurücklegen möchten, aber aufgrund mangelnder Verkehrssicherheit, schlechtem Ausbaustandard oder fehlender sozialer Kontrolle nicht oder nur selten benutzen, mit einer gestrichelten Linie.

3. Markieren Sie Gefahrenpunkte oder Mängel im Radverkehrsnetz mit einem **X**

4. Markieren Sie fehlende oder unkomfortable Radabstellanlagen mit einem **P**

5. Markieren Sie Einbahnstraßen, die für den Radverkehr nicht freigegeben sind und die Sie gern in Gegenrichtung befahren würden mit einem **E**



3.2.1.1 Altersstruktur

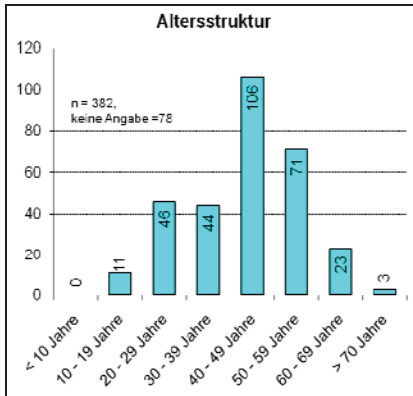


Abbildung 94

Im Teil 1 der Fragebogenauswertung wurden die Probanden nach ihrem Alter befragt. Das Durchschnittsalter aller Befragten beträgt 44,6 Jahre.

Vor dem Hintergrund, dass Tübingen die jüngste Stadt Deutschlands mit einem Durchschnittsalter von 38,3 Jahren (Stand 31.12.2007) ist, liegt die Altersstruktur nur ca. vier Jahre über dem Schnitt der Bevölkerung.

Bei der Verteilung der Fragebögen wurden vermutlich vor allem engagierte berufstätige in der Alter zwischen 40 – 49 Jahren erreicht, dies könnte eine Erklärung für den größten Anteil mit 35% aller Fragebogenteilnehmer in dieser Altersgruppe erklären.

3.2.1.2 Verfügbarkeit der Verkehrsmittel

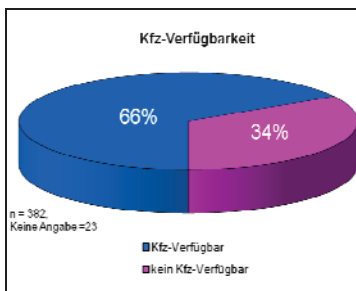


Abbildung 95

Teil 2 des Fragebogens widmete sich der Frage der Verfügbarkeit der Verkehrsmittel Kfz und ÖPNV (Besitz einer Zeitfahrkarte).

Da gezielt radfahrraffine Personen in Tübingen durch die Fragebogenaktion angesprochen wurden, stellt die hohe Kfz-Verfügbarkeit (2/3 der Befragten verfügen regelmäßig über ein Kfz) ein überraschendes Ergebnis da. Daraus lässt sich schließen, dass ein großes Interesse an einer Fahrradnutzung besteht, obwohl die Personen nicht unbedingt auf das Fahrrad angewiesen sind. Im Durchschnitt verfügt die Tübinger Bevölkerung zu 61,3% über ein oder mehrere Kfz [10, Seite 19]. Knapp 1/3 aller Befragten gaben an, über eine Zeitfahrkarte für den ÖPNV zu verfügen. Dieser Wert liegt 10% über dem Durchschnitt [10, Seite 20].

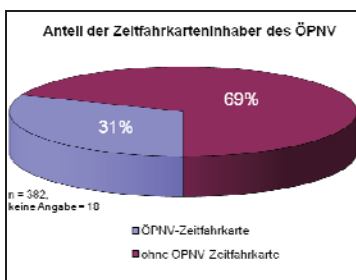


Abbildung 96

Als Fazit kann daraus geschlossen werden, dass es sich bei den befragten – radfahrraffinen – Personen um eine Personengruppe handelt, die hoch mobil ist, wie Abbildung 97 verdeutlicht.

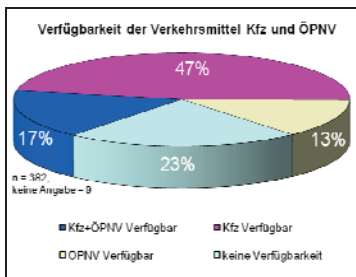


Abbildung 97

40% der Befragten sind somit als multimobil zu bezeichnen. Sie verfügen über zwei bis drei Mobilitätsoptionen (Fahrrad / ÖPNV / Auto). Da man in Tübingen davon ausgehen kann, dass zu Fuß gehen ebenso eine Verkehrsart darstellt, mit der man den überwiegenden Teil seiner Ziele erreichen kann, stehen den Befragten sogar drei bis vier Mobilitätsoptionen zur Verfügung, die somit das gesamte Spektrum der Mobilität abdecken.

3.2.1.3 Modal-Split / Gesamt und nach Fahrzweck

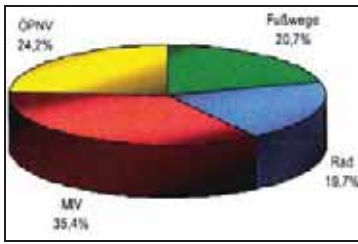


Abb. 98: Modal Split Tübingen

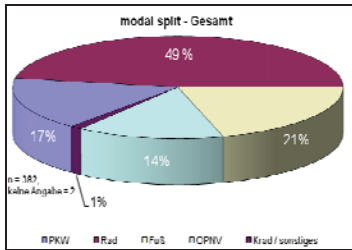


Abbildung 99: Modal Split der Fragebogenteilnehmer

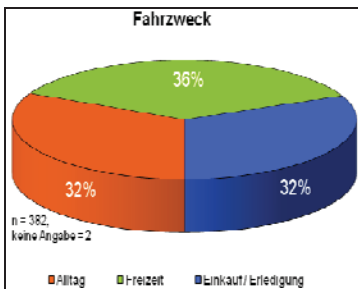


Abbildung 100: Fahrzwecke der Fragebogenteilnehmer

Zum Vergleich ist Befahrung mit vorhandenem Datenmaterial, ist in Abbildung 94 der Modal Split von Tübingen dargestellt [10, Seite 22]. Obwohl sich kein direkter Vergleich der beiden links dargestellten Grafiken anstellen lässt, ist jedoch festzustellen, dass ein größerer Teil - obwohl eine Pkw-Verfügbarkeit besteht - sich bei einer Ortsveränderung für das Fahrrad, den ÖPNV oder das zu Fuß Gehen entscheidet.

Teil 3 der Fragebogenauswertung befasste sich mit dem Modal Split der radfahrraffinen Gruppe der Befragten.

Vergleicht man die Verkehrsanteile (29) mit dem Modal Split von 2007 (Abbildung 98), so lässt sich feststellen, dass der Fußverkehrsanteil übereinstimmt. Da jedoch gezielt Radfahrer nach ihrem Verkehrsverhalten befragt wurden, überrascht es nicht, dass der Wert für die Radverkehrsnutzung weit über dem aus der Befragung von 2007 liegt (+29%). Die Werteverchiebung ergab sich aus 17% die vom Kfz Verkehr und 10% die vom ÖPNV zum Radverkehr gewechselt sind.

Hier lässt sich unter Umständen ablesen, von welchen Verkehrsanteilen sich zugunsten des Radverkehrs Verschiebungen ergeben könnten. Betrachtet man die Verkehrsmittelwahl anhand des Fahrzwecks, ergibt sich Abbildung 100.

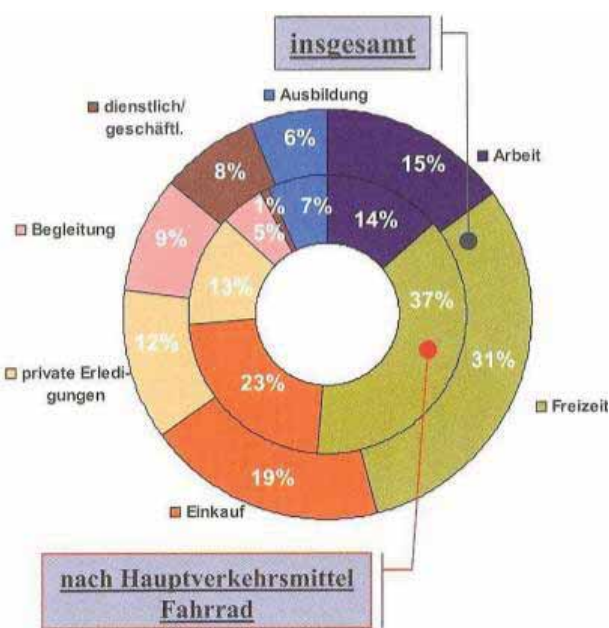


Abbildung 101: Fahrzwecke bundesweit [11]

Im Vergleich zur Verkehrszählung, die im Auftrag der Bundesregierung erfolgte (Abbildung 101), bestätigt sich der Trend, dass der Freizeitverkehr den größten Anteil der Wege ausmacht. Hier ergeben die Ergebnisse der Befragung bezüglich der Freizeitnutzung lediglich eine Abweichung von 1%. Im Alltagsverkehr ist der Tübinger hingegen wesentlich öfter mit dem Rad unterwegs (+9%). Wobei im Einkaufs- und Erledigungsbereich mit -6% davon ausgegangen werden kann, dass im bundesweiten Vergleich mehr auf das Fahrrad zugegriffen wird.

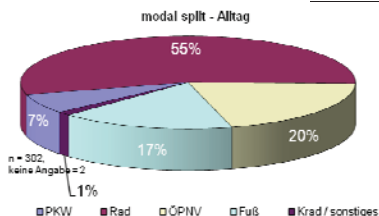


Abbildung 102

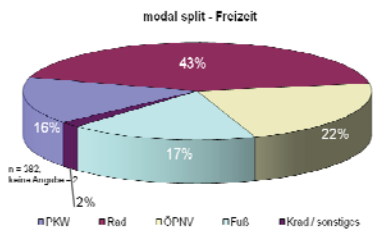


Abbildung 103

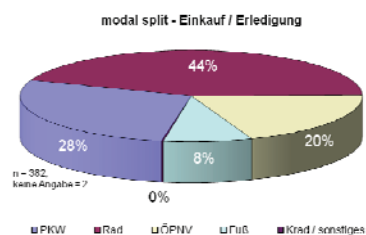


Abbildung 104

Bezogen auf den Fahrzweck gaben die Befragten an, dass sie das Fahrrad am häufigsten zu Alltagszwecken benutzen (Abbildung 102).

Dies ist ein überraschendes Ergebnis. Erfahrungsgemäß überwiegen der Einkaufs- bzw. der Freizeitradverkehr. Es muss somit von einer bewussten Entscheidung zur Fahrradnutzung im Alltag ausgegangen werden, weil der Nutzer in der Fahrradnutzung die meisten Vorteile sieht.

Dass das Fahrrad in der Freizeit im Verhältnis die geringste Bedeutung hat (Abbildung 103), ist überraschend und lässt darauf schließen, dass durch eine Angebotsverbesserung weitere Potenziale gewonnen werden können. Auffällig ist der relativ hohe ÖPNV-Anteil beim Freizeitverkehr.

Beim Einkaufsverkehr (Abbildung 104) ist auffällig, dass sich oft bewusst für den Pkw entschieden wird, dies könnte an den zwei Faktoren Großeinkäufe und mangelndes Einkaufsangebot im näheren Einzugsbereich liegen.

3.2.1.4 Gewünschter Fahrzweck

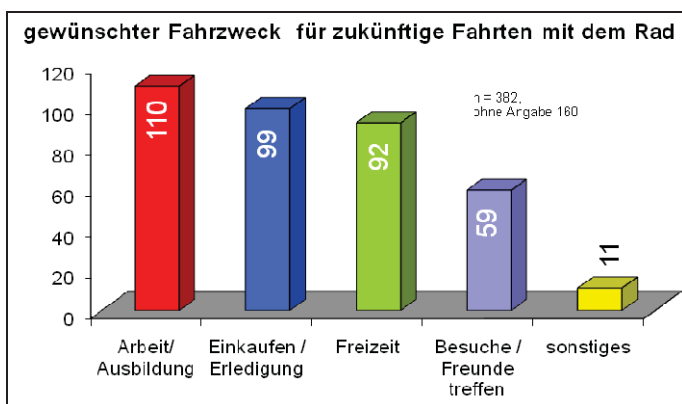


Abbildung 105

Teil 4 der Befragung befasste sich mit der Frage nach gewünschten Fahrzwecken, für die das Fahrrad gerne öfter benutzt werden würde. Als überraschendes Ergebnis gaben ca. 15% der Befragten an, das Fahrrad für alle Fahrzwecke zu benutzen, so dass aus ihrer Sicht keine Präferenzen mehr gesetzt werden könnten. Diese Gruppe der Befragten wurde für die Auswertung (Abbildung 105) nicht mehr berücksichtigt.

Fazit

Der Wunsch, das Fahrrad im Alltag noch öfter zu benutzen, überzog (49%), obwohl bereits beim Modal-Split die Fahrradnutzung im Alltag den höchsten Wert erzielte. Mit geringem Abstand wünschen sich die Befragten jedoch auch mehr Einkaufsradverkehr (45%) und Freizeitradverkehr (41%). Somit kann festgestellt werden, dass die im Rahmen der Modal-Split Befragung erhobenen Fahrzwecke (siehe Kapitel 3.2.1.3) im Bestand mit denen der gewünschten in etwa übereinstimmen. Als Schlussfolgerung kann festgestellt werden, dass in allen Bereichen für die unterschiedlichen abgefragten Fahrzwecke eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur sinnvoll ist.

3.2.1.5 Gewünschte Maßnahmenprogramme

Teil 5 der Befragung widmete sich möglichen Radverkehrsinfrastrukturelementen. Die Befragten sollten unter der Auswahl der sieben nachstehend genannten Radverkehrsförderungsmöglichkeiten den aus ihrer Sicht erforderlichen Handlungsbedarf benennen.

Eine unzureichende Infrastruktur wurde von 27% der Befragten angegeben. Dies weist auf Schwachstellen und fehlende Radverkehrsanlagen hin, die aus Sicht des Nutzers als noch wichtiger als die Sicherheit (mit 22% der Nennungen) angesehen wird. Hier könnte der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur – der ebenso die Sicherheit erhöht – einen wesentlichen Beitrag und Qualitätssprung darstellen, der zur Verbesserung des Angebots an Radverkehrsanlagen führt.

Die Kriterien der Qualität z.B. die Oberflächenbeschaffenheit (21%) und Attraktivität z.B. hohe Aufenthaltsqualität, Gastronomie etc. (20%) sind weitere wichtige Faktoren die zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur gewünscht sind.

Fazit

Insgesamt bleibt festzustellen, dass der sekundären Infrastruktur (Radwegweisung und Service), aufgrund vieler anderer als wichtig angesehener Mängel im Bestand, ein nachrangiger Handlungsbedarf beigemessen wird.

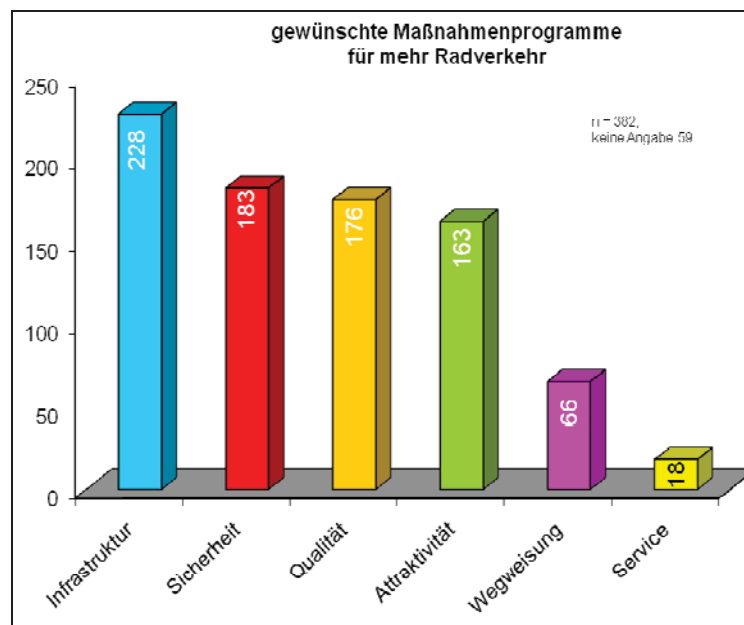


Abbildung 106

3.2.1.6 Quellen und Ziele des Radverkehrs

Der Teil 6 der Fragebogenauswertung befasst sich mit den Zielen des Radverkehrs. Anhand der Angabe des Wohnorts konnte der Startpunkt (die Quelle) der Fahrten der Befragten ermittelt werden, des weiteren ergab sich aus der Angabe des Arbeitgebers in den meisten Fällen auch der wichtigste und mit der größten Regelmäßigkeit angefahrte Zielort. In Abbildung 107 wurden lediglich Angaben ab drei Nennungen dargestellt.



Abbildung 107

Ergebnisse

Überraschend ist der hohe Anteil von 41% der Befragten, die aus den südlichen Stadtteilen (Südstadt und Derendingen) an der Befragung teilgenommen haben, obwohl der Bevölkerungsanteil <13% beträgt. Es kann vermutet werden, dass hier ein hoher Radverkehrsanteil besteht. Des Weiteren zeigten die Ergebnisse einen Anteil von 8,5% der Befragten (29 von 350), die außerhalb von Tübingen wohnen und sich vermutlich trotzdem an der Befragung beteiligt haben, weil sie regelmäßig mit dem Fahrrad nach Tübingen kommen. Von hoher Bedeutung sind die innerstädtischen Ziele. Die Grafik zeigt eindeutig, dass die Wohnortangaben durch die Stadtteile angeführt werden. Der Stadtteilbereich Nord liegt mit 29 Nennungen jedoch noch wesentlich über dem folgenden Bereich der Ortsteile bzw. Ausserortsbereiche, angeführt durch die westlich außerhalb Tübingens liegenden Wohnorte mit 13 Nennungen.

Abbildung 108 zeigt die Häufigkeitsverteilung der von den Befragten angegebenen Angaben zum Arbeitgeber bzw. zur ausgeübten Tätigkeit.

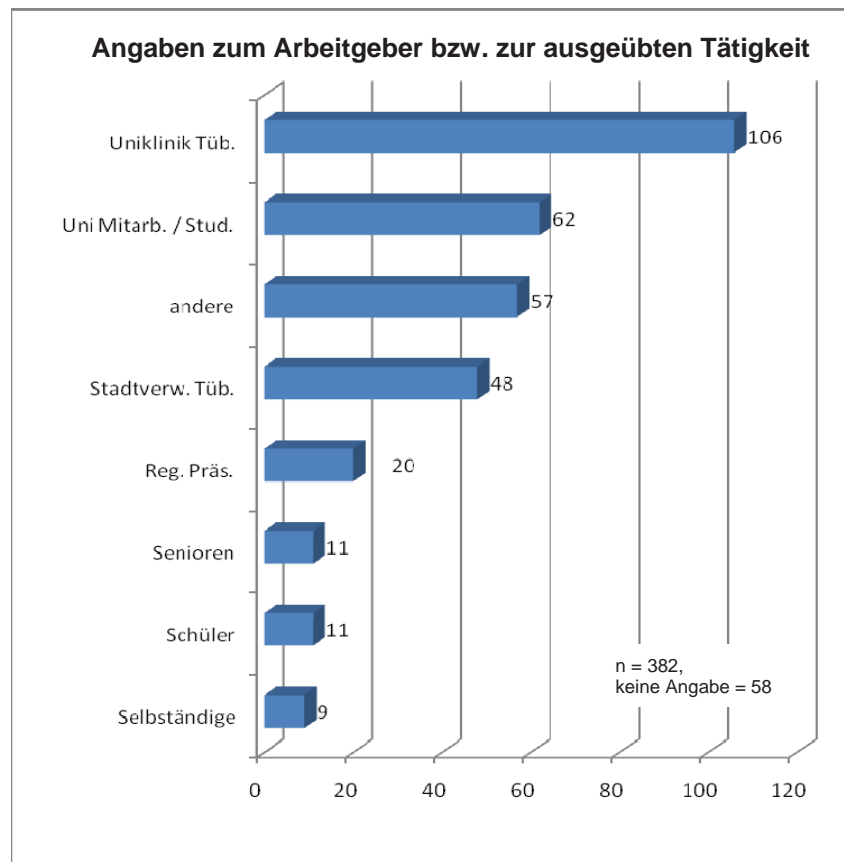


Abbildung 108

Auffällig ist die große Teilnahme der Mitarbeiter des Universitätsklinikums Tübingen mit 33%, wobei festzuhalten ist, dass das Universitätsklinikum Tübingen der größte Arbeitgeber in Tübingen mit über 7.600 Voll- und Teilzeitbeschäftigten [12] ist. Des Weiteren stellen Mitarbeiter und Studierende der Universität Tübingen mit 19% und Mitarbeiter der Stadtverwaltung Tübingens mit 15% einen großen Anteil der Personen dar, die an der Fragebogenaktion teilgenommen haben. Insgesamt macht diese Personengruppe $\frac{2}{3}$ aller Befragten aus.

Betrachtet man die Angabe der Arbeitgeber/Ausbildungsorte näher, ist festzustellen, dass ein Großteil des Radverkehrs auf dem Weg zwischen Wohnort und Arbeitsplatz sich in Süd-Nord-Richtung bewegt.

Eine wichtige Datengrundlage ergibt sich aus Abbildung 39, die die Ziele der Befragten abbildet. Als Zentrum wurden die Innenstadt und die Altstadt zusammengefasst.

Radverkehrsziele der Befragten

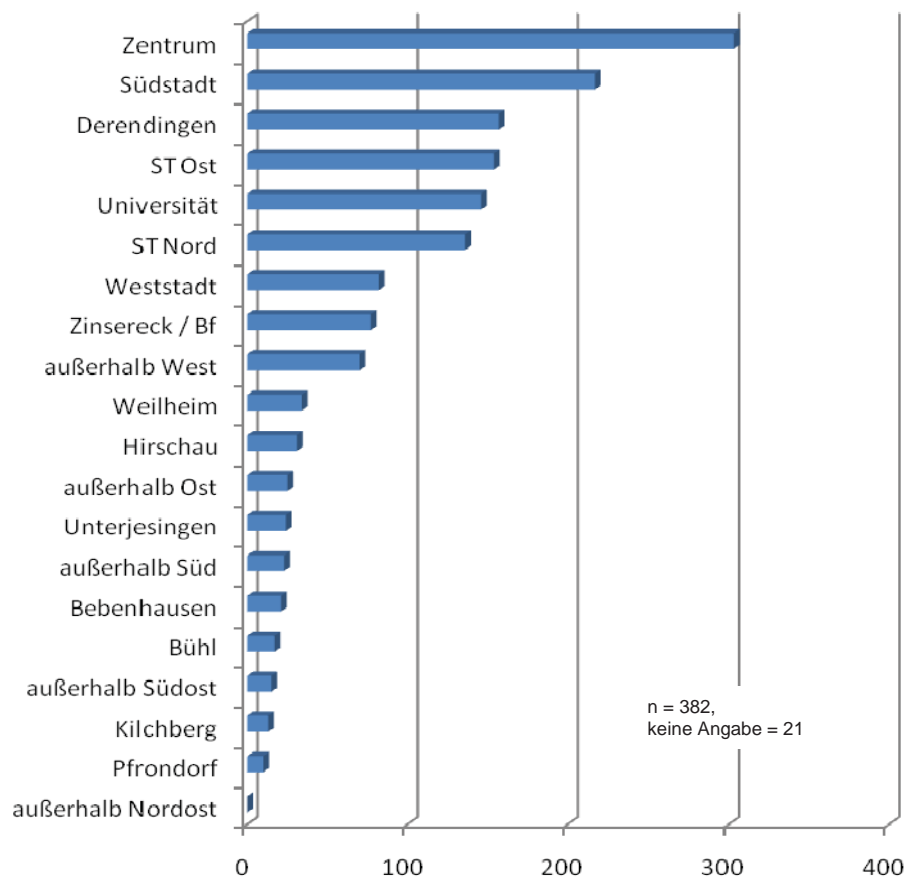


Abbildung 109

Auffällig hoch ist die Zielangabe Zentrum. Über 80% aller Befragten haben diese Zielangaben gemacht, fahren also mit dem Fahrrad ins Zentrum. Die weiteren wichtigen Ziele, die von mehr als der Hälfte aller Befragten angegeben worden sind, lauten:

- Südstadt 60%
- Derendingen 44%
- Stadtteile Ost 43%
- Universität 40%
- Stadtteile Nord 38%

Auf der Karte 3 „Quellen und Ziele des Radverkehrs“ im Anhang wird deutlich, dass die dominierende Überzahl aller Ziele des Radverkehrs im Zentrum bzw. in den angrenzenden Stadtteilen liegt. Die Größe der Kreise entspricht der Häufigkeit der genannten Zielangabe.

3.2.1.7 Empfundene Gefahrenpunkte der Radfahrer

Ausgangslage

Damit die von den Radfahrern empfunden Gefahrenpunkte bzw. als gefährlich empfundenen Straßen- oder Streckenabschnitte lokalisiert werden können, wurden diese abgefragt. Ein weiteres wichtiges Indiz konnte durch die im Detail abgefragte Art des subjektiven Gefahrenempfindens erfasst werden.

Im Teil 7 der Befragungsauswertung werden zunächst die genannten Gefahrenpunkte und gefährlichen Strecken in ihrer Verteilung auf das Stadtgebiet dargestellt:

Verteilung der empfundenen Gefahren auf das Stadtgebiet

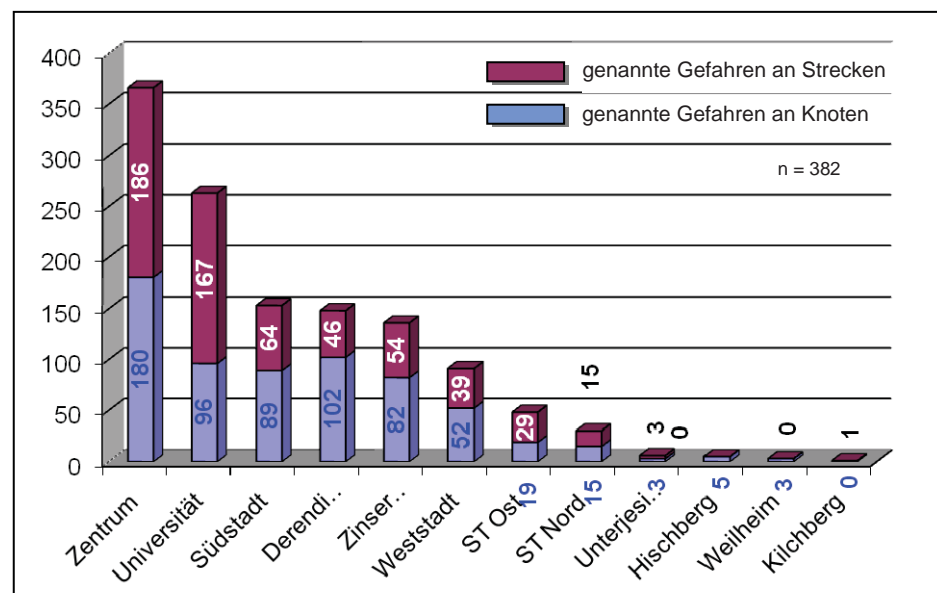


Abbildung 110

Ein Schwerpunkt aller im gesamten Stadtgebiet subjektiv empfundenen Gefahren (29%) befindet sich im Zentrum Tübingens, hier sind die Gefahrenpunkte in etwa gleichmäßig auf Knoten und Strecken verteilt, wobei auch Mehrfachnennungen einzelner Knoten und Strecken enthalten sind. Im Bereich des Stadtteils Universität hingegen weisen mit 28% die Straßen eine als wesentlich höher empfundene Gefahrenlage auf, als die dortigen Knotenpunkte mit 15%. Dies könnte mit dem temporären und pulkartig auftretenden studentischen Radverkehr zusammen hängen, wird jedoch in der weiteren Konzeption näher untersucht und entsprechend berücksichtigt. In der Abbildung 111, auf der nächsten Seite wird deutlich, wie massiv die Problemlagen der Befragten sich auf das Zentrum von Tübingen beziehen, auch dies wird bei der weiteren Konzeptionierung entsprechend Berücksichtigung finden.

Übersicht „Verteilung der subjektiv empfundenen Gefahren“

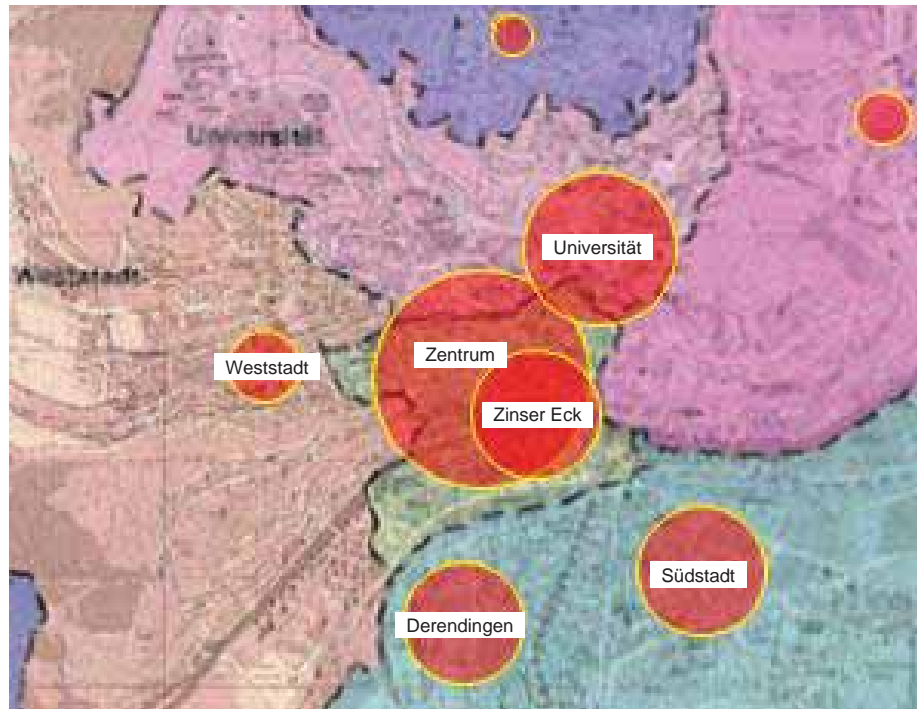
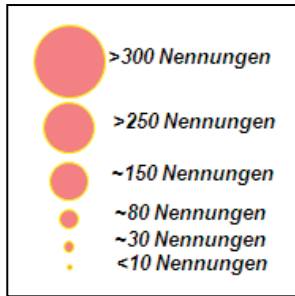


Abbildung 111 [10, Abb.2]

Betrachtet man zunächst die empfundenen Gefahren an Knotenpunkten über zehn Nennungen ergibt sich folgendes Bild:

Genannte Gefahren an Knotenpunkten (≥10 Nennungen)

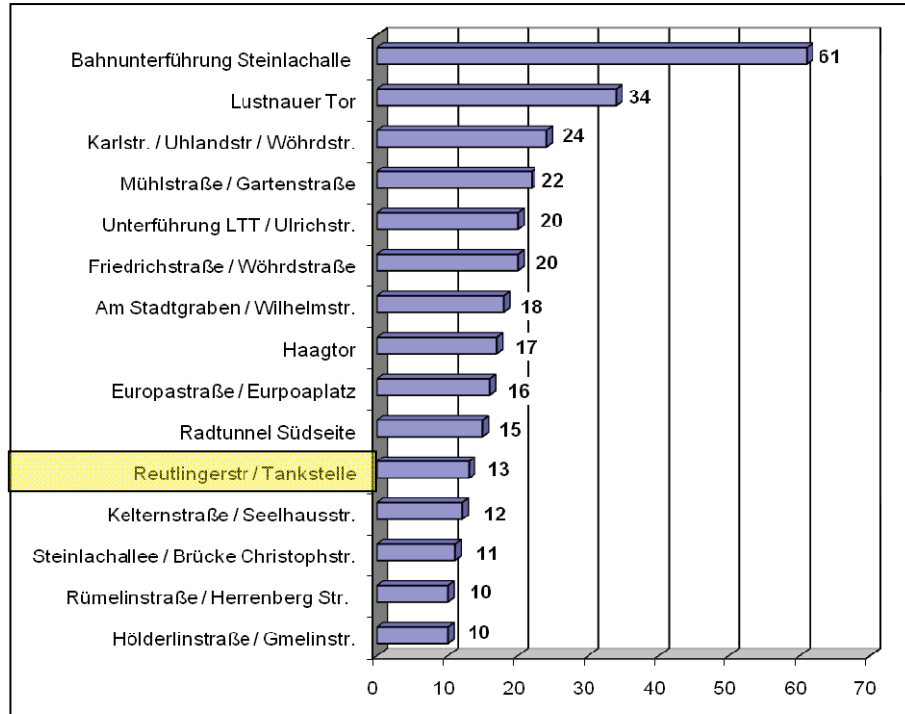


Abbildung 112

Fast ausschließlich liegen alle der aufgeführten 15 Knotenpunkte, die als Gefahrenpunkte identifiziert worden sind, im Bereich des Zentrums. Lediglich der gelb markierte Knotenpunkt befindet sich in der Südstadt.

Es konnte festgestellt werden, dass sich insbesondere an Engstellen zwischen den Stadtteilverbindungsstrecken aufgrund hoher Verkehrsströme und vorhandener Barrieren (z. B. Bahnlinie / Neckar) besondere Gefahrenlagen ergeben haben.

Bei der Betrachtung der Strecken mit genannten Gefahren zeigt sich folgendes Bild. Aufgeführt sind alle Strecken mit mehr als 15 Nennungen:

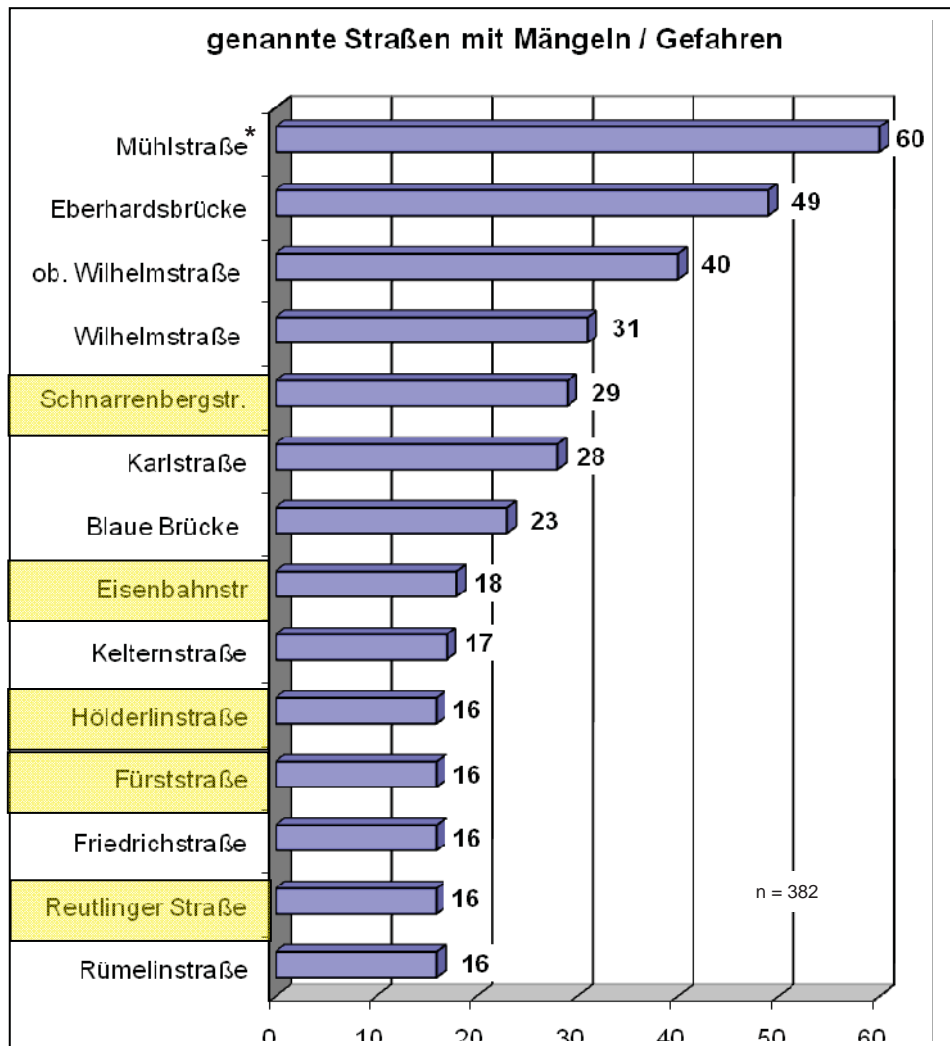


Abbildung 113

Wie bereits bei den Knotenpunkten befindet sich das Übergewicht aller Nennungen im Bereich des Zentrums. Es befinden sich (siehe obige Abbildung) neun von 14 Straßenabschnitten im Bereich des Zentrums. Die außerhalb liegenden Straßen sind gelb markiert. Die Liste aller Knotenpunkte und Straßen mit Nennungen wird bei der weiteren Maßnahmenkonzeption berücksichtigt. Der Autor weist darauf hin, dass es sich bei den in diesem Kapitel aufgeführten Gefahren lediglich um subjektiv empfundene Gefahren der Befragten handelt. Die Angaben aus der Befragung weisen im Bezug auf die festgestellten linienhaften Unfallhäufungen bezüglich der Wilhelm- und Karlstraße parallelen auf (siehe Kapitel 3.2.3).

* Die radverkehrliche Nutzung der Mühlstraße war zum Zeitpunkt der Befragung durch eine Baumaßnahme stark eingeschränkt. Das Ergebnis lässt somit keine Rückschlüsse auf die subjektive Gefahreinschätzung nach Fertigstellung der Baumaßnahme zu.

3.2.1.8 Art der empfundenen Gefahren

Die von den Befragten angegebenen Gefahren sind sehr differenziert und zum Teil sehr detailliert ausgeführt worden. Die genannten Gefahren konnten in sieben verschiedene Gruppen unterteilt werden, siehe nachstehende Grafik.

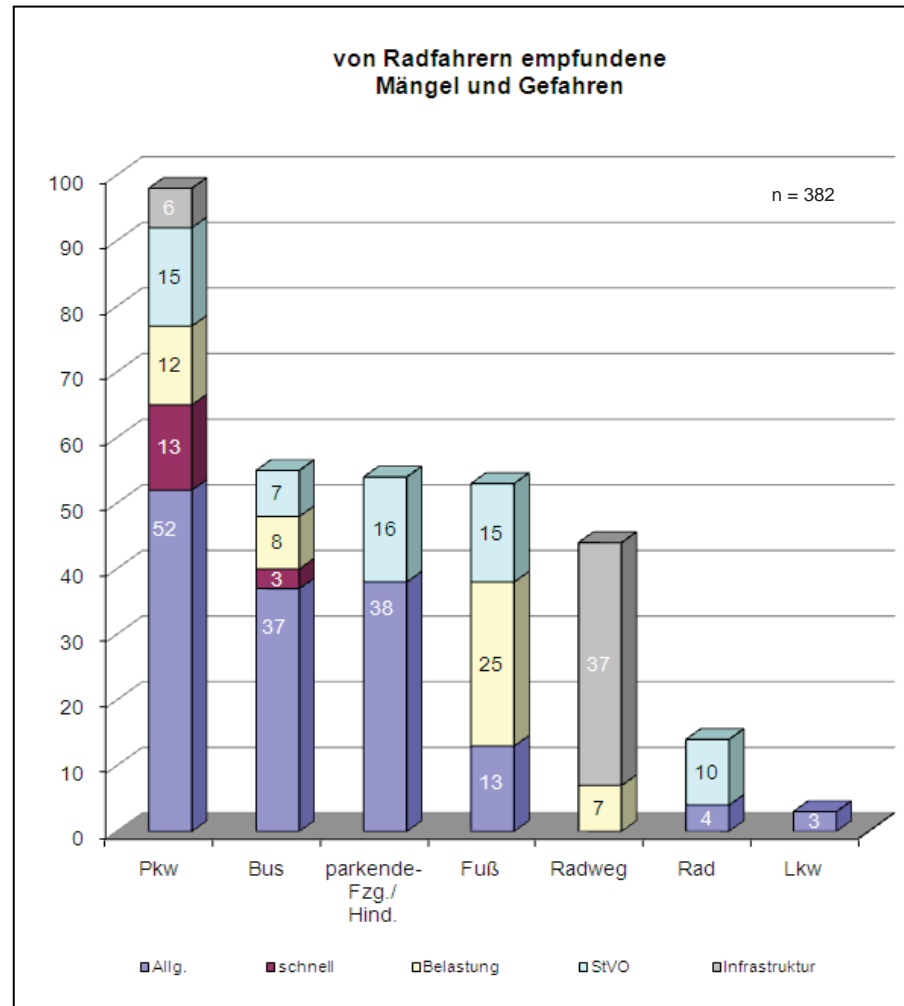


Abbildung 114

Es handelt sich vorwiegend um Gefahrenlagen die sich aus Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsteilnehmern ergeben. Einen Schwerpunkt stellen die Gefahren aus Interaktionen mit dem Kfz-Verkehr dar. Der fließende Pkw-, Bus- und Lkw-Verkehr macht insgesamt 49% aller genannten Gefahren aus. Auf Grund der teilweise sehr konkreten Angaben wurde ein Stapeldiagramm erstellt, welches eine Differenzierung der Gefahren ermöglicht hat. Überrascht haben die Angaben der Regelverstöße (StVO-Übertretungen) die, bezogen auf alle Verkehrsteilnehmer, einen Anteil von 20% aller Gefahren ausmachen. Die Liste genannter gleicher Gefahren an Knotenpunkten und Straßen ist in der Anlage beigefügt, um diese bei der Konzeption zu berücksichtigen.

3.2.1.9 Maßnahmen zur Radverkehrsförderung

Die Antworten auf die Frage, welche Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer/innen sich die Befragten wünschen, waren sehr komplex und gingen oftmals mit weiteren Angaben einher. Somit wurden auch die Antworten zu den Wünschen und Anregungen (Frage 13 des Fragebogens) hier berücksichtigt. In dem nachstehenden Stapeldiagramm wurde versucht, die Antworten schematisch aufbereitet darzustellen.

Zuordnung der Maßnahmen in Bereiche zur Radverkehrsförderung

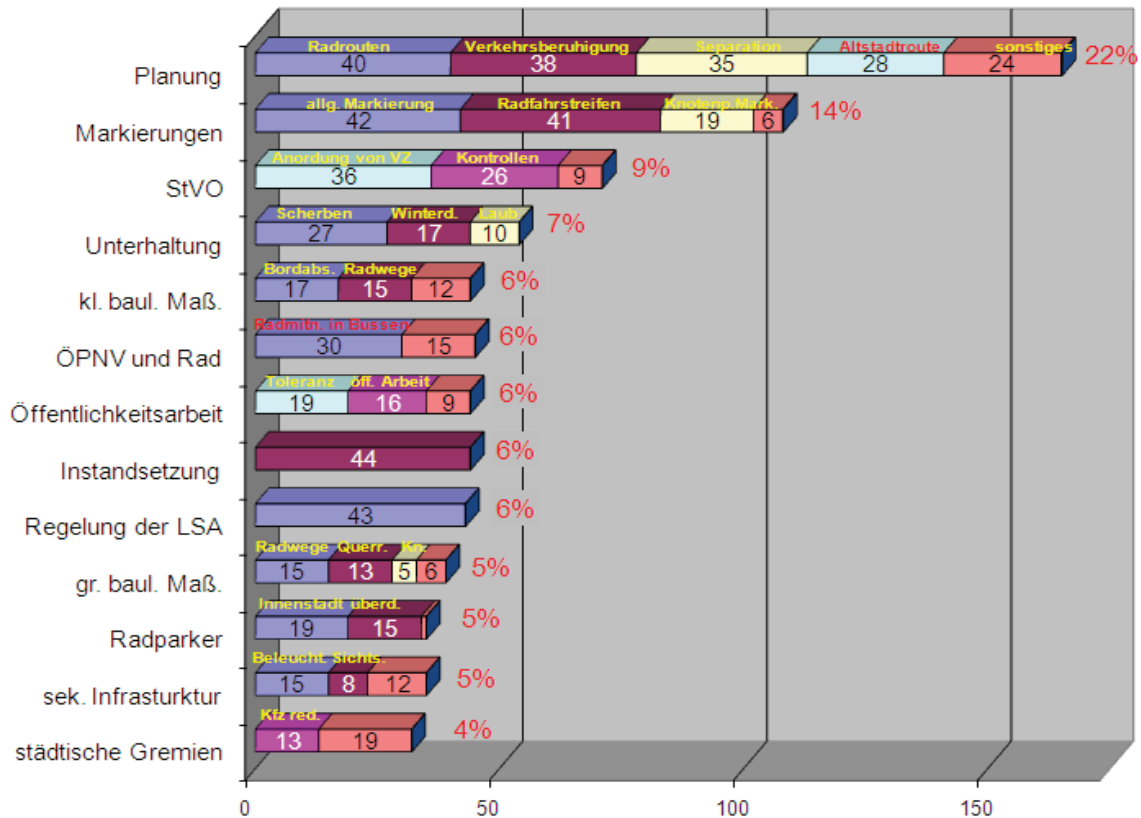


Abbildung 115

Die Maßnahmen wurden in 13 Rubriken (y-Achse) eingeteilt, um diese aussagekräftig darstellen zu können.

Mit Bezug auf die weitere Ausarbeitung des Radverkehrskonzepts bestehen von Seiten der Nutzer (22% der Nennungen) hohe Erwartungen, um den vielfältigen Problemstellen vor Ort konstruktiv zu begegnen. Dies umfasst die **Planung** von

- I. durchgehenden Radrouten,
- II. flächendeckender Verkehrsberuhigung,
- III. separierten Führungsformen der Verkehrsarten und
- IV. einer durchgehenden Führung durch die Altstadt.

Des Weiteren werden **Fahrbahnmarkierungen** (von 14% der Nennungen) als kostengünstige und effektive Maßnahme angesehen, um den Radverkehr in Tübingen sicher zu führen und zu fördern.

Dies umfasst folgendes Maßnahmenspektrum:

- Allgemeine Markierung z.B. zur Fortsetzung der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn
- Schaffung von Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn (Radfahrstreifen oder Schutzstreifen)
- Spezielle Detaillösungen an den Knotenpunkten

Unter dem Begriff Straßenverkehrsordnung **StVO** sind die Regelverstöße zu verstehen, die geahndet werden sollen. 36 Befragte gaben aber auch an, dass die bestehende Beschilderung nach der Straßenverkehrsordnung nicht den Bedürfnissen der Radfahrer entspricht. Rad fahrende fühlen sich durch die bestehenden Regelungen zum Teil massiv benachteiligt.

Nennenswert ist ebenso die verstärkt erforderliche **Unterhaltung** der Radwege. Hier gibt es zwar ein Scherbentelefon aber dies ist einerseits nicht bekannt und andererseits wird sich darüber beschwert, dass gemeldete Mängel nicht behoben werden. Dies umfasst neben häufig auftretenden Scherben ebenso den Winterdienst und die Beseitigung von Laub und das Freischneiden der lichten Verkehrsräume.

Kleine bauliche Maßnahmen wie Bordsteinabsenkungen und die Beseitigung von Engstellen sind ebenso benannt und können im Gießkannenprinzip eingesetzt auch sehr effektiv sein.

Als ein sehr wichtig einzustufendes Problem wurde die als sehr unzureichend empfundene Regelung zur **Fahrradmitnahme in Bussen** genannt. Angesicht der großen Zahl an Bürgern, die in den höher gelegenen nördlichen Stadtteilen wohnen, besteht hier großer Handlungsbedarf.

Die Palette der weiteren gewünschten Maßnahmen ist lang. Nachstehend werden weitere wichtige Nennungen nach ihrer Bedeutung aufgelistet:

- Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit
- Instandsetzung vorhandener Radverkehrsführungen (auch Nebenstraßen)
- Anpassung der Lichtsignalanlagen an die Bedürfnisse der Radfahrer
- Große Baumaßnahmen (Neue Radwege oder Führungsstellen)
- Radwege beleuchten
- Neue überdachte Radparker (insbesondere in der Innenstadt)
- Den Anteil des Kfz-Verkehrs insgesamt reduzieren

3.2.1.10 Erfahrungen bei der Fahrradnutzung

Nachstehendes Diagramm zeigt die Auswertung über gesammelten der Erfahrungen der Befragten mit der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur in Stadt Tübingen.

Erfahrungen mit der vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur

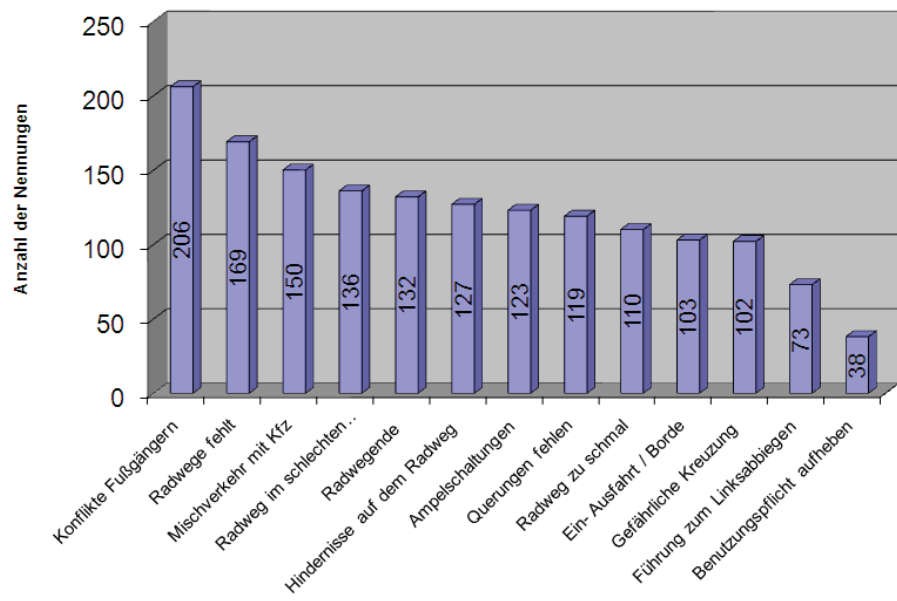


Abbildung 116

Als ein überraschendes Ergebnis muss die von 57% der Befragten (die sich mit der Frage auseinandergesetzt haben) angegebene hohe Konflikttanzahl mit Fußgängern als größtes Hemmnis angesehen werden. Fehlende Radwegführungen wurden noch von 47% als Ärgernis angesehen und die Interaktionen (Konflikte) mit dem Kfz-Verkehr sind für 41% der Befragten ein Problem.

Hier zeigt sich eindeutig, dass der Radfahrer seine benötigte Fläche im Verkehrsraum vielerorts nicht in ausreichendem Maß vorfindet und er sich die Verkehrsräume einerseits mit dem Fußgängerverkehr und andererseits mit dem Kfz-Verkehr teilen muss. Dies führt aus Sicht des Radfahrers zu erheblichen Störungen, die ihn daran hindern, seiner Wunschgeschwindigkeit entsprechend konfliktfrei fahren zu können.

3.2.1.11 Erfahrungen mit Radverkehrsanlagen

Im nachstehenden Diagramm wurden die Ergebnisse der Befragten zusammengefasst, die dazu aufgerufen waren, die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur der Stadt Tübingen zu bewerten. Das Stapeldiagramm fußt auf die drei zur Auswahl stehenden Kriterien:

- Gewünscht
- Gute Erfahrung
- Nicht erforderlich

Bei der Auswertung wurden die als nicht erforderlich angesehenen Führungsformen mit einem Minus gewertet.

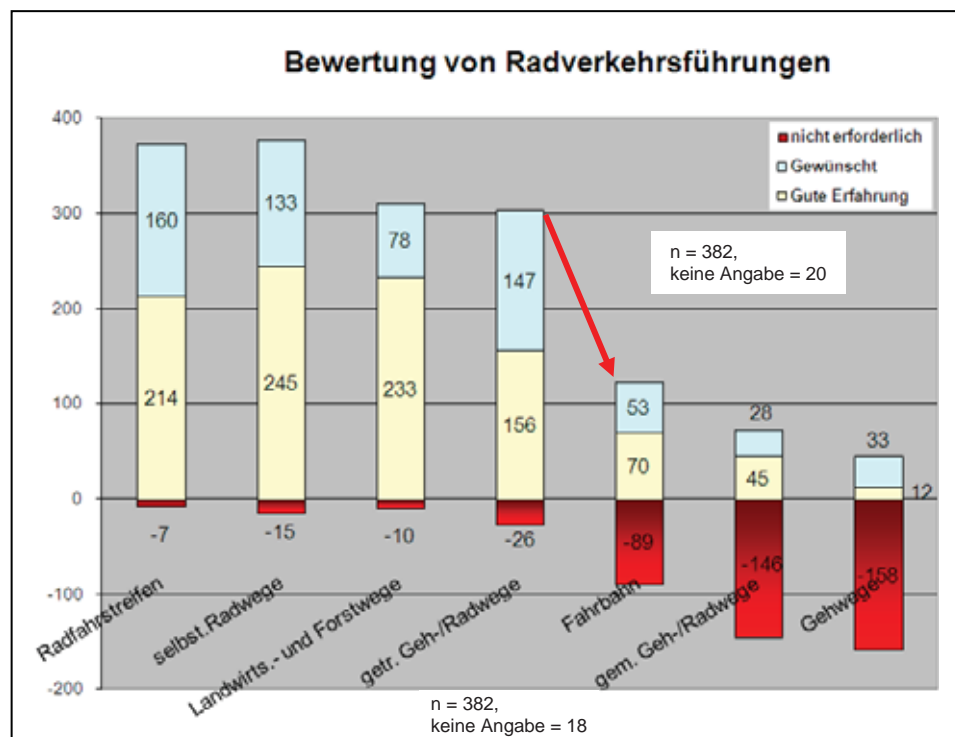


Abbildung 117

Die Grafik zeigt einen deutlichen Knick (roter Pfeil) beim Wechsel von separaten Radverkehrsführungen (bzw. der Teilseparierung* mit langsamen Fahrzeugen) zur Führung im Mischverkehr (von +277 zu +34 Punkten). Hier nimmt die Akzeptanz deutlich ab. Hohe Verkehrsbelastungen und hohe Geschwindigkeiten sind hier als Ursachen zu sehen.

Überraschend konfliktträchtiger werden jedoch die Führungsformen im Seitenbereich mit den Fußgängern gesehen. Der gemeinsame Geh- und Radweg wurde mit (-73 Punkte) als benutzungspflichtige Führungsform als nicht erforderlich angesehen. Die Option Gehweg (-113 Punkte) wird als schlechte Variante betrachtet. Hier wurde bei der Befragung bewusst nicht zwischen Gehwegen mit oder ohne Freigabe (durch das Zusatzschild „Rad frei“) unterschieden, da die gewünschte Geschwindigkeit auf Radwegen in der Regel nicht eingehalten werden.

* Unter Teilseparation des Radverkehrs versteht man eine Führung für den Radverkehr die auch von anderen Verkehrsteilnehmern genutzt werden kann, z.B. gemeinsamer Geh- und Radweg oder Schutzstreifen.

3.2.1.12 Einschränkungen des Kfz-Verkehrs

Die letzte Frage beschäftigt sich mit in Betracht zu ziehenden Restriktionen im Kfz-Verkehrsbereich. Wie bereits festgestellt werden konnte bestehen erhebliche Nutzungskonkurrenzen zwischen dem Kfz- und Radverkehr. In der nachfolgenden Grafik werden mögliche Einschränkungen, die aus Sicht der Befragten ($\frac{2}{3}$ gaben an, auch über ein Kfz zu verfügen) in Frage kommen, dargestellt.

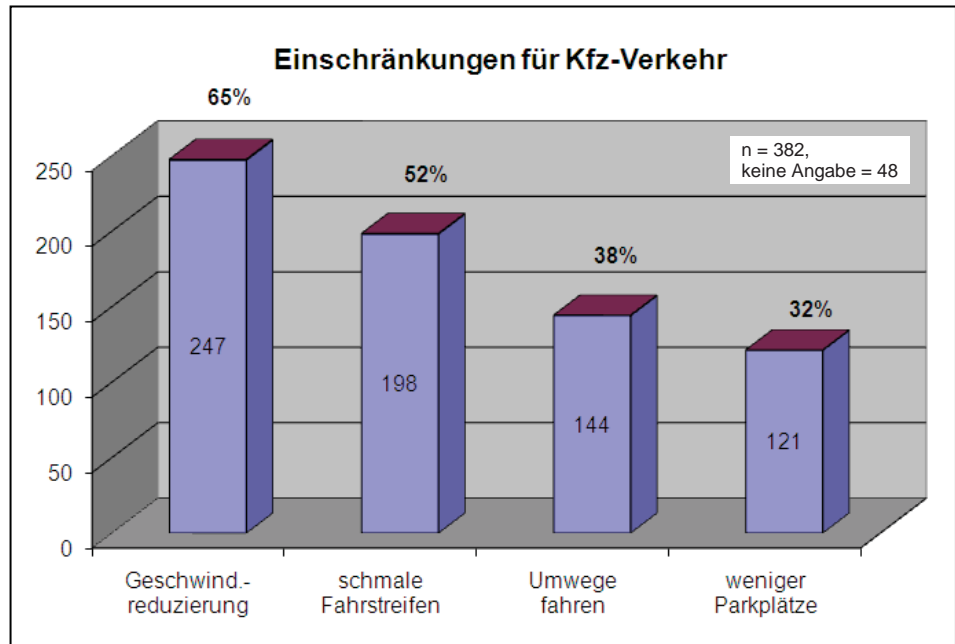


Abbildung 118

Knapp $\frac{2}{3}$ aller Befragten halten Geschwindigkeitsreduzierungen für ein akzeptables Instrument. Des Weiteren stehen schmalere Fahrstreifen immerhin bei über der Hälfte aller Befragten auf der Agenda der Verkehrseinschränkungen.

Somit könnten bei der weiteren Konzeption teilseparierte Führungsformen des Radverkehrs unter der Berücksichtigung von reduzierten Kfz-Geschwindigkeiten und schmalere Fahrstreifen zum Einsatz kommen.

2.3.1.13 Freigabe von Einbahnstraßen

Als weitere Option konnten auf der Rückseite des Fragebogens Einbahnstraßen angegeben werden, die bislang noch nicht in Gegenrichtung geöffnet sind und die aus Sicht der Befragten auch in Gegenrichtung freigegeben werden sollten. Bei 47 Nennungen wurden insgesamt 16 Straßen genannt die nachstehend im Einzelnen aufgeführt sind.

Gewünschte Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr

lfd. Nr.	gewünschte Einbahnstraßenöffnung	Anzahl der Nennungen
1.	Sigwartstraße	6
2.	Europastraße	5
3.	Bismarkstraße	4
4.	Am Stadtgraben	4
5.	Neue Straße	4
6.	Hölderlinstraße	3
7.	Nauklerstraße	3
8.	Friedrichstraße	3
9.	Memminger Straße	3
10.	Gemlinstraße	3
11.	Vogtshaldenstraße	3
12.	Haußerstraße	2
13.	Rümelinstraße	1
14.	Eisenbahnstraße	1
15.	Froschgasse	1
16.	Wiener Gasse	1

Tabelle 28

Im weiteren Verfahren werden die Einbahnstraßen, welche im Zusammenhang mit dem geplanten Radverkehrsnetz (Haupt- und Nebenrouten) stehen, bezüglich der Öffnung in Gegenrichtung für den Radverkehr einer weiteren Untersuchung unterzogen.

2.3.1.14 Gewünschte Fahrradabstellanlagen

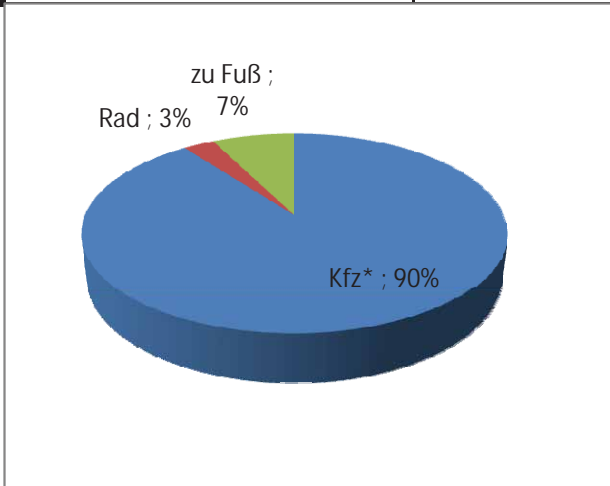
Eine Vielzahl der Befragten machte zusätzlich von der Möglichkeit Gebrauch, im Stadtplan gewünschte Fahrradabstellanlagen einzutragen. Hierbei wurden auch die unter sonstigen Eintragungen gewünschten Radabstellanlagen aufgeführt. 34 Befragte haben allgemein auf den Bedarf weiterer Radparker hingewiesen (siehe Kapitel 2.3.1.10). Insgesamt wurden bei 136 Nennungen insgesamt 33 verschiedene Örtlichkeiten genannt, die nachstehend im Einzelnen aufgeführt sind.

lfd. Nr.	gewünschte Fahrradabstellanlagen	Anzahl der Nennungen
1.	Hauptbahnhof	30
2.	Altstadt (allgemein)	27
3.	Neckargasse / Mühlstraße / Gartenstraße	10
4.	Neckarbrücke Tourist-Info	7
5.	Nonnengasse / Unterführung	6
6.	Lustnauer Tor	6
7.	Am Bürgeramt	6
8.	Haagtor	4
9.	Reutlinger Straße (Südstadt)	3
10.	Stadtbücherei	3
11.	Am Stadtgraben	3
12.	Europaplatz	3
13.	Kornhausstraße / Bürgerheim	2
14.	Lange Gasse	2
15.	Freibad	2
16.	Neue Straße	2
17.	Augenklinik	2
18.	Mohlstraße	2
19.	Am Anlagensee	1
20.	Botanischer Garten Morgenstelle	1
21.	Derendinger Bahnhof	1
22.	Dorfackerstraße / Kreuzstraße	1
23.	Arbeitsamt	1
24.	Neckarhalde / Münzgasse	1
25.	Ludwigsstraße	1
26.	Sparkasse an der Mühlbachstraße	1
27.	St. Johannes Kirche / Innenstadt	1
28.	Theater	1
29.	Uni Morgenstelle	1
30.	Uni-Sportwissenschaften	1
31.	Universität	1
32.	Weilheim, Alte Landstraße	1
33.	Wildermuthgymnasium	1
34.	Zinser Eck	1

Tabelle 29

Knotenpunkt:
Schmiedtorstraße / Rümelinstraße

Zählstelle 1		Datum der Zählung: 16.10.2009 Witterung: kühl, feucht, Dämmerung							
Fahrzeugart / Verkehrsteilnehmer	Kfz*	Rad	Radfahren auf dem Gehweg	Rad wird geschoben	Rad ohne Licht	zu Fuß	Sonstige		
7:00 - 7:15 Uhr		8	0	0	0	20	0		
7:15 - 7:30 Uhr		10	2	0	3	22	0		
7:30 - 7:45 Uhr		13	0	0	-	31	3		
7:45 - 8:00 Uhr		13	0	0	-	34	0		
8:00 - 8:15 Uhr		12	0	0	-	36	0		
8:15 - 8:30 Uhr		16	5	1	-	36	0		
8:30 - 8:45 Uhr		6	0	0	-	32	0		
8:45 - 9:00 Uhr		14	1	0	-	39	0		
2 Std. Summe		92	8	1	3	250	3		
abgeleiteter Wert für die Spitzenstunde	1.720	54				143			
Radverkehrsverhalten			9%	1%	3%				
Anteil der Spitzenstunde		59%				57%			
Verkehrsanteil	90%	3%				7%			
Summe aller Verkehrsteilnehmer in der Stunde		1.917							



Besondere Auffälligkeiten:

Quelle: Google Earth

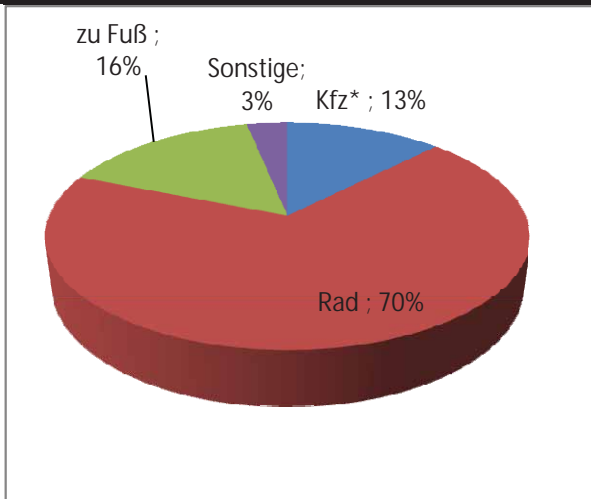
- Hohe Geschwindigkeiten des bergabfahrenden Radverkehrs
- Die vorhandene Radverkehrsanlage endet im Gehwegbereich
- Die Radwege sind an den Knotenpunkten teilweise durch wartende Fußgänger blockiert.

= gezählter Querschnitt
 = Spitzenstunde

*Laut Verkehrszählung aus dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Tübingen von 2008

Knotenpunkt:
Vor dem Haagtor / Radwegtunnel

Zählstelle 2		Datum der Zählung: 15.10.2009 Witterung: Frost, feucht, nebel, Dämmerung						
Fahrzeugart / Verkehrsteilnehmer	Kfz*	Rad	Radfahren auf dem Gehweg	Rad wird geschoben	Radfahrer ohne Licht	zu Fuß	Sonstige	
Zählzeitraum	7:00 - 7:15 Uhr		40	5	0	7	8	4
	7:15 - 7:30 Uhr		41	6	1	10	13	1
	7:30 - 7:45 Uhr		196	23	0	-	56	8
	7:45 - 8:00 Uhr		192	20	1	-	24	0
	8:00 - 8:15 Uhr		60	7	0	-	20	0
	8:15 - 8:30 Uhr		44	8	1	-	16	0
	8:30 - 8:45 Uhr		48	14	0	-	9	2
	8:45 - 9:00 Uhr		63	15	0	-	9	2
2 Std. Summe			684	98	3	17	155	
abgeleiteter Wert für die Spitzenstunde		90	492				116	17
Radverkehrsverhalten				14%	0%	2%		
Anteil der Spitzenstunde			72%				75%	
Verkehrsanteil		13%	70%				16%	3%
Summe aller Verkehrsteilnehmer in der Stunde		698						



Um einen Vergleich herstellen zu können, wurde die Kfz-Verkehrsbelastung auf dem Burgholzweg in die Auswertung einbezogen.

Besondere Auffälligkeiten:

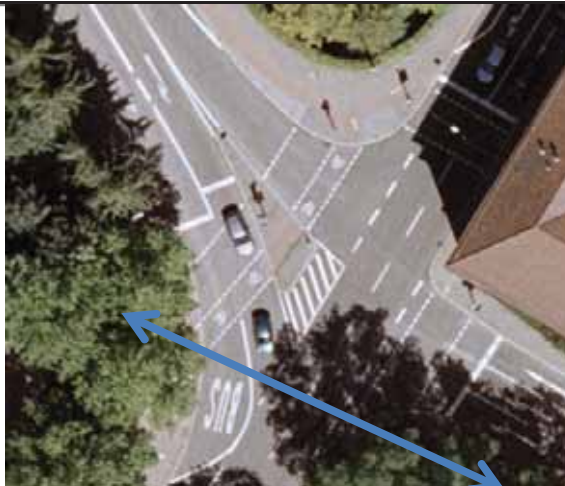
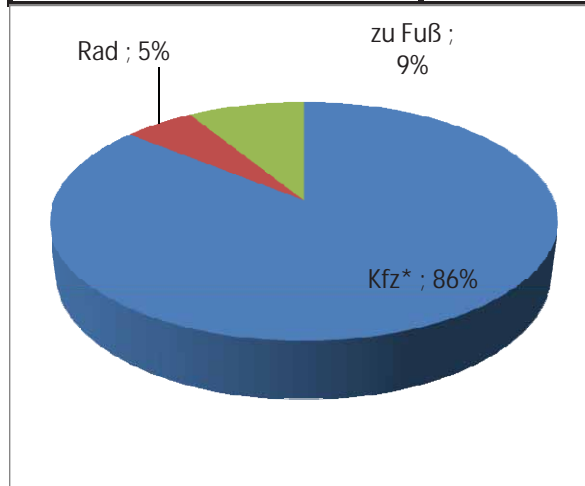
Zur Zeit der Verkehrszählung war die Mühlstraße wegen Bauarbeiten gesperrt und der Verkehrsraum stand zeitweise nur eingeschränkt zu Verfügung.
 Einige Radfahrer fahren schnell bergab Richtung Univeristät.

*Laut Verkehrszählung aus dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Tübingen von 2008

- = gezählter Querschnitt
- = Spitzenstunde

Knotenpunkt:
Hölderlinstraße / Sigwartstraße

Zählstelle 3		Datum der Zählung: 19.10.2009 Witterung: kühl, feucht, neblig, Dämmerung						
	Fahrzeugart / Verkehrsteilnehmer	Kfz*	Rad	Radfahren auf dem Gehweg	Rad wird geschoben	Radfahrer ohne Licht	zu Fuß	Sonstige
Zähl- zeitraum	7:30 - 7:45 Uhr		34	0	2	0	21	2
	7:45 - 8:00 Uhr		25	0	0	0	30	0
	8:00 - 8:15 Uhr		26	0	0	-	25	2
	8:15 - 8:30 Uhr		17	0	3	-	24	0
	8:30 - 8:45 Uhr		24	1	2	-	47	1
	8:45 - 9:00 Uhr		28	1	0	-	61	2
	9:00 - 9:15 Uhr		29	2	0	-	26	1
	9:15 - 9:30 Uhr		20	3	1	-	35	1
	2 Std. Summe		203	7	8	-	269	9
	abgeleiteter Wert für die Spitzenstunde	1.640	102			-	169	
	Radverkehrsverhalten			3%	4%	-		
	Anteil der Spitzenstunde		50%				63%	
	Verkehrsanteil	86%	5%				9%	
Summe aller Verkehrsteilnehmer in der Spitzenstunde		1.911						



Besondere Auffälligkeiten:

Quelle: Google Earth

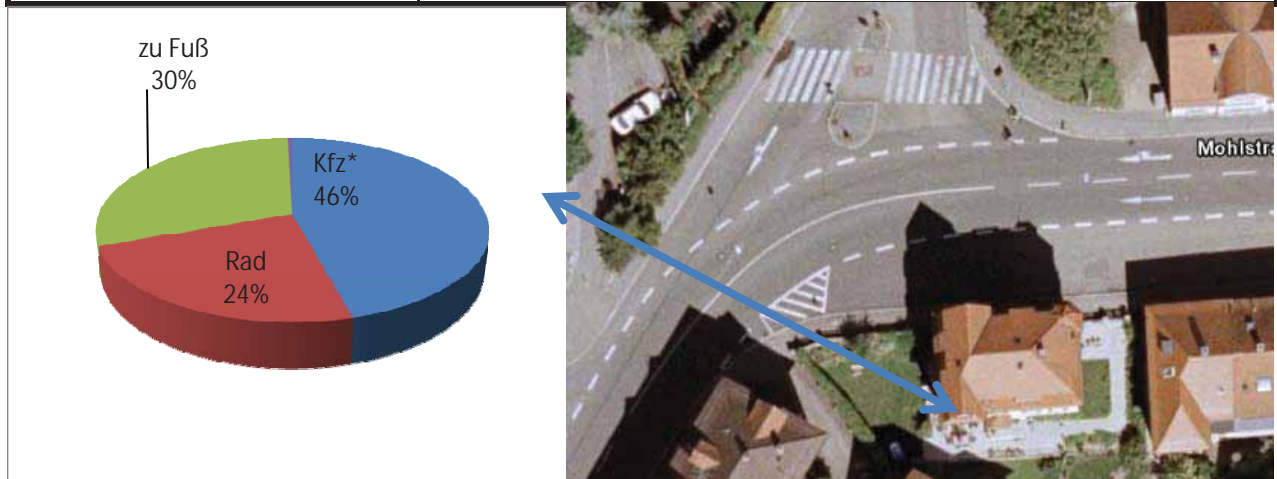
Hohe Geschwindigkeiten des bergabfahrenden Radverkehrs
 Im Bereich der Bushaltestelle kommt es zu pulkartigem Fußverkehr auf dem Radweg.
 Die Radwege sind an den Knotenpunkten teilweise durch wartende Fußgänger blockiert.

*Laut Verkehrszählung aus dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Tübingen von 2008

= gezählter Querschnitt
 = Spitzenstunde

Knotenpunkt:
Haußerstraße / Mohlstraße

Zählstelle 4		Datum der Zählung: 21.10.2009 Witterung: kühl, trocken						
	Fahrzeugart / Verkehrsteilnehmer	Kfz*	Rad	Radfahren auf dem Gehweg	Rad wird geschoben	Rad ohne Licht	ZU Fuß	Sonstige
Zähl- zeitraum	7:30 - 7:45 Uhr		23	0	0	0	23	
	7:45 - 8:00 Uhr		32	0	0	0	32	
	8:00 - 8:15 Uhr		22	0	0	-	36	
	8:15 - 8:30 Uhr		10	0	0	-	21	
	8:30 - 8:45 Uhr		5	0	0	-	12	
	8:45 - 9:00 Uhr		7	0	0	-	21	
	9:00 - 9:15 Uhr		17	0	0	-	25	
	9:15 - 9:30 Uhr		15	0	0	-	10	1
2 Std. Summe			131	0	0	-	180	1
abgeleiteter Wert für die Spitzenstunde		170	87		0	0	112	1
Anteil der Spitzenstunde			66%				62%	
Verkehrsanteil		46%	24%				30%	0%
Summe aller Verkehrsteilnehmer in der Stunde		370						



Quelle: Google Earth

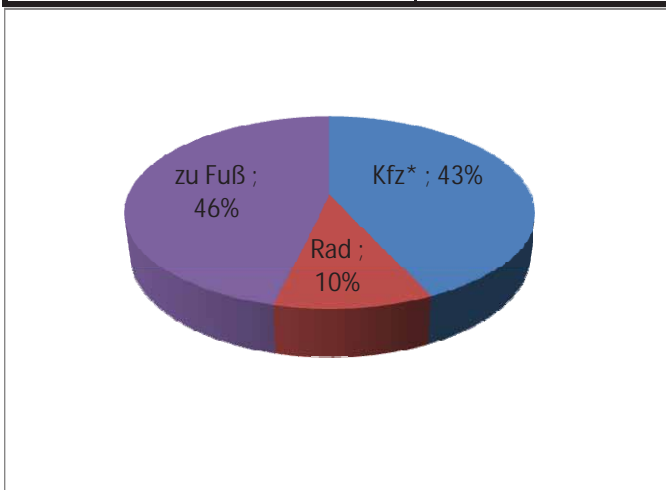
Besondere Auffälligkeiten: keine

*Laut Verkehrszählung aus dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Tübingen von 2008

↔ = gezählter Querschnitt
 = Spitzenstunde

Knotenpunkt:
Karlstraße / Friedrichstraße

Zählstelle 5		Datum der Zählung: 14.10.2009 kühl, trocken, leicht bewölkt					Witterung:	
Fahrzeugart / Verkehrsteilnehmer	Kfz*	Rad	Radfahren auf dem Gehweg	Rad wird geschoben	Rad ohne Licht	zu Fuß	Sonstige	
Zähl- zeitraum	13:00 - 13:15 Uhr		32	0	0	0	97	
	13:15 - 13:30 Uhr		29	0	0	0	102	
	13:30 - 13:45 Uhr		35	0	0	-	110	1
	13:45 - 14:00 Uhr		40	0	0	-	132	3
	14:00 - 14:15 Uhr		27	0	0	-	141	5
	14:15 - 14:30 Uhr		33	0	0	-	158	4
	14:30 - 14:45 Uhr		22	0	0	-	144	3
	14:45 - 15:00 Uhr		43	0	0	-	157	0
2 Std. Summe			261	0	0	-	1041	
abgeleiteter Wert für die Spitzenstunde		560	136				600	16
Radverkehrsverhalten								
Anteil der Spitzenstunde			52%				58%	
Verkehrsanteil		43%	10%				46%	11%
Summe aller Verkehrsteilnehmer in der Stunde		1296						



Besondere Auffälligkeiten:

Zur Zeit der Verkehrszählung war die Mühlstraße wegen Bauarbeiten gesperrt und der Verkehrsraum stand zeitweise nur eingeschränkt zu Verfügung.

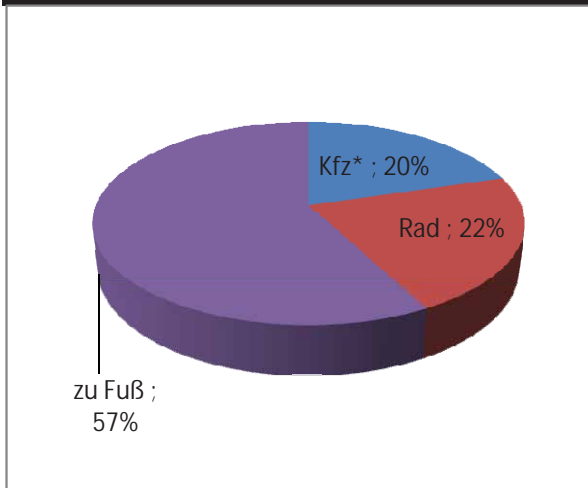
Quelle: Google Earth

*Laut Verkehrszählung aus dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Tübingen von 2008

= gezählter Querschnitt
 = Spitzenstunde

Knotenpunkt:
Uhlandstraße / Karlstraße

Zählstelle 6		Datum der Zählung: 14.10.2009 Witterung: kühl, trocken, leicht bewölkt							
Fahrzeugart / Verkehrsteilnehmer	Kfz*	Rad	Radfahren auf dem Gehweg	Rad wird geschoben	Rad ohne Licht	zu Fuß	Sonstige		
Zählzeitraum	13:15 - 13:30 Uhr		27	0	0	-	104	0	
	13:30 - 13:45 Uhr		38	0	0	-	97	0	
	13:45 - 14:00 Uhr		38	0	0	-	78	0	
	14:00 - 14:15 Uhr		26	0	0	-	60	1	
	14:15 - 14:30 Uhr		15	0	0	-	77	0	
	14:30 - 14:45 Uhr		30	0	0	-	45	1	
	14:45 - 15:00 Uhr		36	0	0	-	80	0	
	15:00 - 15:15 Uhr		32	0	0	-	61	0	
2 Std. Summe		242	0	0	-	602			
abgeleiteter Wert für die Spitzenstunde	120	129				339	2		
Radverkehrsverhalten									
Anteil der Spitzenstunde		53%				56%			
Verkehrsanteil	20%	22%				57%	2%		
Summe aller Verkehrsteilnehmer in der Stunde		588							



Besondere Auffälligkeiten:

Quelle: Google Earth

Zur Zeit der Verkehrszählung war die Mühlstraße wegen Bauarbeiten gesperrt und der Verkehrsraum stand dem Radverkehr nur eingeschränkt zu Verfügung.

Der Fußgängerüberweg wird zum Queren der Fahrbahn mitgenutzt (Radfahrer schieben).

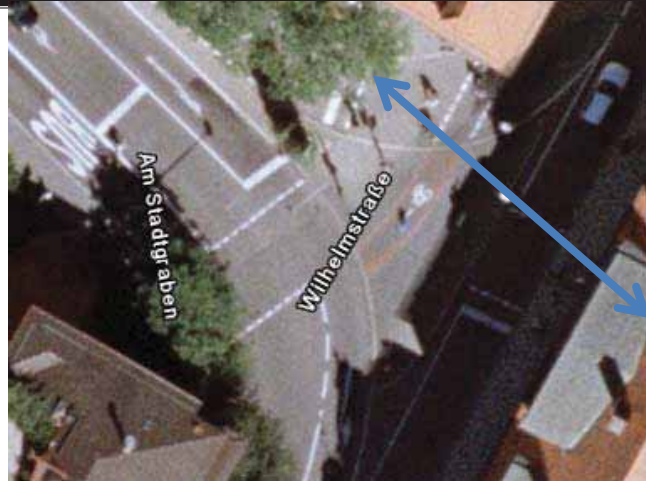
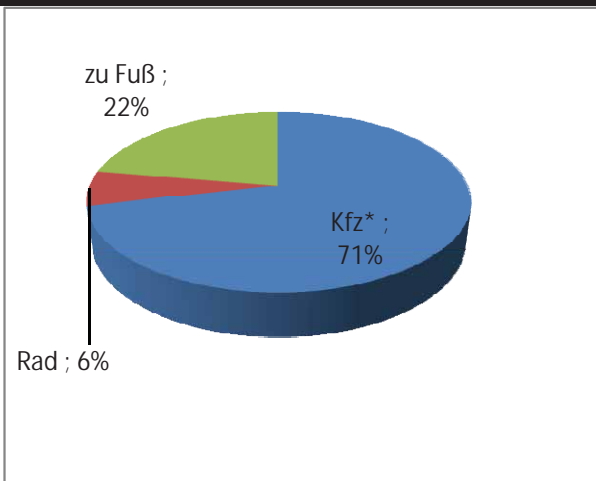
*Laut Verkehrszählung aus dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Tübingen von 2008

= gezählter Querschnitt

= Spitzenstunde

Knotenpunkt:
Wilhelmstraße / Am Stadtgraben

Zählstelle 7		Datum der Zählung: 14.10.2009 Witterung: kühl, trocken, leicht bewölkt						
Fahrzeugart / Verkehrsteilnehmer	Kfz*	Rad	Radfahren auf dem Gehweg	Rad wird geschoben	Rad ohne Licht	ZU Fuß	Sonstige	
Zählzeitraum	13:15 - 13:30 Uhr		48	0	0	-	93	
	13:30 - 13:45 Uhr		27	0	0	-	167	
	13:45 - 14:00 Uhr		52	0	0	-	191	
	14:00 - 14:15 Uhr		47	0	0	-	156	
	14:15 - 14:30 Uhr		48	0	0	-	172	
	14:30 - 14:45 Uhr		41	0	0	-	152	
	14:45 - 15:00 Uhr		37	0	0	-	139	
	15:00 - 15:15 Uhr		31	0	0	-	189	
2 Std. Summe		331	0	0	-	1259	0	
abgeleiteter Wert für die Spitzenstunde	2.190	188	0	0	0	686	0	
Anteil der Spitzenstunde		57%				54%		
Verkehrsanteil	71%	6%				22%	0%	
Summe aller Verkehrsteilnehmer in der Stunde		3064						



Quelle: Google Earth

Besondere Auffälligkeiten:

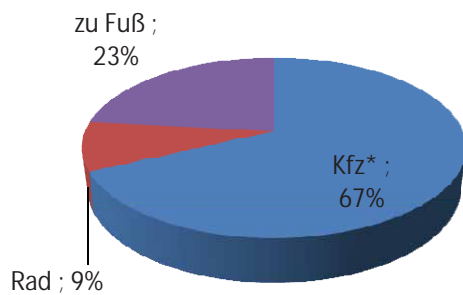
Zur Zeit der Verkehrszählung war die Mülhstraße wegen Bauarbeiten gesperrt und der Verkehrsraum stand dem Radverkehr nur eingeschränkt zur Verfügung.

*Laut Verkehrszählung aus dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Tübingen von 2008

= gezählter Querschnitt
 = Spitzenstunde

Knotenpunkt:
Am Lustnauer Tor / Mühlstraße

Zählstelle 8		Datum der Zählung: 14.10.2009 Witterung: kühl, trocken, leicht bewölkt						
Fahrzeugart / Verkehrsteilnehmer	Kfz*	Rad	Radfahren auf dem Gehweg	Rad wird geschoben	Rad ohne Licht	zu Fuß	Sonstige	
13:15 - 13:30 Uhr		49	6	8	-	90	3	
13:30 - 13:45 Uhr		55	5	9	-	127	2	
13:45 - 14:00 Uhr		85	5	9	-	137	1	
14:00 - 14:15 Uhr		47	6	6	-	140	3	
14:15 - 14:30 Uhr		50	5	8	-	152	5	
14:30 - 14:45 Uhr		66	2	8	-	188	4	
14:45 - 15:00 Uhr		30	2	6	-	130	3	
15:00 - 15:15 Uhr		48	1	8	-	185	0	
2 Std. Summe		430	32	62	-	1149		
abgeleiteter Wert für die Spitzenstunde	1.910	248				655	21	
Radverkehrsverhalten			7%	14%				
Anteil der Spitzenstunde		58%				57%		
Verkehrsanteil	67%	9%				23%	1%	
Summe aller Verkehrsteilnehmer in der Stunde		2.813						



Besondere Auffälligkeiten:

Zur Zeit der Verkehrszählung war die Mühlstraße wegen Bauarbeiten gesperrt und der Verkehrsraum stand dem Radverkehr nur eingeschränkt zu Verfügung.

Einige Radfahrer fahren schnell bergab in Richtung Univeristät.

Es wurden 8 Radfahrer gezählt, welche die LSA missachteten (2%)

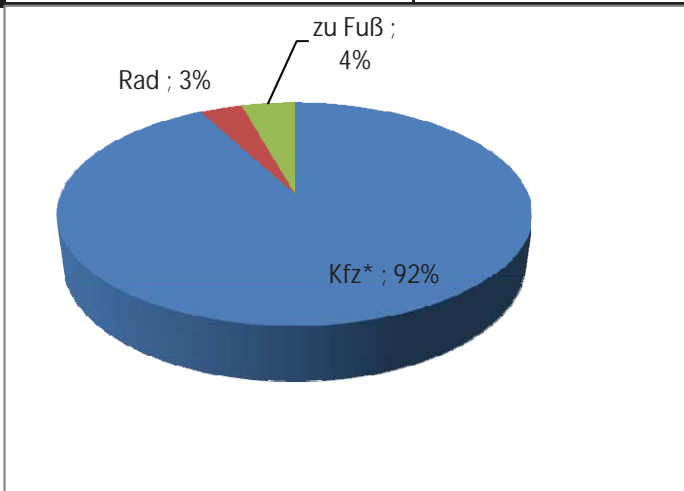
*Laut Verkehrszählung aus dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Tübingen von 2008

= gezählter Querschnitt

= Spitzenstunde

Knotenpunkt:
Wilhelmstraße / Stuttgarter Straße

Zählstelle 9		Datum der Zählung: 14.10.2009 Witterung: kühl, trocken, leicht bewölkt						
Fahrzeugart / Verkehrsteilnehmer	Kfz*	Rad	Radfahren auf dem Gehweg	Rad wird geschoben	Rad ohne Licht	zu Fuß	Sonstige	
Zählzeitraum	16:00 - 16:15 Uhr		8	0	1	-	12	
	16:15 - 16:30 Uhr		23	4	0	-	20	
	15:30 - 16:45 Uhr		14	2	0	-	26	
	16:45 - 17:00 Uhr		22	0	4	-	32	
	17:00 - 17:15 Uhr		15	2	0	-	31	
	17:15 - 17:30 Uhr		20	1	1	-	26	
	17:30 - 17:45 Uhr		17	0	2	-	17	
	17:45 - 18:00 Uhr		11	0	4	-	19	
2 Std. Summe		130	9	12	-	183		
abgeleiteter Wert für die Spitzenstunde	1.960	74				93		
Radverkehrsverhalten			7%	9%				
Anteil der Spitzenstunde		57%				51%		
Verkehrsanteil	92%	3%				4%		
Summe aller Verkehrsteilnehmer in der Stunde		2127						



Besondere Auffälligkeiten:

Quelle: Google Earth

Der südliche Fußgängerüberweg wird auch zum Queren der Kreuzung genutzt .

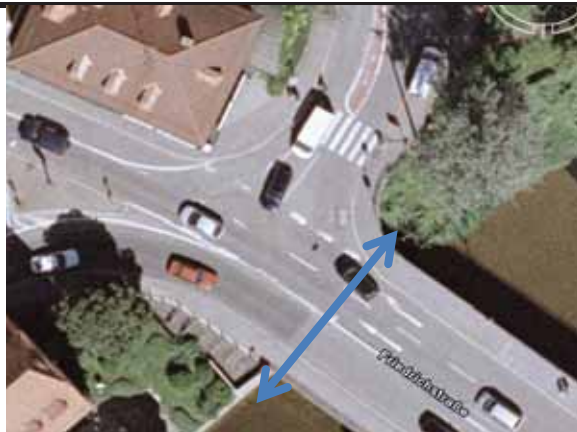
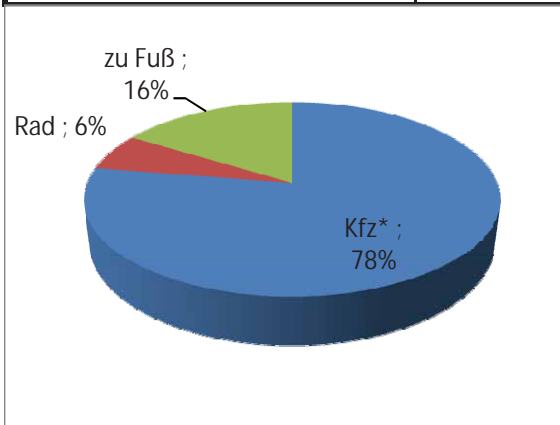
*Laut Verkehrszählung aus dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Tübingen von 2008

↔ = gezählter Querschnitt

■ = Spitzenstunde

Knotenpunkt:
Friedrichstraße / Wöhrdstraße

Zählstelle 10		Datum der Zählung: 14.10.2009 Witterung: kühl, trocken, leicht bewölkt						
Fahrzeugart / Verkehrsteilnehmer	Kfz*	Rad	Radfahren auf dem Gehweg	Rad wird geschoben	Rad ohne Licht	zu Fuß	Sonstige	
Zählzeitraum	16:00 - 16:15 Uhr		34	0	0	-	96	0
	16:15 - 16:30 Uhr		25	0	0	-	86	0
	15:30 - 16:45 Uhr		38	0	0	-	85	0
	16:45 - 17:00 Uhr		22	0	0	-	117	0
	17:00 - 17:15 Uhr		43	0	0	-	97	0
	17:15 - 17:30 Uhr		39	0	0	-	112	
	17:30 - 17:45 Uhr		34	0	0	-	94	1
	17:45 - 18:00 Uhr		41	0	0	-	102	0
2 Std. Summe		276	0	0	-	789	1	
abgeleiteter Wert für die Spitzenstunde	1.990	157				420		
Radverkehrsverhalten			0%	0%				
Anteil der Spitzenstunde		57%				53%		
Verkehrsanteil	78%	6%				16%		
Summe aller Verkehrsteilnehmer in der Stunde	2.567							



Besondere Auffälligkeiten:

Quelle: Google Earth

Zur Zeit der Verkehrszählung war die Mühlstraße wegen Bauarbeiten gesperrt und der Verkehrsraum Der Fußgängerüberweg wird zum Queren der Fahrbahn mitgenutzt (Radfahrer schieben).

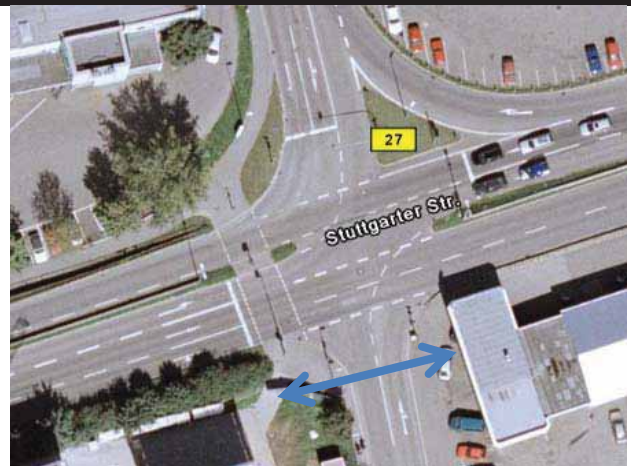
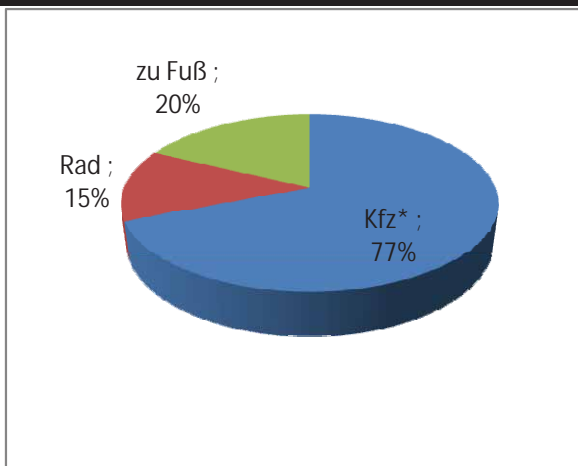
*Laut Verkehrszählung aus dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Tübingen von 2008

= gezählter Querschnitt
 = Spitzenstunde

Knotenpunkt:

Schweickhardtstraße / Stuttgarter Straße B27

Zählstelle 11		Datum der Zählung: 14.10.2009 Witterung: Kühl, trocken, leicht bewölkt						
Fahrzeugart / Verkehrsteilnehmer	Kfz*	Rad	Radfahren auf dem Gehweg	Rad wird geschoben	Rad ohne Licht	zu Fuß	Sonstige	
16:00 - 16:15 Uhr		14	0	0	-	22	0	
16:15 - 16:30 Uhr		13	0	0	-	14	0	
15:30 - 16:45 Uhr		17	0	0	-	38	0	
16:45 - 17:00 Uhr		8	0	0	-	20	0	
17:00 - 17:15 Uhr		27	0	0	-	23	0	
17:15 - 17:30 Uhr		11	0	0	-	19	0	
17:30 - 17:45 Uhr		20	0	0	-	27	1	
17:45 - 18:00 Uhr		15	0	0	-	24	0	
2 Std. Summe		125	0	0	-	187	1	
abgeleiteter Wert für die Spitzenstunde	329	73				100		
Radverkehrsverhalten			0%	0%				
Anteil der Spitzenstunde		58%				53%		
Verkehrsanteil	77%	15%				20%		
Summe aller Verkehrsteilnehmer in der Stunde		502						



Besondere Auffälligkeiten:

Der linksseitige Gehweg wird vom Radverkehr mitbenutzt.

Quelle: Google Earth

*Laut Verkehrszählung aus dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Tübingen von 2008

- = gezählter Querschnitt
- = Spitzenstunde



3.3.1.1 Bereich Zentrum

Vorbemerkung:

Insbesondere auf den Straßen um die Altstadt herum, welche vom Kfz-Verkehr dominiert sind, kommt es für den Radverkehr oft zu vielen kritischen Situationen. Zudem verlaufen die meisten Fahrbeziehungen (Wohnort – Arbeitsplatz / Universität) durch das Zentrum. Die Topografie, die bestehenden Zwangspunkte über den Neckar und ein hohes Aufkommen an Linienbusverkehr sorgen zusätzlich für Konflikte. Es besteht eine hohe Nutzungskonkurrenz zwischen allen Verkehrsarten auf engem Raum.

Fotodokumentation:

Hauptbahnhof – Universität (Die Universität befindet sich in einer für den Radverkehr optimalen Distanzweite von ca. 1,5 km.)

Europaplatz / Hauptbahnhof



geringe Breite, Konflikte mit Fußgängern

Europaplatz / Busbahnhof



geringe Breite, Konflikte mit Fußgängern

Europaplatz



geringe Breite, Probl. mit Falschparkern

Europaplatz



geringe Breite

Europaplatz / Karlstraße



geringe Breite, Konflikte mit Fußgängern

Europaplatz / Karlstraße



geringe Breite, Konflikte mit Fußgängern



Karlstraße



geringe Breite, Probl. mit Falschparkern

Karlstraße



geringe Breite, Probl. mit Falschparkern

Karlstraße / Friedrichstraße



keine Führung für den Radverkehr

Der Streckenabschnitt Eberhardsbrücke-Mühlstraße wurde herausgenommen, da sich zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme dort eine Baustelle befand. Auf diesen Streckenabschnitt wird jedoch zu einem späteren Zeitpunkt nochmals eingegangen.

Wilhelmstraße / Alter Bot. G.



keine Führung für den Radverkehr

Wilhelmstraße / Brunnenstraße



keine Führung für den Radverkehr

Wilhelmstraße / Universität



Benutzungspflicht für den Radverkehr
Im Seitenraum

Wilhelmstraße / Keplerstraße



geringe Breite, Konflikte mit Fußgängern

Kommentar: Die benutzungspflichtigen Radwege im Seitenraum entsprechen nicht den technischen Standards für stark frequentierte Radwege (siehe Breitenangaben im Kapitel 5.1). Sie können derzeit aufgrund einer hohen Konfliktlastigkeit mit Fußgängern nur mit mäßiger Geschwindigkeit befahren werden und es stehen dem Radverkehr keine ausreichenden Querungsstellen zur Verfügung.



3.3.1.2 Bereich Altstadt

Vorbemerkung:

Die Altstadt ist ein wichtiger Zielpunkt für den Radverkehr (siehe Kapitel 3.2.1.6, 3.2.1.9). Es besteht jedoch derzeit keine durchgehende Radverkehrsführung mit direkter Linienführung.

Fotodokumentation:

Lustnauer Tor – Am Markt - Kornhausstraße

Lustnauer Tor / Neue Straße



Neue Straße



uneinheitliche Beschilderung, überfüllte Radparker / für Radf. durchlässige Sackgasse

Neue Straße



nicht für Radfahrer freigeig. Einbahnstraße*

Neue Straße



Ausleihstation für öffentl. Fahrräder

Neue Straße / Holzmarkt



Radparker mit Vorderradklemmen

Holzmarkt



Radtouristen am Holzmarkt

*Die Öffnung der Einbahnstraße wurde bei der Befragung mehrfach gewünscht (siehe Kapitel 3.2.1.14).



Holzmarkt



„wild“ geparkte Fahrräder

Münzgasse



„wild“ geparkte Fahrr. versperren den Gehweg

Neckarhalde / Münzgasse



neu eingerichtete Radparker



Hinweise für den Radfahrer

Neckarhalde / Münzgasse



unsortiertes Parken



schiebender Radf. / nicht freigeig. Einbahnstr.

Hafengasse



für Radfahrer freigegebene Einbahnstraße

Kornhausstraße



für Radfahrer gesperrter Altstadtbereich

Kommentar: Es wurde ein hoher Zielverkehr zur Altstadt festgestellt. Die für den Radverkehr gesperrten Bereiche wurden vom Radverkehr weitgehend akzeptiert und an den Eingängen zur Fußgängerzone wurden vermehrt geparkte Fahrräder festgestellt. Anhand der Quell- Zielbeziehungen ist sollte langfristig eine möglichst direkte Verbindung durch die Altstadt in Ost-West-Richtung geschaffen werden.



3.3.1.3 Stadteile Ost / Lustnau

Vorbemerkung:

Die Wilhelmstraße ist die wichtigste Verbindungsstraße zwischen den Stadtteilen Ost und dem Zentrum.

Fotodokumentation:

Wilhelmstraße



breite Fahrstreifen, Radweg im Seitenber.

Wilhelmstraße / Nordring



parkende Kfz am Radfahrstreifen

Wilhelmstraße / Nordring



keine Führung für linksabbiegende Radf.

Wilhelmstraße / Stuttgarter Str.



Radfahrstreifen

Wilhelmstraße / Landhausstr.



Radfahrweiche ohne Hinweis

Wilhelmstraße stadteinwärts



parkende Kfz auf dem Radfahrstreifen

Kreuzstraße / Kirchgraben



Gehweg „Rad frei“

K6911 / Reithalle



Wirtschaftsweg / Radwegweisung



Kreuzstraße / Kirchgraben



Informationstafel „Naturpark Schönbuch“

Kusterdinger Str. / Grundwiesen



Neckarradweg / kleine Radwegweiser

Stuttgarter Straße / Wilhelmstr.



links fahrender Radf. auf dem Gehweg

Stuttgarter Straße / Wilhelmstraße



links fahrender Radf. auf dem Gehweg

Kreuzstraße / Pfrondorfer Str.



Linksabbieger im Mischverkehr

Alberstraße / Stuttgarter Str.



Verblasster Radfahrstreifen am Knotenpkt.

Kreuzstraße / Pfrondorfer Str.



Schülerradverkehr auf dem Gehweg

Kommentar:

Neben der Schaffung von Radverkehrsverbindungen an die Hauptroute des Radverkehrs Richtung Zentrum und Universität, wurde es als wichtig angesehen auch Nebenrouten abseits des Kfz-Verkehrs zu schaffen und die Verbindungen zu den Freizeitradrouten herzustellen und diese zu beschildern.



3.3.1.4 Stadteile West

Vorbemerkung:

Die B28 „Rheinlandstraße“ führt von Westen kommend mitten durch die Weststadt, stellt eine besondere Barriere für den Radverkehr dar und besitzt keine gesonderte Radverkehrsführung.

Fotodokumentation:

Ammertalradweg – Herrenbergstraße – West Bf.

Rappstraße



Radfahrer auf dem Gehweg

Köllestraße



für Radfahrer durchlässige Sackgasse

Köllestraße / An der Ammer



gemeinsamer Geh-/Radweg (Veloroute)

Ammertalradweg



Beschilderung als Landwirtschaftsweg

Westbahnhof



breite Fahrbahn ohne Radverkehrsführung

Köllestraße / Ammerbegleitweg



eingefahrener Erdweg

Sindelfinger Str. / Ammertalradweg



Querungsstelle des Radverkehrs

Ammertalradweg



Vorfahrt für den Radfahrer nicht ersichtlich



Schleifmühlweg



Fahrbahn ohne Radverkehrsführung

Schleifmühlweg / Westbahnhofstr.



Knotenpkt. ohne Radverkehrsführung

Sindelfinger Straße



Schulweg im Industriegebiet Knotenpkt.

Herrenberger Straße



Überleitung zur Radverkehrsführung fehlt

Herrenberger Straße / B28



ungesicherte Querungsstelle

Schleifmühlweg



Fahrbahn ohne Radverkehrsführung

Schleifmühlweg / Sindelfinger Str.



breite Fahrbahn ohne Radverkehrsführung

Sindelfinger Str./ Unterführung B28



unübersichtliche Unterführung

Hagellocher Straße / Gösstraße



ungesicherte Querungsstelle

Kommentar:

Für den Radverkehr fehlen vielerorts eindeutige Streckenverläufe. Vorhandene Radverkehrsverbindungen und Linienführungen sind oft nicht einheitlich und durchgängig.



3.3.1.5 Stadteile Süd

Vorbemerkung:

Die Hauptverkehrsstraßen B27 und B28 stellen für die Radfahrer in der Südstadt eine hohe Trennwirkung dar.

Fotodokumentation:

Behördenzentrum – Französisches Viertel – Reutlinger Straße

Hegelstraße / Bahnbrücke



Zweirichtungsradsverkehr mit Fußgängern

Wilhelm-Keil-Str./Rampe zur Hegelstr.



Rampenzufahrt zur Bahnbrücke B28

Wilhelm-Keil-Straße (Südende)



Fahrbahnende ohne Fortsetzung für Radf.

Gottlieb-Bräuning-Str./Derendinger Str.



Gehweg „Rad frei“

Christophstraße



Verkehrsberuhigter Bereich

Loretto



abgehängte verkehrsberuhigte Straße

Reutlinger Straße / Frz. Viertel



Zweirichtungsradsweg

Schweickhardtstraße / Stuttg. Str.



gemeinsamer Geh- und Radweg



Eberhardstraße /Stuttg. Str.



Knotenpunktzufahrt ohne Radverkehrsant.

Ludwigstraße / Reutlinger Straße



Knotenpunktzufahrt ohne Radverkehrsant.

Reutlinger Straße / Tankstelle



links fahrender Radfahrer

Reutlinger Straße / Depotstraße



Knotenpunktzufahrt ohne Radverkehrsführung

Reutlinger Straße stadteinwärts



Radfahrer auf dem Gehweg

Eugenstraße / Schweickhardtstraße



Durchfahrtsperre für Kfz

Marienburger Straße



benutzungspflichtiger Radweg

Jurastraße / Heinenstraße



Radfahrer im Mischverkehr am Knotenpunkt

Kommentar:

Die vorhandenen Radverkehrsverbindungen in die Innenstadt sind mit Umwegen verbunden. An den Querungen der Hauptverkehrsstraßen stehen dem Radverkehr zumeist keine ausreichend dimensionierten und sicheren Radverkehrsanlagen zur Verfügung.



3.3.1.6 Stadteile Nord

Vorbemerkung:

In dem bevölkerungsreichsten Stadtteil stehen überwiegend großzügig bemessene Straßenquerschnitte ohne Radverkehrsanlagen zur Verfügung.

Fotodokumentation:

Berliner Ring - Waldhäuser Ost - Nordring – Französisches Viertel – Reutlinger Straße

Im Schönblick / Nordring



Knotenpunktzufahrt ohne Radverkehrsf.

Berliner Ring / Waldorfschule



Für den Radf. nicht freigegebene Einbahnstr.

Berliner Ring



Straßenquerschnitt ohne Radverkehrsf.

Berliner Ring / Waldhäuser Straße



Radfahrer im Mischverkehr am Knotenpkt.

Berliner Ring / Hallenbad



Straßenquerschnitt ohne Radverkehrsf.

Berliner Ring / Hallenbad



Radparker „Vorderradklemme“



Im Schönblick / Berliner Ring



Straßenquerschnitt ohne Radverkehrsf.

Berliner Ring



Unterführung

Im Schönblick / Nordring



Keine Radverkehrsführung am Knotenpunkt, verblasster Schutzstreifen

Berliner Ring / Waldorfschule



Nordring



verblasster Schutzstreifen

Nordring



ehem. Radverkehrsführung nicht mehr zu erkennen

Kommentar:

Die Stadtteile Nord sind aufgrund der Topographie für den Radverkehr von der Innenstadt aus nur unter einem erhöhten Kraftaufwand zu erreichen. Hier wird die Fahrradmitnahme in Bussen als ein wichtiger Baustein angesehen, des weiteren sind an den Steigungs- und Gefällstrecken besondere Details mit asymmetrischen Radverkehrsführungen möglich. Ein Wegeleitsystem für den Rad- und Fußverkehr könnte die Orientierung der zumeist mäandierend verlaufenden Wege- und Straßenführungen erheblich verbessern.



3.3.1.7 Universität

Vorbemerkung:

Im Stadtteil Universität gibt es den größten Anteil aller Arbeitsplätze in Tübingen, zudem ist es wichtig, dass die universitären Einrichtungen für die große Anzahl der Rad fahrenden Studenten gut zu erreichen sind.

Fotodokumentation:

Nordring – Schnarrenbergstraße – Rümelinstraße – Hölderlinstraße

Schnarrenbergstr./Elf.-Aulhorn-Str.



Straßenquerschnitt ohne Radverkehrs.

Schnarrenbergstr./Fronsbgrstr.



Knotenpunkt ohne Radverkehrsführung

Schnarrenbergstr./O.-Müller-Str.



Knotenpunkt ohne Radverkehrsführung

Otfried-Müller-Straße



Straßenquerschnitt ohne Radverkehrsführung

Schnarrenbergstraße



Querungshilfe engt den Querschnitt ein

Schnarrenbergstraße



keine Radverkehrsführung vorhanden



Herrenberger Str./ P-Hs. König



Radfahrer auf dem Gehweg

Herrenberger Straße / P-Haus König



linksseitig Radf. auf dem Gehweg (Gegenrichtung)

Herrenberger Straße



Knotenpunktzufahrt ohne Radverkehrsf.

Schnarrenberg Str. / Treppe



schiebende Radfahrer

Rümelinstr. / Am Stadtgraben



Verbindungsweg mit Schieberinnen

Hölderlinstraße



schiebende Radfahrer auf Radweg

Rümelinstraße / alter Bot. Gart.



Fahrgäste des ÖPNV auf dem Radweg

Rümelinstraße / alter Bot. Gart.



Vorgezogener Radaufstellstreifen

Brunnsstraße



auf den Bus wartende Radfahrer

Hölderlinstraße / Sigwartstraße



wartender Querverkehr auf dem Radweg

Kommentar: Die Streckenverläufe sind zumeist nicht durchgängig mit einheitlichen Radverkehrsführungen ausgestattet. Insbesondere an Knotenpunkten fehlen ausreichend dimensionierte und für alle Fahrrichtungen bestehende Radverkehrsanlagen.



3.3.1.8 Ortsteil Bühl

Vorbemerkung :

Der Stadtteil liegt in der Ebene, die Nachbarorte befinden sich jeweils in ca.1,5 km Entfernung, dem optimalen Distanzbereich für Radverkehr.

Fotodokumentation:

Von West nach Ost

Römerstraße – Schloßstraße – Eugen-Bolz-Straße

Eugen-Bolz-Straße / Rathaus



Brücke mit Verkehrszeichen „Gehweg“,

Eugen-Bolz-Straße / Rathaus



Radparker ohne Überdachung

Eugen-Bolz-Straße / Rathaus



durchlässige Sackgasse für Radfahrer

Eugen-Bolz-Straße



Fahrbahnquerung ohne Radverkehrsfl.

Eugen-Bolz-Straße / In den Kreuzäckern



Radweg ohne Überleitung auf die Fahrbahn



linksseitig verlaufender Radweg im Anschluss



Eugen-Bolz-Straße / Bonlanden



von der Fahrbahn abgesetzt geführter Radweg über eine Knotenpunktzufahrt

Weilerburgstraße Richtung Kilchberg und Tübingen



Beschilderung als landwirtschaftlicher Weg mangelhafte Radwegweisung

Kommentar:

Auf den Nebenstraßen kann der Radverkehr mit weiteren Orientierungshilfen gut geführt werden. Wichtig sind Führungshilfen auf der Fahrbahn und insbesondere an den Knotenpunkten mit kreuzendem Kfz-Verkehr.



3.3.1.9 Ortsteil Kilchberg

Vorbemerkung:

Der Stadtteil liegt in der Ebene, die Nachbarorte befinden sich mit jeweils ca. 1,5 km Entfernung im optimalen Distanzbereich für den Radverkehr.

Fotodokumentation:

Von West nach Ost

Römerstraße – Schlosstraße – Eugen-Bolz-Straße

L370 Bahnhofstraße zwischen Kilchberg und Bühl



Außerortsradweg



Führung über Zufahrt zum Industriegebiet

L370 Bahnhofstraße



Radfahrer auf der Fahrbahn und in Gegenrichtung auf dem Gehweg

L370 Bahnhofstraße / Tessinstraße



keine Radverkehrsführung im Knotenpunkt und den Zufahrtsarmen



L370 Bahnhofstr. / Ehingenstr.



Knotenpunkt ohne Radwegeführung

Ehingenstr. / Theodor-Heuss-Str.



Wegeversatz ohne Radien

Bühler Straße / Weilheimer Str.



Fußgänger auf der Fahrbahn

Weilheimer Str. / Am Keltengrab



Radwegweisung unterschiedlichen Typs

Kommentar:

Mit Ausnahme der Radwegweisung gibt es im Ortsteil Kilchberg lediglich Radverkehrsanlagen zu den west- und östlich gelegenen Ortsteilen ohne Anbindung und Führungshilfen für den innerörtlichen Radverkehr.



3.3.1.10 Ortsteil Weilheim

Vorbemerkung:

Weilheim liegt wie die angrenzenden Ortsteile in der Ebene. Es bestehen Radwegeverbindungen entlang der klassifizierten Straßen zu den Nachbarkommunen sowie nach Tübingen, die alle in für Radfahrer optimaler Distanz liegen.

Fotodokumentation:

Von West nach Ost

Paul-Schneider-Str.



Radfahrer verlässt Tempo-30-Zone

Paul-Schneider-Str. / Wilonstr.



große Radien an den Knotenpunkten

Paul-Schneider-Str. / Wilonstr.



Radwegweisung

Wilonstraße



Verkehrsraum „Straße“ ohne Gehwege

Wilonstraße



Kickborder an der Schule

Am Ölacker



durchlässige Sackgasse für den Radverkehr



Wilonstraße



Radfahrer auf der Fahrbahn

Alte Landstraße



breite Straßenquerschnitte ohne Markierungen

Kommentar:

Wie bereits in den Ortsteilen Bühl und Kilchberg beschränkt sich die Radverkehrsinfrastruktur auf vereinzelte Radwegweiser, benutzungspflichtige Radwege entlang der klassifizierten Straßen und einzelne Radabstellanlagen.



3.3.1.11 Ortsteil Pfrondorf

Vorbemerkung:

Pfrondorf liegt etwa 100 Höhenmeter oberhalb Tübingens, süd-östlich des Stadtgebiets.

Fotodokumentation:

Von West nach Ost

Weiherwasenweg / Lustnauer Str.



straßenbegleitender Radweg in die Ortslage

Steinbruchstraße / Am Ziegelacker



Verkehrsberuhigungselemente am Orteingangsbereich

Steinbruchstr. / Lustnauer Str.



Ende Tempo-30-Zone

Lustnauer Straße / Weiherstraße



langgezogene Querungshilfe

Lustnauer Str. / Weiherstraße



Mittelsinsel auf der Durchgangsstraße

Lustnauer Straße



Radfahrer auf dem linksseitigen Gehweg



Blaihofstraße / Kohlplattenweg



Übergang zur Außerortslage

Schule am Kohlplattenweg



Rad fahrende Kinder auf dem Schulhof

Lustnauer Straße / Zollernstr.



Bike and Ride?

Richtung Schönbuch



Radwegweisung am Baum

Kommentar:

Bislang bestehen begleitende Wege parallel in einem Abstand zu den klassifizierten Straßen Richtung Lustnau und Tübingen. Aufgrund des Höhenunterschieds sind die Radwegeverbindungen entsprechend sicher und übersichtlich zu gestalten.



3.3.1.12 Ortsteil Hirschau

Vorbemerkung:

Hirschau liegt in der Neckarebene vier Kilometer westlich von Tübingen und somit in einem für den Radverkehr günstigen Distanzbereich.

Fotodokumentation:

Von Ost nach West

Kingersheimer Straße / Ortseingang von Osten L371



Mittelinsel als Querungshilfe für den Radverkehr keine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn in die Ortslage



Kingersheimer Straße



Fahrbahn ohne Markierungen

Kingersheimer Straße / Fahrweg



Gehweg „Rad frei“

Kingersheimer Str. / Kirchplatz



Fahrbahn ohne Markierungen

Kingersheimer Straße / Schulstraße



Radfahrer in der Tempo-30-Zone



Industriestraße



Fernradwegeführung, Gehweg „Rad frei“

Schulstraße



Fahrbahnmarkierung in Tempo-30-Zone

Theodor-Sturm-Straße / Jahnstr.



Umlaufsperre auf dem Schulweg

Ortsausgang Richtung Wurmlingen



Beschilderung als landwirtschaftlicher Weg

Lenaustraße / Schule Hirschau



geparkte Fahrräder an der Schule

Industriestraße



breite Fahrbahn im Industriegebiet

Kommentar:

Die bisherigen Radverkehrsverbindungen verlaufen ausschließlich über Nebenstraßen, die Hauptverkehrsstraße wurde bislang ausgespart. Die bestehenden Radwegeverbindungen verlaufen parallel in einem Abstand zu den klassifizierten Straßen Richtung Tübingen. Aufgrund des Höhenunterschieds sind die Radwegeverbindungen entsprechend sicher und übersichtlich zu gestalten.



3.3.1.13 Ortsteil Unterjesingen

Vorbemerkung:

Unterjesingen liegt ca. 4 Kilometer westlich von Tübingen und somit im optimalen Distanzbereich für den Radverkehr.

Fotodokumentation:

Von Ost nach West

Ammertalbahnstraße / Bahnhof Unterjesingen



Übergang vom Gleis mit Rampe zur Fahrbahn



überdachte Radparker am Bahnhof

Ammertalbahnstraße / Bf.



nicht überdachte Radparker am Bahnhof

Jesinger Hauptstraße B28



Fahrbahn mit Mittelmarkierung

Jesinger Hauptstraße B28



signalisierte Querungshilfe

Kirchhalde / B28



Radfernweg gegen die Einbahnstraße



Jesinger Hauptstr. / Weinsteige



wartende Kinder an signalisierte Querung

Jesinger Hauptstraße B28



parkende Fahrzeuge auf dem Gehweg

Jesinger Hauptstr. / Möchhüttenweg



Knotenpunkt ohne Radverkehrsführung

B28 Jesinger Hauptstr. von Westen



fehlender Übergang zum Radweg

Kirchhalde



durchlässige Sackgasse für Radfahrer

B28 Jesinger Hauptstraße Ri Westen



straßenbegleitender Radweg

Kommentar:

Die vom Kfz-Verkehr stark belastete B28 ist für den Radverkehr sehr unattraktiv und gefährlich. Eine optimale Ausstattung der Querungsstellen über die B28 für die nördlich der B28 wohnenden Einwohner ist wichtig zur Erschließung der vorhandenen Radverkehrsführungen im Süden von Unterjesingen.



3.3.1.14 Ortsteil Hagelloch

Vorbemerkung:

Hagelloch liegt etwas über 100 Meter oberhalb von Tübingen am Rande des Naturparks Schönbuch. Es ist über einen straßenbegleitenden Radweg entlang der Kreisstraße 6914 an das Tübinger Radverkehrsnetz angeschlossen. Weitere radverkehrliche Verbindungen bestehen zur Morgenstelle und nach Waldhausen.

Fotodokumentation:

Von Nord nach Süd

Entringer Str. / Dornächerweg



geparktes Fahrrad an Buswendschleife

Entringer Straße / Brombergstr.



abknickende Vorfahrt im Ortseingangsbereich

Am Dorfbrunnen / Quellgasse



Radwegweisung

Hagellocher Str. / Schlossgartenstr.



Fahrbahnmarkierungen im Knotenpunkt

Hagellocher Str./Schlossgartenstr. Friedensweg / Am Dorfbrunnen



Fahrbahnquerschnitt einer Nebenstr.



Einbahnstraße in Richtung Ortslage



Heuberger-Tor-Weg



Breite Nebenstraßenverbindung

K6914



Radwegeverbindung nach Tübingen

Kommentar:

Aufgrund der geringen Verkehrsbelastungen besteht hauptsächlich der Bedarf die Radverkehrsanlagen entlang der K6914 sowie das Wegeleitsystem zu optimieren.



3.3.1.15 Ortsteil Bebenhausen

Vorbemerkung:

Bebenhausen ist mit 320 Einwohnern der kleinste und abgelegenste Ortsteil mit dem Schloss Bebenhausen als wichtigen touristischen Zielort.

Fotodokumentation:

Von Nord nach Süd

L1208 Richtung Dettenhausen



sanierungsbedürftiger Radweg

L1208 Richtung Bebenhausen



Radwegeverbindung am Ortseingang

Schloss Bebenhausen mit Museum



wichtiges touristisches Ziel für Radfahrer



Radparker im Schloss

Schönbuchstr. / Zeughausgarten Schönbuchstraße



verblasste Fahrbahnmarkierung



wohnnah geparkte Fahrräder



Am Goldersbach / Am Ziegelberg



unterschiedliche Formen von Radwegweisern

Am Goldersbach/Am Ziegelberg Schönbuchstr./Bebenhauser Str.L1208













durchlässige Sackgasse für Radfahrer






Einmündungsbereich zum Zweirichtungsradweg






Kommentar:

Aufgrund der hohen touristischen Attraktivität (Hohenzollernweg und „TÜ-Tour“ (Radrundweg des Kreises)) sind entsprechende Radverkehrsinfrastrukturelemente wie Rastplatz, Infotafel und Radparker in Betracht zu ziehen und in dem Zusammenhang auch die Radwegeverbindungen instand zu setzen bzw. auszubauen.

Lfd. Nr.	Tag	Uhrzeit	Stadt- / Ortsteil, Straße / Knotenpunkt - Strecke -	Fahrt-richtung	Länge der Aufnahmezeit [min:sek]	Anzahl der Interaktionen	Konfliktbeteiligte / -bezeichnung	Fahrge-schwindigkeit	Gefahren-potenzial	Art der Radverkehrs-anlage	Regelverstoß	Besonderheit	Foto
1.	14.10 Mitt-woch	18:30	Altstadt, Karlstraße	S-N	0:05	-	-	15-20	-	Fahrbahn	-	-	
2.	15.10 Don-nerstag	13:45	OT Weilheim Bahnhofstraße / Alte Landstraße	W-N	0:40	5	Radfahrer Fußgänger Engstelle	20-25	vorhanden	Fahrbahn / gem. Rad-/ Fußweg	ja, FGÜ befahren	Radverkehrsführung im Knotenpunkt fehlt. Der Fußgängerüberweg (FGÜ) wird zum Queren der Fahrbahn genutzt.	
3.	16.10 Freitag	9:45	Universität, Frondsbergstraße Parkhaus König	W-O	0:33	-	-	20	vorhanden	Fahrbahn / nicht Benutzungspf. Rfstr. / Gehweg „Rad frei“	ja, zu schnell	Wechsel der Radverkehrsanlage ohne Führung / Ampelgriff Wartebereich mit Fußgänger	
4.	16.10 Freitag	11:05	Universität, Wege im Alten Botanischen Garten	W-O	2:00	5	Fußgänger	15	vorhanden	Gehweg „Rad frei“ / Fahrbahn	ja, zu schnell	Radfahrer mit Gepäck und Tasche am Lenker (nicht im Bild zu sehen). Behinderung von Fußgängern	
5.	16.10 Freitag	18:20	Altstadt / Weststadt, Jakobsgasse – Seelhausgasse – Radtunnel	O-W	1:17	5	Fußgänger P-Kfz	10-15	vorhanden	Fahrbahn / T30	ja	Wechsel der Radverkehrsanlage ohne Führung	






Lfd. Nr.	Tag	Uhrzeit	Stadt- / Ortsteil, Straße / Knotenpunkt - Strecke -	Fahrt-richtung	Länge der Aufnahmezeit [min:sek]	Anzahl der Interaktionen	Konfliktbeteiligte / -bezeichnung	Fahrge-schwindigkeit	Gefahren-potenzial	Art der Radverkehrs-anlage	Regelverstoß	Besonderheit	Foto
6.	16.10 Freitag	18:15	Universität, Herrenberger Straße – Rümmelinstraße	O-W	1:17	2	Bus Pkw	20	vorhanden	Fahrbahn / T30	ja, Fahren auf Busstreifen	Wechsel der Radverkehrsanlage ohne Führung	
7.	16.10 Freitag	18:25	Altstadt, Schmiedtorstraße	N-S	0:44	4	Radfahrer Pkw Fußgänger	20	vorhanden	Fahrbahn	-	Aufstellbereich an LSA	
8.	16.10 Freitag	19:50	Südstadt, Reutlinger Straße / Hügelstraße	W-O	0:41	1	Radfahrer	<10	hoch	Keine / Zweirichtungs- radweg	ja, Rotlichtsünder	Fahren auf dem Gehweg entgegen der Fahrtrichtung	
9.	16.10 Freitag	11:10	Altstadt, Beim Nonnenhaus - Nonnegasse	O-W	0:35	4	Radfahrer P-Kfz Fußgänger	<15	vorhanden	Fußgängerzone	ja, Radfahrverbot	Zielverkehr zum Einkaufen	
10.	16.10 Freitag	19:55	Südstadt, Reutlinger Straße	O-W	0:33	-	-	<15	vorhanden	Zweirichtungs- radweg	-	Mutter mit zwei Kindern mit dem Rad zum Einkaufen	






Lfd. Nr.	Tag	Uhrzeit	Stadt- / Ortsteil, Straße / Knotenpunkt - Strecke -	Fahrt-richtung	Länge der Aufnahmezeit [min:sek]	Anzahl der Interaktionen	Konfliktbeteiligte / -bezeichnung	Fahrge-schwindigkeit	Gefahren-potenzial	Art der Radverkehrs-anlage	Regelverstoß	Besonderheit	Foto
11.	16.10 Freitag	19:53	Südstadt, Hügelstraße / Reutlinger Straße	S-N	0:27	2	P-Lkw Engstelle	<10	hoch	Fahrbahn / Gehweg	ja, fahren auf Gehweg	Mütter mit zwei Kindern mit dem Rad zum Einkaufen	
12.	16.10 Freitag	18:17	Altstadt, Herrenberger Straße - Schmiedtorstraße	N-S	0:23	-	-	10	vorhanden	Fahrbahn	-	Keine reguläre Aufstellfläche vorhanden	
13.	16.10 Freitag	10:20	Universität, Rümelinstraße	O-W	0:23	1	Bus	>25	vorhanden	Radweg im Seitenbereich / Fahrbahn	-	Wechsel der Radverkehrsführung an Haltestelle mit LSA, keine Fortsetzung der Radverkehrsführung	
14.	16.10 Freitag	9:50	Universität, Herrenberger Straße - Keltternstraße	NW-SO	0:22	2	Lkw Pkw	15	vorhanden	Fahrbahn	-	Fehlende Radverkehrsführung / Aufstellflächen am Knotenpunkt	
15.	16.10 Freitag	9:55	Universität, Herrenberger Straße - Keltternstraße	NW-SO	0:20	1	Pkw	15	hoch	Fahrbahn	-	fehlende Radverkehrsführung / Aufstellflächen am Knotenpunkt	

Lfd. Nr.	Tag	Uhrzeit	Stadt- / Ortsteil, Straße / Knotenpunkt - Strecke -	Fahrt-richtung	Länge der Aufnahmezeit [min:sek]	Anzahl der Interaktionen	Konfliktbeteiligte / -bezeichnung	Fahrge-schwindigkeit	Gefahren-potenzial	Art der Radverkehrs-anlage	Regelverstoß	Besonderheit	Foto
16.	16.10 Freitag	10:05	Universität, Herrenberger Straße	SO - NW	0:17	-	-	<10	hoch	Fahrbahn / Gehweg	ja, fahren auf Gehweg	Steigung	
17.	16.10 Freitag	10:15	Universität, Herrenberger Straße	W-N	0:20	-	-	<10	vorhanden	Fahrbahn	-	Fehlende Radverkehrsführung	
18.	16.10 Freitag	10:18	Universität, Rümelinstraße	W-O	0:13	5	Fußgänger	10-20	hoch	Gehweg „Rad frei“	ja, zu schnell	Radverkehrsanlage nicht Nutzergerecht	
19.	16.10 Freitag	10:50	Altstadt, Kornhausstraße	W-O	0:05	-	-	0	-	Fußgängerzone	-	Radfahrer schiebt	
20.	17.10 Sams-tag	13:15	Südstadt, Königsberger Straße - Alexanderstraße	O-W	2:17	4	Fußgänger Engstelle	<15	vorhanden	Fahrbahn / Gehweg	-	Vater mit zwei Kindern auf dem Rad	



Lfd. Nr.	Tag	Uhrzeit	Stadt- / Ortsteil, Straße / Knotenpunkt - Strecke -	Fahrt-richtung	Länge der Aufnahmezeit [min:sek]	Anzahl der Interaktionen	Konfliktbeteiligte / -bezeichnung	Fahrge-schwindigkeit	Gefahren-potenzial	Art der Radverkehrs-anlage	Regelverstoß	Besonderheit	Foto
21.	17.10 Samstag	12:00	Südstadt, Galgenbergstraße - Königsberger Straße	N-O	1:56	3	Engstelle	10-20	vorhanden	Gehweg / Fahrbahn	ja, fahren auf Gehweg		
22.	17.10 Samstag	17:30	Waldhäuser-Ost, Haußerstraße – Im Schönblick – straßenbegleitender Radweg am Nordring (Südseite)	O-W	1:01	2	Pkw Radfahrer	10-15	vorhanden	Fahrbahn / Gem. Geh.-Radweg	.	Familienausflug mit dem Rad (2 Erw. 3 Kinder)	
23.	17.10 Samstag	14:15	Südstadt, Augustusstraße	O-W	0:53	2	P-Kfz	<10	vorhanden	T30	ja, fahren auf Gehweg	Begleitung eines Kindes mit Roller auf dem Gehweg.	

Lfd. Nr.	Tag	Uhrzeit	Stadt- / Ortsteil, Straße / Knotenpunkt - Strecke -	Fahrt-richtung	Länge der Aufnahmezeit [min:sek]	Anzahl der Interaktionen	Konfliktbeteiligte / -bezeichnung	Fahrge-schwindigkeit	Gefahren-potenzial	Art der Radverkehrs-anlage	Regelverstoß	Besonderheit	Foto
24.	17.10 Samstag	14:15	Derendingen, Hechinger Straße	N-S	0:41	4	Pkw	15	hoch	Fahrbahn / gem. Geh-/Radweg	-	Übergang vom Mischverkehr zum Radweg im Seitenbereich	
25.	17.10 Samstag	18:00	Lustnau, Bebenhäuser Straße / Wilhelmstraße / Kreuzstraße	N-S	0:32	-	-	>25	vorhanden	Fahrbahn	ja, LSA Fußgängerfurt	Fehlende fahrbahnseitige Radverkehrsführung im Knotenpunkt	
26.	17.10 Samstag	15:00	Altstadt, Wilhelmstraße	W-O	0:34	2	Fußgänger	20	vorhanden	Radweg im Seitenbereich	-	Radverkehrsanlage nicht Nutzergerecht	
27.	17.10 Samstag	18:00	Lustnau, Bebenhäuser Straße / Wilhelmstraße /	W-O	0:13	1	Pkw	<10	vorhanden	keine	ja, LSA Fußgängerfurt	Fehlende fahrbahnseitige Radverkehrsführung im Knotenpunkt	
28.	18.10 Sonntag	9:45	Altstadt, Bachgasse - Froschgasse	W-SO	0:30	1	Engstelle	20	-	Fahrbahn	-	-	






Lfd. Nr.	Tag	Uhrzeit	Stadt- / Ortsteil, Straße / Knotenpunkt - Strecke -	Fahrt-richtung	Länge der Aufnahmezeit [min:sek]	Anzahl der Interaktionen	Konfliktbeteiligte / -bezeichnung	Fahrge-schwindigkeit	Gefahren-potenzial	Art der Radverkehrs-anlage	Regelverstoß	Besonderheit	Foto
29.	18.10 Sonntag	17:50	Waldhäuser-Ost, Verbindungsweg Auf dem Kreuz – Nordring (Studentendorf)	N-S	0:20	2	Fußgänger	15	vorhanden	Gehweg „Rad frei“	-	Streckenabschnitt mit hoher Erlebnisqualität	
30.	18.10 Sonntag	18:30	Pfrondorf, Blaihofstraße / Höhbergstraße	N-S	0:45	-	-	15	-	Fahrbahn	-	-	
31.	19.10 Montag	8:00	Universität, Hölderlinstraße - Sigwartstraße	S-N	0:39	2	Fußgänger Pkw	15-20	hoch	keine	ja, Gegeweg in Gegenrichtung	Fehlende fahrbahnseitige Radverkehrsführung im Knotenpunkt	
32.	19.10 Montag	8:00	Universität, Herrenberger Straße	NW-SO	0:45	-	Pkw	>20	vorhanden	keine	ja, Fahren auf Busstreifen	Der Radfahrer fühlt sich auf dem Busstreifen – getrennt vom Kfz-Verkehr – sicherer.	
33.	19.10 Montag	8:05	Universität, Hölderlinstraße / Gmelinstraße	NO-SW	0:39	1	Pkw	20	vorhanden	Fahrbahn	ja., keine Radwegbenutzung	Radfahrer fährt mit höherer Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr mit.	

Lfd. Nr.	Tag	Uhrzeit	Stadt- / Ortsteil, Straße / Knotenpunkt - Strecke -	Fahrt-richtung	Länge der Aufnahmezeit [min:sek]	Anzahl der Interaktionen	Konfliktbeteiligte / -bezeichnung	Fahrge-schwindigkeit	Gefahren-potenzial	Art der Radverkehrs-anlage	Regelverstoß	Besonderheit	Foto
34.	19.10 Montag	16:45	Altstadt, Karlstraße / Friedrichstraße	S-N	0:27	-	-	<15	-	Radfahrstreifen / Fahrbahn	-	Keine Fortsetzung der Radverkehrsführung	
35.	19.10 Montag	7:50	Universität, Hölderlinstraße	W-O	0:18	7	Fußgänger Bordstein Radfahrer Engstelle	10-15	hoch	Zweirichtungsradweg	-	Radverkehrsanlage nicht nutzergerecht, keine ausreichende Dimensionierung.	
36.	19.10 Montag	7:05	Universität, Hölderlinstraße	W-O	0:15	2	Radfahrer Engstelle	15	vorhanden	Zweirichtungsradweg	-	Radverkehrsanlage nicht nutzergerecht, keine ausreichende Dimensionierung.	
37.	19.10 Montag	8:30	Universität, Hölderlinstraße - Sigwartstraße	N-O	0:09	1	Fußgänger	15-20	vorhanden	Fahrbahn / Radweg im Seitenbereich	ja, Gefährdung	Wechsel der Radverkehrsanlage ohne Führung	
38.	19.10 Montag	8:35	Universität, Hölderlinstraße	W-O	0:11	2	Fußgänger Radfahrer Pkw	<15	vorhanden	Zweirichtungsradweg	-	Unsichere Führung des linksseitigen Radverkehrs im Knotenpunkt	



Lfd. Nr.	Tag	Uhrzeit	Stadt- / Ortsteil, Straße / Knotenpunkt - Strecke -	Fahrt-richtung	Länge der Aufnahmezeit [min:sek]	Anzahl der Interaktionen	Konfliktbeteiligte / -bezeichnung	Fahrge-schwindigkeit	Gefahren-potenzial	Art der Radverkehrs-anlage	Regelverstoß	Besonderheit	Foto
39.	19.10 Montag	8:05	Universität, Sigwartstraße	S-N	0:05	-	-	10	vorhanden	keine	ja, auf der Fahrbahn im Gegenverkehr	Radverkehrsführung im Knotenpunkt entspricht nicht den Nutzerbedürfnissen	
40.	15.12 Dienstag		Altstadt, Eberhardsbrücke - Mühlstraße - Wilhelmstraße	S-N	1:59	5	Bus P-Kfz Pkw	15	vorhanden	Fahrbahn / Auffangradstreifen / Gehweg „Rad frei“ / Fahrbahn	ja, Rotlichtsünder	Wechselnde Radverkehrsanlagen	



Lfd. Nr.	Tag	Uhrzeit	Stadt- / Ortsteil, Straße / Knotenpunkt - Strecke -	Fahrt-richtung	Länge der Aufnahmezeit [min:sek]	Anzahl der Interaktionen	Konfliktbeteiligte / -bezeichnung	Fahrge-schwindigkeit	Gefahren-potenzial	Art der Radverkehrs-anlage	Regelverstoß	Besonderheit	Foto
41.	15.12 Dienstag	9:50	Altstadt, Friedrichstraße – Wöhrdstraße – Eberhardsbrücke	S-W	1:18	7	Fußgänger Engstelle Pkw	10- 25	vorhanden	Gem. Geh- / Radweg Fahrbahn	-	Verkehrszeichen „Verbot der Einfahrt“ am Übergang Wöhrdstraße – Eberhardsbrücke. Freigabe für den Raverkehr erforderlich	
42.	15.12 Dienstag	9:55	Altstadt, Wöhrdstraße - Friedrichstraße	W-O	1:05	5	Pkw Fußgänger Radfahrer	15	hoch	Fahrbahn / Auffang- radstreifen / Gehweg „Rad frei“	-	Wechselnde Radverkehrsanlagen	 
43.	15.12 Dienstag	10:00	Altstadt, Mühlstraße	S-N	0:41	3	P-Kfz Fußgänger	15	vorhanden	Gehweg „Rad frei“	ja, keine Schritt- geschwindigkeit	Wahlfreie Führung auf der Fahrbahn wird nur in geringem Umfang angenommen.	
44.	15.12 Dienstag	9:45	Altstadt, Eberhardsbrücke – Mühlstraße	S-N	0:28	2	Pkw	<15	vorhanden	Auffang- radstreifen / Gehweg „Rad frei“	ja, sonstiges	Radfahrer quert die Fahrbahn unter Zuhilfenahme des Radaufstellstreifens.	

Standort	Wochentag, Uhrzeit	Anzahl vorh. Radparker		Anzahl geparkter Fahrräder	wild geparkte Fahrräder	Art der Abstellanlage	Auslastung	Durchschnitt	erforderlicher Ausbau	Maßnahmenplanung
1.	Do. 18:37	5 x 2	10	9	0	Bügel	90%	95%	+	Nachrüstung sinnvoll, weitere geparkte Fahrräder am Geländer
	Fr. 10:45	5 x 2	10	10	0	Bügel	100%			
2.	Do. 18:38				4	Geländer	keine Radparker vorh.		+	Radparker sinnvoll, toleriert geparkte Fahrräder am Geländer
3.	Mi. 14:20	12 x 2	24	22	3	Bügel	104%	106%	+++	neue hochwertige Abstellanlage schaffen
	Sa. 20:08	12 x 2	24	19	4	Bügel	96%			
	Mo. 16:15	12 x 2	24	21	6	Bügel	113%			
	Di. 17:58	12 x 2	24	23	4	Bügel	113%			
4.	Mi. 14:23	9 x 2	18	15	0	Bügel	83%	72%		kein Handlungsbedarf
	Mi. 14:23	9 x 2	18	10	0	Bügel	56%			
	Mo. 17:46	9 x 2	18	14	0	Bügel	78%			
5.	Mi. 14:27		24	6	2	Felgenklemme	33%	29%	+	Optimierung (Felgenklemmer gegen Bügel austauschen)
	Sa. 20:15		24	5		Felgenklemme	21%			
	Mo. 17:47		24	8		Felgenklemme	33%			
6.	Mi. 14:30	11 x 2	22	0	0	Bügel	0%	18%		kein Handlungsbedarf
	Mit. 22:27	12 x 2	22	4	0	Bügel	18%			
	Fr. 11:26	13 x 2	22	8	0	Bügel	36%			
7.	Mi. 14:35		30	18	24	Felgenklemme	140%	147%	+++	neue überdachte Abstellanlage mit Senkrechtparkern und Abstellmöglichkeit für Räder mit Anhänger schaffen
	Do. 14:22		30	17	27	Felgenklemme	147%			
	Fr. 9:39		30	19	25	Felgenklemme	147%			
	Fr. 10:35		30	18	28	Felgenklemme	153%			
8.	Mi. 16:56	4 x 2	8	8	3	Bügel	138%	125%	+++	Nachrüstung und Überdachung erforderlich
	Do. 10:04	4 x 2	8	6	3	Bügel	113%			
9.	Do. 14:29	7 x 2	14	9	0	Bügel	64%	79%	+	Radparker sind überdacht, Nachrüstung sinnvoll
	Mit. 22:20	7 x 2	14	13	0	Bügel	93%			
10.	Fr. 9:51	5 x 2	10	5	3	Bügel	80%	85%	+	langfristig gepakte Motorräder verlagern
	Fr. 10:40	5 x 2	10	6	3	Bügel	90%			
11.	Fr. 9:52		6	5	0	Felgenklemme	83%	92%	++	Optimierung (Felgenklemmer gegen Bügel austauschen)
	Fr. 10:42		6	6	0	Felgenklemme	100%			
12.	Fr. 9:53	3 x 2	6	5	2	Bügel	117%	125%	++	Nachrüstung erforderlich
	Fr. 10:43	3 x 2	6	5	3	Bügel	133%			

Standort	Wochentag, Uhrzeit	Anzahl vorh. Radparker		Anzahl geparkter Fahrräder	wild geparkte Fahrräder	Art der Abstellanlage	Auslastung	Durchschnitt	erforderlicher Ausbau	Maßnahmenplanung
13.	Mit. 22:26	7 x 2	14	16	5	Bügel	150%	150%	++	Nachrüstung erforderlich
14.	Mit. 22:27		0		9	-	keine Radparker vorh.		++	Radabstellanlage erforderlich
	Fr. 10:15		0		8	-				
15.	Mit. 22:37	12 x 2	24	28	9	Hoch-Tief	154%	154%	+++	neue Hochwertige Abstellanlage schaffen
16.	Fr. 10:10	3 x 2	6	7		Bügel	117%	117%	+	Nachrüstung sinnvoll
	Do. 10:09	3 x 2	6	7		Bügel	117%			
17.	Fr. 10:15	6 x 2	12	12	2	Bügel	117%	129%	++	Nachrüstung erforderlich
	Fr. 11:05	6 x 2	12	15	2	Bügel	142%			
	Mo. 11:13	6 x 2	12	13	1	Bügel	117%			
	Di. 17:22	6 x 2	12	15	2	Bügel	142%			
18.	Fr. 10:20	5 x 2	16	14	1	Bügel	94%	116%	++	Nachrüstung erforderlich
	Di. 17:45	5 x 2	16	19	3	Bügel	138%			
19.	Fr. 10:22	12 x 2	24	25	1	Bügel	108%	104%	++	Nachrüstung erforderlich / überdachte Radabstellplätze geplant
	Mo. 16:15	12 x 2	24	23	1	Bügel	100%			
20.	Fr. 10:25				2		keine Radparker vorh.		++	temporäre Abstellanlage an Markttagen schaffen
21.	Fr. 10:30	12 x 1	12	5	2	Felgenklemme	58%	54%	++	Optimierung (Felgenklemmer gegen 6 Bügel austauschen) geparkte Motorräder blockieren die
	Fr. 11:23	12 x 1	12	5	1	Felgenklemme	50%			
22.	Fr. 10:37				13	Geländer	keine Radparker vorh.		++	neue Konstruktion einer Fahrradabstellanlage in
23.	Fr. 10:41				6		keine Radparker vorh.		+	Radabstellanlage sinnvoll
24.	Fr. 10:56				12		keine Radparker vorh.		++	Radabstellanlage erforderlich
	Sa. 20:27				9					
25.	Fr. 11:00	10 x 2	20	14	1	Bügel	75%	83%	+	Nachrüstung sinnvoll
	Sa. 20:30	10 x 2	20	17	1	Bügel	90%			
26.	Fr. 11:01	2 x 2	4	7		Bügel	175%	138%	++	Nachrüstung erforderlich
	Fr. 16:11	2 x 2	4	4		Bügel	100%			
27.	Fr. 11:11	14 x 1	14	9		Felgenklemme	64%	55%	+	Optimierung (Felgenklemmer gegen 7 Bügel austauschen)
	Mo. 11:15	14 x 1	14	6		Felgenklemme	43%			
	Di. 18:10	14 x 1	14	8		Felgenklemme	57%			
28.	Sa. 19:20	7 x 2	14	7	3	Bügel	71%	107%	++	Radabstellanlage erforderlich
	Di. 17:15	7 x 2	14	13	7	Bügel	143%			
29.	Sa. 19:21	6 x 2	12	7	2	Bügel	75%	75%		-

Auslastungsgrad der Radabstellanlagen - Altstadt

Standort	Wochentag, Uhrzeit	Anzahl vorh. Radparker		Anzahl geparkter Fahrräder	wild geparkte Fahrräder	Art der Abstellanlage	Auslastung	Durchschnitt	erforderlicher Ausbau	Maßnahmenplanung
30.	Sa. 20:10	11 x 2	22	14	2	Bügel	73%	91%	+	Nachrüstung sinnvoll
	Mo. 16:15	11 x 2	22	21	1	Bügel	100%			
	Mo. 19:17	11 x 2	22	20	2	Bügel	100%			
	Di. 17:15	12 x 2	22	18	2	Bügel	91%			
31.	Mo. 11:13				11	-	keine Radparker vorh.		++	Radabstellanlage erforderlich
32.	Mo. 11:14				7	-	keine Radparker vorh.		++	Radabstellanlage erforderlich
33.	Mo. 17:50	5 x 2	10	10	3	Bügel	130%		++	Nachrüstung erforderlich
34.	Mo. 17:51	4 x 2	8	2		Bügel	25%			-
35.	Mo. 19:10				7	-	keine Radparker vorh.		++	Radabstellanlage erforderlich
36.	Mo. 19:15		4		12	Felgenklemme	300%		++	Radabstellanlage erforderlich
37.	Do. 10:09	7 x 2	14	13		Bügel	93%		+	Nachrüstung sinnvoll
38.	Fr. 11:20				7	-	keine Radparker vorh.		++	Radabstellanlage erforderlich
39.	Fr. 11:23				11	-	keine Radparker vorh.		++	Radabstellanlage erforderlich
40.	So. 10:43				57	-	keine Radparker vorh.		++	Radabstellanlage erforderlich
41.	So. 10:56	14 x 2	28	10		Bügel	36%			Radabstellanlage erforderlich
42.	So. 10:57	11 x 2	22	6		Bügel	27%			-
43.	So. 11:05	8 x 2	16	8		Bügel	50%			
44.	So. 10:59	6 x 2	12	11		Bügel	92%		+	Nachrüstung sinnvoll
45.	Mo. 11:15	2 x 2	4	4	7	Bügel	275%		++	Nachrüstung erforderlich
Summe			454	400	170					

33 Standorte 11 Standorte

Foto

106

106

105

2396, 99, 00

8326-27

9839-40

Rahmenhalte

2402

8331-32

9851

2406-08

8337-38

9847

2609

5570

6681

2620

4300

4311

6612

2565

5604

4302 Rathaus

5558 Rathaus

4320

6613-14

4321

6622

4322

6623

Foto

5560

5568 Studten-

6680 Studten-

5572-74

6509-10

5607

6594-96

6650

9280

Rahmenhalte

6597-99

Rahmenhalte

6600

9833

6601-02

6610

6679

6618-20

6621

6638

8343

6642

8345

6643

9832

6655

9282

Felgenklem

8316

Rahmenhalte

8320

Foto

8328-29

9838-39

9984

Rahmenhalte

9278-79

9834

9852

9853

9979

9980-82

5607

6674-75

6676-79

8363; 65

8379

8381

8399

8417

9277

Standort	Wochentag, Uhrzeit	Anzahl vorh. Radparker		Anzahl geparkter Fahrräder	wild geparkte Fahrräder	Art der Abstellanlage	Auslastung	Durchschnitt	erforderlicher Ausbau	Maßnahmenplanung
1.	Di. 12:35	51 x 2	102	30	0	Bügel	29%	28%		Demontage nicht mehr bedarfsgerechter Radparker
	Sa. 16:30	51 x 2	102	25	2	Bügel	26%			
	Mo. 11:16	51 x 2	102	37	2	Bügel	38%			
2.	Di. 12:37	30 x 2	60	18		Bügel	30%	30%		kein Handlungsbedarf
	Sa. 16:30	30 x 2	60	18		Bügel	30%			
	Mo. 11:30	30 x 2	60	39	2	Bügel	68%			
3.	Sa. 16:37	48 x 1	48	39		Felgenklemmer	81%	84%	++	Nachrüsten der Felgenklemmer mit 24 Rohrrahmen / alternativ Bügel einbauen / überdachte Radabstellplätze geplant
	Mo. 11:28	48 x 1	48	42		Felgenklemmer	88%			
4.	Di. 12:39	16 x 2	32	16		Bügel	50%	42%	+	Demontage nicht mehr bedarfsgerechter Radparker
	Sa. 16:38	16 x 2	32	11		Bügel	34%			
	Mo. 11:28	16 x 2	32	16		Bügel	50%			
5.	Sa. 16:36	13 x 2	26	3		Felgenklemmer	12%	125%	+++	Demontage nicht mehr bedarfsgerechter Radparker / Radabstellanlage mit 30 Bügeln als Ersatz
	Mo. 11:30	13 x 2	26	62		Felgenklemmer	238%			
6.	Mo. 11:31	13 x 2 170 x 1	196	112		Felgenklemmer und Bügel (13 Stück)	57%		++	Nachrüsten der Felgenklemmer mit 85 Rohrrahmen / alternativ Bügel einbauen / überdachte Radabstellplätze geplant
7.	Mo. 11:32	54 x 1	54	9		Felgenklemmer	17%		++	Nachrüsten der Felgenklemmer mit 24 Rohrrahmen / alternativ Bügel einbauen
8.	Mo. 11:36	24 x 1	24	9		Felgenklemmer	38%		++	Nachrüsten der Felgenklemmer mit 12 Rohrrahmen / alternativ Bügel einbauen
9.	Sa. 16:48	21 x 2 8 x 1	50	23		Bügel	46%	46%		kein Handlungsbedarf
	Mo. 11:18	21 x 2	50	23		Bügel	46%			
10.	Sa. 16:39	50 x 2	100	13		Bügel	13%	16%		kein Handlungsbedarf
	Mo. 11:29	50 x 2	100	18		Bügel	18%			
11.	Sa. 16:41	33 x 1	33	12		Felgenklemmer	36%	45%	+++	Demontage nicht mehr bedarfsgerechter Radparker / Radabstellanlage mit 18 Bügeln als Ersatz
	Mo. 11:37	33 x 1	33	18		Felgenklemmer	55%			

Standort	Wochentag, Uhrzeit	Anzahl vorh. Radparker		Anzahl geparkter Fahrräder	wild geparkte Fahrräder	Art der Abstellanlage	Auslastung	Durchschnitt	erforderlicher Ausbau	Maßnahmenplanung
12.	Sa. 16:42	7 x 2	14	1		Bügel	7%			kein Handlungsbedarf
13.	Sa. 16:43	52 x 2	104	3		Bügel	3%			kein Handlungsbedarf
14.	Sa. 16:44	51 x 2	102	10		Bügel	10%	23%		kein Handlungsbedarf
	Mo. 11:21	51 x 2	102	37		Bügel	36%			
15.	Sa. 16:45	66 x 2	112	8		Bügel	7%			kein Handlungsbedarf
	Mo. 11:18	66 x 2	112	27		Bügel	24%			
16.	Sa. 16:47	30 x 2	60	0		Bügel	0%			kein Handlungsbedarf
17.	Sa. 16:46	32 x 8	256	12		Felgenklemmer	5%	18%	++	Nachrüsten der noch gebrauchstüchtigen Felgenklemmer mit 60 Rohrrahmen / alternativ Bügel einbauen / überdachte Radabstellplätze geplant
	Mo. 11:26	32 x 8	256	82		Felgenklemmer	32%			
18.	Mo. 11:27	22 x 2	44	22		Bügel	50%	31%		kein Handlungsbedarf
	Mo. 19:07	22 x 2	44	5		Bügel	11%			
19.	Mi. 17:00				13		keine Radparker vorh.		+++	Radabstellanlage erforderlich (Angebotsplanung zunächst 30 Bügeln) / überdachte Radabstellplätze geplant
	Mo. 11:19				11		keine Radparker vorh.			
20.	Mo. 11:18				27		keine Radparker vorh.		+++	Radabstellanlage erforderlich (Angebotsplanung zunächst 30 Bügeln) / überdachte Radabstellplätze geplant
	Mo. 11:38				34		keine Radparker			



Summen 1417 557 89

18 Standorte 6 Standorte

Schulstandorte

Erfassungszeitraum

Es wurden verschiedene Schulstandorte und Erziehungseinrichtungen zumeist während der Unterrichtszeit aber auch in der unterrichtsfreien Zeit untersucht. Ein Schwerpunkt wurde auf Standorte mit mehreren nahe beieinanderliegenden Schulen gelegt.

Insbesondere bei den Schuleinrichtungen an der Uhlandstraße ergab sich ein sehr differenziertes Bild. Es besteht eine Vielzahl von Fahrradabstellanlagen in Form von Bügeln (), die auch rege genutzt werden. Die Fahrradabstellanlagen sind jedoch noch unterdimensioniert, stehen nicht an allen erforderlichen Standorten zur Verfügung und es gibt einige Schulen (insbesondere Grundschulen) die noch keine oder ungenügende Abstellanlagen besitzen (), siehe Übersichtsplan.

Schulen an der Uhlandstr.

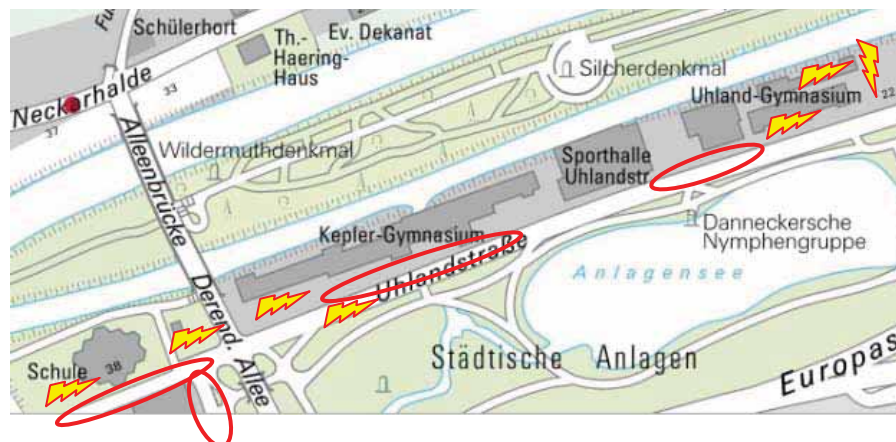


Abbildung 119: Fahrradabstellanlagen im Bereich der Schulen an der Uhlandstraße

Besatz in der schul-freien Zeit

Neu geschaffene Radabstellplätze auf ehemaligen Kfz-Parkplätzen und im Fahrbahnbereich



Widermuthgymnasium

Besatz während der Schulzeit



Kepler-Gymnasium



Nutzung Fahrradbügel finden auch als Mobiliar Verwendung. Nachstehend ist der weitere Bedarf an Fahrradabstellanlagen an neuen Standorten in Form einer Fotodokumentation mit Angabe der Lage aufgeführt:

Nutzung als Sitzgelegenheit



Widermuthgymnasium

geparkte Fahrräder



Kepler-Gymnasium

„wildes“
Parken

„wild“ geparkte Fahrräder



Kepler-Gymnasium und Widermuthgymnasium im westlichen Bereich beidseitig der Derendinger Allee

„wild“ geparkte Fahrräder am Geländer und im Gehwegbereich



Derendinger Allee im Schuldreieck zwischen Kepler-Gymnasium, Widermuthgymnasium und der Schule im Lindenbrunnenpavillon

Nutzung Vorhandene und nicht mehr funktionstüchtige Fahrradparker (Felgenklemmer) stehen einer gemischten Nutzung durch verschiedene Fortbewegungsmittel (z.B. Roller und Kickborder) gegenüber.



Zwischen Derendinger Allee und der Schule im Lindenbrunnenpavillon

veraltete Radparker

Dem Bedarf nicht mehr entsprechende und veraltete Radparker



Westseite der Schule im Lindenbrunnenpavillon

fehlende Radparker

Fehlende Radparker unterhalb der überdachten Bereiche nahe dem Schuleingang und im Hinterhof der Schule



Uhland-Gymnasium



Uhland-Gymnasium

Arten von Fahrradabstellanlagen

Hier stehen einer geringen Nachfrage Radparker in Form von Felgenklemmern gegenüber.



Gewerbliche Schule an der Steinlach / Turnhalle Feuerhägle (Rückseite)

„wildes“ Parken

Die Fahrräder werden eingangsnah „wild“ geparkt, da die östlich der Steinlach gelegene Abstellanlage nicht bedarfsgerecht ist und zu weit vom Schulgebäude entfernt steht.



Carlo-Schmidt-Gymnasium

Radabstellanlage an der Steinlach

schadhafte Radparker

Die Fahrradabstellanlage ist nicht bedarfsgerecht (Felgenklemmer) und teilweise beschädigt.



Walter-Erbe-Realschule

Arten von Fahrradabstellanlagen

Neuen Radabstellplätzen in weiterer Entfernung zum Eingang und schlecht einsehbar stehen nicht bedarfsgerechte Felgenklemmer gegenüber, die näher zum Eingang der Schule gelegen sind.



Waldhäuser Ost, Walldorfschule

freies und geordnetes Radparken

Insbesondere für kleinere Kinder stehen keine für sie dimensionierten und zweckmäßig ausgestalteten Abstellanlagen zur Verfügung.



Kinderhaus Derendinger Straße



Grundschule in Weilheim

parken mit Anhänger

Hier sind gute Abstellanlagen in Form von Bügeln vorhanden. Für Fahrräder mit Anhänger fehlen jedoch Abstellmöglichkeiten.



Französische Schule



unattraktive Radparker

An diesen Grundschulen sind keine bedarfsgerechten Fahrradabstellanlagen vorhanden.



Derendingen L.-Krapf-Schule



Schule an der Schönbuchhalle, Pfrondorf

Firmen / Arbeitgeber

Auslastung Der Großteil der größeren Arbeitgeber in Tübingen hat sich auf die Bedürfnisse des Fahrradparkens für seine Beschäftigten gut eingestellt. Es zeigt sich, dass die vorhandenen Fahrradabstellanlagen - sofern diese in guter Qualität sind - angenommen und die Stellplatzkapazitäten zumeist gut (über 50%) ausgelastet sind. Nachfolgend wird das Angebot an Fahrradabstellplätzen von verschiedenen größeren Firmen und Arbeitgebern vorgestellt:

**beispielhafte
Beschilderung**



Uniklinik Tal (Augenklinik)

Universitätskliniken Berg

**gute
Abstellanlagen**

Überdachte Radabstellanlagen mit Bügeln



Offried-Müller-Straße, Unfallklinik



Parkhaus der BG-Unfallklinik

Überdachte Fahrradabstellanlagen mit Bügeln und nachgerüsteten Felgenklemmern (Bild rechts)



Elfriede-Aulhorn-Straße, Unfallklinik



Hoppe-Seyler-Straße

Optimierungsbedarf

Fahrradabstellanlagen mit und ohne Überdachung mit Felgenklemmern mit Nachrüstungsbedarf



Hoppe-Seyler-Straße



Auf der Morgenstelle

Universitätskliniken Tal

Optimierungsbedarf

Flegenklemmer mit Nachrüstbedarf und Bügel ohne Überdachung



Schleichstraße, Augenklinik



Röntgenweg

gute Abstellanlagen

Neue überdachte Fahrradabstellanlage mit Betaparkern und Felgenklemmern im Altbestand



Calwerstraße, Frauenklinik



Beschilderte, neue überdachte Fahrradabstellanlagen mit Hoch-Tief Einstellung



Schleichstraße, Augenklinik



Geissweg

Technisches Rathaus

**gute Abstell-
anlagen =
hohe Auslas-
tung**

Hier befinden sich 32 überdachte Fahrradabstellplätze (Hoch-Tief Radparker). An einem Dienstagnachmittag wurde mit 21 geparkten Fahrrädern ein Auslastungsgrad von 66% festgestellt.



Brunnenstraße, technisches Rathaus

Der Auslastungsgrad der 14 überdachten Fahrradabstellplätze am Alten Rathaus in der Altstadt betrug bei zwei Zählungen 71% bzw. 93%.

Weitere Arbeitgeber

**gute
Abstellanlagen
= hohe
Auslastung**

Die gut ausgestatteten Abstellanlagen am Max-Planck-Institut und bei der Universitätsverwaltung haben eine Auslastung von über 75%.



Paul-Ehrlich-Str., Max-Planck-Institut



Silcherstraße, Universitätsverwaltung

Vorhandene Fahrradabstellanlagen führen auch zu einer Sortierung von weiteren geparkten Fahrrädern bei voller Auslastung.



Wilhelm-Keil-Straße, Landratsamt Tübingen



**gute
Abstellanlagen
= hohe
Auslastung**

Eine gute Mobilitätsinfrastruktur mit eingangsnahen überdachten Fahrradabstellanlagen, teilweise sogar mit reservierten Stellplätzen, mit hoher Auslastung



Konrad-Adenauer-Straße, Regierungspräsidium Tübingen

**mangelhafte
Abstell-
anlagen**

Es wurden bei einigen Arbeitgeberstandorten mangelhafte Fahrradabstellanlagen identifiziert. Zumeist handelt es sich in den meisten Fällen um veraltete, unscheinbare Felgenklemmer die als Fahrradabstellanlage nicht wahrgenommen werden und die zudem teilweise nicht eingangsnah angebracht sind. Teilweise sind auch veraltete Überdachungen vorhanden. Da die Abstellvorrichtungen nicht mehr den technischen Standards entsprechen werden diese teilweise nicht angenommen, da sie ein unattraktives Erscheinungsbild darstellen und von einem erhöhten Diebstahlrisiko und einer Vandalismusgefahr ausgegangen wird.

**Einzelhandels-
werbung für
Radfahrer**



Abbildung 120: Werbeflyer für Rad fahrende Kunden [30]

Besonderer Service



**unattraktive
Radparker**

An Einzelhandelsgeschäften

Es sind große Unterschiede bei der Art der vorhandenen Fahrradabstellanlagen bei den Einzelhandelsgeschäften angetroffen worden. Die Abstellanlagen, insbesondere Bügel, wurden gut angenommen. Die Auslastung betrug je nach Tageszeit 25-75%. Im Bereich der Discounter konnten eingangsnah gelegene, gut ausgestattete und beschilderte Abstellanlagen festgestellt werden. Ein Discounter hat den Radfahrer als Kunde mit Flyern beworben und bot neben einer Vielzahl hochwertiger Fahrradabstellanlagen auch Fahrradabstellplätze für Kinder und Fahrräder mit Anhängern und als Service eine Druckluftstation zum Prüfen des Reifendrucks an.



Discounter an der Schweickhardtstraße

Fahrradabstellplätze (Felgenklemmer) werden schlecht angenommen, insbesondere wenn diese am Ausgang liegen. Vom Eingang ein paar Meter entfernt gelegene Felgenklemmer werden ebenso ungern angenommen.

**gute
Abstellanlagen
= hohe
Auslastung**

Qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen in Eingangsnähe zum Markt



Wohlboldstraße (Derend.), Einzelhandel Europaplatz, Einzelhandel

**verschiedene
Radparker**

Stark unterschiedliche Standards fanden sich bei den kleineren Geschäften. Die Lage der Fahrradparker im Gehwegbereich birgt die Gefahr von Behinderungen für Fußgänger und Mobilitätseingeschränkte.



Eugen-Bolz-Straße (Bühl) - Haaggasse, Radladen - Einzelhandel frz. Viertel

Freizeitbereich

**verschiedene
Radparker**

Im Freizeitbereich wurde lediglich am Neckar eine ansprechende Fahrradabstellanlage vorgefunden. Überwiegend sind Felgenklemmer im Einsatz, die teilweise unbrauchbar sind. Aufgrund der zur Nebensaison im Herbst 2009 erfolgten Bestandsaufnahme und kühler Witterung waren die Fahrradabstellanlagen gar nicht bzw. nur sehr gering ausgelastet.



K6912 Rastplatz „Waldklausen“ Hermann-Kurz-Str.(Neckar) Schloss Bebenhausen

Am Freibad werden die vom Eingang weiter entfernt gelegenen Fahrradabstellplätze nicht angenommen und es wird eingangsnah „wild“ geparkt.



Freibad am Uferweg

Hallenbad in Waldhäuser Ost

Radparker im öffentlichen Raum außerhalb der Altstadt

Im Folgenden werden die vorhandenen Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum vorgestellt. Bei der Nutzung der Radparker kann von unterschiedlichen Zwecken ausgegangen werden. Die Vor- und Nachteile der Anlagen werden im Weiteren erläutert:

parken auf
der Fahrbahn

Fahrradabstellanlagen in Form von Bügeln im Fahrbahnbereich



Uhlandstraße



Nauklerstraße

parken auf
ehemaligen
Kfz-
Stellplätzen

Fahrradabstellanlagen in Form von Bügeln auf ehemaligen Kfz-Stellplätzen



Gartenstraße



Herrenberger Straße

Radparker
Im Seiten-
raum

Fahrradabstellanlagen in Form von Bügeln im Seitenraum im Zusammenhang mit bepflanzten Bereichen



Karlstraße



Stuttgarter Straße / Ruth-Marx-Straße

**Radparker
als Trenn-
elemente**

Fahrradabstellanlagen in Form von Bügeln als Trennelemente zwischen den Verkehrsflächen und zur Vermeidung von Falschparkern



Europaplatz



Eberhardstraße

**Radparker
am Knoten-
punkt**

Fahrradabstellanlagen im Seitenraum an Knotenpunkten mit Bügeln und Felgenklemmern



Wilhelmstraße / Nordring



Mohlstraße / Haußerstraße

**Radparker
an
Engstellen**

Fahrradabstellanlagen in Form von Felgenklemmern im Gehwegbereich



Brunnenstraße / Wilhelmstraße



Karlstraße / Poststraße

**Sammelanlage /
„wildes“ Parken**

Große Fahrradabstellanlage, Parken an Absperrerelementen



Fürststraße / Christophstraße



Am Lustnauer Tor

Im privaten Bereich

langzeitiges Radparker

Beim Fahrradparken im privaten Bereich handelt es sich überwiegend um den Bedarf des Langzeitparkens über Nacht. Es kann davon ausgegangen werden, dass ein Großteil der Fahrräder in separaten Abstellräumen (z. B. Fahrradgaragen oder –keller) untergebracht ist, die bei der Bestandsaufnahme nicht berücksichtigt werden konnten.

überdachte Radparker

Eingefasste Fahrradkleingaragen für 15 – 20 Fahrräder



Gartenstraße



Herrenberger Straße

Überdachte Fahrradkleingaragen für 10 – 16 Fahrräder



Kählerweg



Schellingstraße

eingangsnahes Radparken

Wohneinheiten zugeordnete Fahrradabstellplätze (Felgenklemmer)



Heuberger-Tor-Weg



Kasenbachstraße

raumsparendes
Radparken

Platzsparende Fahrradabstellanlagen



Sonderlösungen

Berliner Ring, Studentendorf Herrenberger Straße

Platzsparende Sonderlösungen Fahrradabstellanlagen



Föhrberg

Dorfackerstraße

hohe
Radparker-
dichte

Französisches Viertel

Für das Französische Viertel besteht ein Verkehrsberuhigungskonzept, dass insbesondere auf eine flächenhafte Verkehrsberuhigung mit Zonenhalteverbot und Parkhäusern beruht. Der Radverkehr ist hier integraler Bestandteil der Verkehrskultur und wurde aus diesem Grund beim Fahrradparken berücksichtigt.

Es besteht eine Vielzahl von Fahrradabstellplätzen im gesamten Gebiet des Französischen Viertels. Das Fahrrad ist im öffentlichen Raum sehr präsent. Neben dem Fahrradbügel als Standard zum Fahrradparken sind weitere, darunter eine Vielzahl von überdachten Fahrradabstellanlagen, vorhanden, die nachstehend vorgestellt werden.

parken auf der
Fahrbahn

Fahrradparken im Französischen Viertel



Provenceweg

**sichtbares
Radparken**

Die Überbelegung von zahlreichen Fahrradabstellanlagen zeigt punktuellen Nachrüstungsbedarf an.



Aixier Straße



Mömpelgarder Weg

**flächen-
deckendes
Radparken**

Fahrbahnseitige Bügel stellen ein gutes Angebot dar.



Aixier Straße



Cezanneweg

**überdachte
Radparker**

Ansprechende, praktische und unscheinbar gestaltete sowie überdachte Fahrradabstellanlagen entsprechen den Bedürfnissen des Langzeitparkens.



Allee des Chausseurs



Aixier Straße



Wankheimer Täle



Landkutscher Weg

Rückmeldungen der Arbeitsgruppe 1

Meldung I.



I. Lustnau Gudrun-Bäumler-Straße

Aufgrund der starken Steigung soll die Route nördlich von Lustnau über eine längere aber dafür flachere Strecke weiter östlich geführt werden. Der Änderung wird zugestimmt und diese ins Konzept übernommen. Der neue Streckenverlauf ermöglicht somit auch eine bessere Erschließung eines Wohngebiets mit daraus folgender erhöhter sozialer Kontrolle.

Meldung II. – III.



II. Wilhelmstraße / Mohlstraße

Die angemerkte Problematik am Knotenpunkt Wilhelmstraße / Mohlstraße ist bekannt und wird im Rahmen der Maßnahmenplanung entsprechend berücksichtigt.

III. Köstlinstraße – Schlachthausstraße – Brunnenstraße

Der gewünschten Verlegung der Hauptroute von der Wilhelmstraße auf die Achse Köstlinstraße – Schlachthausstraße – Brunnenstraße kann nicht zugestimmt werden, da diese Verbindung geringere Erschließungsfunktion hat und einen Umweg bedeutet. Die Verbindung stellt jedoch eine wichtige Nebenroutenverbindung dar.

Meldung IV.



IV. Radverkehrsverbindung Bühl-Weilheim

Die gewünschte Verbindung über Nebenstraßen bzw. land- und forstwirtschaftliche Wege ist eine wichtige Nebenroutenverbindung, aufgrund der direkten Routenführung entlang der L370 wird jedoch die straßenbegleitende Führung parallel zur Bahnlinie für den Alltagsverkehr präferiert.

Meldung V.



V. Gartenstadt

Führung parallel zur Steinlach. Um eine besser Entmischung der Verkehrsströme zu erreichen, soll die Route in diesem Bereich nicht direkt an der Steinlach entlang geführt werden.

Meldung VI.



VI. Derendingen, Konrad-Adenauer-Straße bis Löwenstraße

Die geforderte Beleuchtung auf dem Streckenabschnitt wird bei der Maßnahmenplanung im weiteren Konzept berücksichtigt.

Rückmeldungen der Arbeitsgruppe 1 - Fortsetzung:

Meldung VII.



VII. Mühlstraße / Neue Straße / Am Lustnauer Tor

Die angemerkte Problematik (direktes Linksabbiegen) an dem Knotenpunkt ist bekannt und wird im Rahmen der Maßnahmenplanung entsprechend berücksichtigt.

Meldung VIII.



VIII. Haaggasse

Die Anregung, die Route vom Schleifmühlenweg über das Haagtor und die Haaggasse weiter in die Innenstadt zu führen wird für die weitere Konzeption aufgegriffen.

Rückmeldungen der Arbeitsgruppe 1 - Fortsetzung:

Meldung IX.



IX. Neckargasse und Holzmarkt

Der als Nebenroute eingezeichnete Streckenverlauf Neckargasse und Holzmarkt wird kritisch gesehen. Im Konzept wird dies berücksichtigt und lediglich eine Route touristische Belange vorgesehen.

Meldung X.



X. Uhlandstraße

Die derzeitige Einengung des Verkehrsraums durch einen Umbau auf der Uhlandstraße war bislang nicht bekannt. Es muss geprüft werden, ob sich dadurch Einschränkungen für den Radverkehr ergeben.

Meldung XI.



XI. Europastraße

Die dort angesprochenen zukünftigen Führungen der Buslinien erfordern ggf. spezielle Planungsdetails, können aber bei der Planung des Haupttroutenkonzepts nicht als Ausschlusskriterium gewertet werden.

Meldung XII.



XII. Uhlandstraße / Anlagenpark

An der kritisierten doppelten Führung des Radverkehrs entlang der Uhlandstraße und im Anlagenpark wird aufgrund der hohen Radverkehrsmengen, der verschiedenen Zielpunkte (Innenstadt / Bahnhof) und der unterschiedlichen Bedürfnisse der Radfahrer festgehalten.

Meldung XIII.



XIII. obere Wilhelmstraße

Die angemerkte Problematik (bessere Aufteilung des Straßenquerschnitts zugunsten des Fuß- und Radverkehrs) im benannten Streckenabschnitt der oberen Wilhelmstraße ist bekannt und wird im Rahmen der Maßnahmenplanung entsprechend berücksichtigt.

Rückmeldungen der Arbeitsgruppe 2:

Im Einzelnen wurden folgende Anmerkungen vorgetragen:

Meldung I.



I. Sindelfinger Straße – Schleifmühlenweg

Der Streckenabschnitt ist bekannt, die kritisierte schlechte Erkennbarkeit des Streckenverlaufs wird im Rahmen der konzeptionellen Maßnahmenplanung berücksichtigt.

Meldung II.



II. Blaue Brücke / Friedrichstraße

Der vorgeschlagene alternative Routenverlauf entspricht nicht der direkten Führung. Der vorgeschlagene Verlauf führt zudem über weitere Problempunkte mit vorhandenen hohen Radverkehrsmengen.

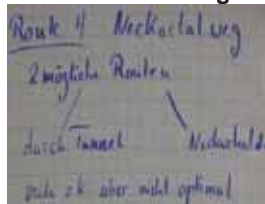
Meldung III.



III. Französisches Viertel / B28 Unterführung

Die genannte Problemstelle ist bekannt. Eine radfahrgerechte Anpassung der Unterführung wird bei der konzeptionellen Maßnahmenplanung berücksichtigt.

Meldung IV.



IV. Neckarhalde

Damit den Bedürfnissen der Nutzer entsprochen werden kann, werden bei der weiteren konzeptionellen Planung entsprechende Hinweise berücksichtigt, siehe Kapitel „Radwegweisung“ und „Hinweise für die touristische Radverkehrsinfrastruktur“.

Meldung V.



V. Radparken in der Altstadt

Die genannten Hinweise sind bekannt und wurden durch die Ergebnisse der Befahrung hinreichend bestätigt. Sie werden im Rahmen der Ausarbeitung zum Fahrradparken (Kapitel 6) berücksichtigt.

Meldung VI.

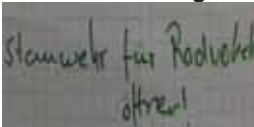


VI. Führung durch die Altstadt

Die Überlegungen, den genannten Streckenabschnitt in das Radverkehrsnetz zu integrieren, ist bereits Bestandteil der Nebenroutenplanung und wird bei der weiteren konzeptionellen Planung berücksichtigt.

Meldung VII.**VII. Verbindung Langgasse – Rümelinstraße**

Der gekennzeichnete Streckenabschnitte Rümelinstraße – Am Stadtgraben, sowie die Verbindung über die Ammer am westlichen Rand des botanischen Gartens sind als Problembereiche hinreichend bekannt und werden wegen der wichtigen Anbindungsfunktion zur Innenstadt und Universität mit entsprechender Priorität berücksichtigt.

Meldung VIII.**VIII. Stauwehr Brückenstraße**

Der Streckenabschnitt ist als ein wichtiger Bestandteil eines bereits identifizierten Lückenschlusses bekannt und wird bei der weiteren konzeptionellen Planung zur Entlastung der als Problemstellen bekannten Querungen (Steinlachunterführung / Blaue Brücke / Eberhardsbrücke) berücksichtigt.

Rückmeldungen der Arbeitsgruppe 3:

Im Einzelnen wurden folgende Anmerkungen vorgetragen:

Meldung I. bis III.**I. Querungsstelle Geografisches Institut - Botanischer Garten**

Die aufgrund der topografischen und baulichen Gegebenheiten zwischen Universitätsklinik und Altstadt eingeschränkte Flächenverfügbarkeit ermöglicht keine ausreichenden Radverkehrsführungen. Zudem stehen keine hinreichenden Querungsmöglichkeiten zwischen den parallel der Ammer verlaufenden Straßen zur Verfügung. Das Problem ist bekannt und wird entsprechend der Bedeutung für den Radverkehr im Zuge der Haupttroutenführung bei der weiteren konzeptionellen Planung berücksichtigt.

II. Lückenschluss Parkhaus König

Am Knotenpunkt Herrenberger Straße / Rümelinstraße treffen Radfahrströme aus verschiedenen Richtungen aufeinander. Die gemeinsame Führung mit dem Fußgänger im Seitenbereich stellt keine ausreichende Führungsform dar und wird entsprechend der Bedeutung dieses Abschnitts für den Radverkehr im Zuge der Haupttroutenführung bei der weiteren konzeptionellen Planung berücksichtigt.

III. Rümelinstraße

Die Führung des Radverkehrs im Seitenraum in beiden Fahrtrichtungen stellt keine ausreichende Führungsform dar und wird entsprechend der Bedeutung für den Radverkehr im Zuge der Haupttroutenführung bei der weiteren konzeptionellen Planung berücksichtigt.

Rückmeldungen der Arbeitsgruppe 3 - Fortsetzung:

Meldung IV.



IV. Alternativroute über die Hartmeyerstraße

Als Alternative für die gewählte Führung der Hauptroute über den Nordring wurde ein Verlauf über die Hartmeyerstraße vorgeschlagen. Aufgrund der direkten Verbindung zwischen dem Stadtteil Waldhäuser Ost und den Naturwissenschaftlichen Instituten am Botanischen Garten, wird jedoch weiterhin der Nordring als Hauptroute beibehalten. Die Hartmeyerstraße wird aufgrund der wichtigen Bedeutung jedoch als Nebenroute aufgenommen.

Meldung V.



V. Lückenschluss Morgenstelle

Die derzeit aufgrund von Bauarbeiten unterbrochene Radverkehrsverbindung zwischen der Straße „Auf der Morgenstelle“ und der Schnarrenbergstraße sollte geschlossen werden. Die Anregung wird aufgenommen und in das Konzept eingearbeitet.

Meldung VI.



VI. Schnarrenbergstraße (bergab)

Der schnell bergab fahrende Radfahrer bedarf entsprechend der höheren Geschwindigkeiten ausreichend sicherer Führungsformen. Die von den parkenden Kfz ausgehenden Gefahren sind entsprechend zu minimieren. Die Belange des Radverkehrs werden entsprechend berücksichtigt.

Meldung VII.



VII. Fahrradabstellplätze an Treppenaufstieg Uni Berg

Der Vorschlag zur besseren Anbindung von westlich der Unikliniken Berg über einen Treppenstieg am Ende des Otto-Erbe-Wegs mittels einer Fahrradabstellanlage an der Treppenanlage wird im Zuge der Ausarbeitung im Kapitel Radparken aufgegriffen.

Meldung VIII.



VIII. Verbindung Wanne – Innenstadt

Der Vorschlag zur Führung des Radverkehrs in Richtung Waldhäuser Ost wird in nördlicher Fahrtrichtung aufgegriffen. Somit kann eine Entmischung mit dem ÖPNV hergestellt werden. Eine zusätzliche Nebenroute über den Philosophenweg in Richtung des Stadtteils Wanne wird ergänzend in das Konzept aufgenommen.

Rückmeldungen der Arbeitsgruppe 3 - Fortsetzung:

Überlegungen, den genannten Streckenabschnitt in das Radverkehrsnetz zu integrieren, sind bereits Bestandteil der Nebenroutenplanung, dies wird bei der weiteren konzeptionellen Planung berücksichtigt.

Meldung IX.



IX. Ammerbegleitweg

Der gewünschte Lückenschluss entlang der Ammer wird aus gegebenem Anlass als Bestandteil der Konzeption berücksichtigt.

Ohne Abbildung X. Direkte Verbindungen

Es wurde angeregt, dass die Stadtteilverbindungen direkte Verbindungen zwischen den Stadtteilzentren darstellen.

Soweit die Sicherheit des Radverkehrs gewährleistet werden und aufgrund der Attraktivität der Routenführung von einer Annahme der Radverkehrsführung ausgegangen werden kann, wird dies im Rahmen der Konzeption berücksichtigt.

Meldung XI.



XI. Querung der Steinlach

Die im Konzept vorgeschlagene Querung über die Steinlach ist derzeit für den Radverkehr gesperrt. Aufgrund ihrer Bedeutung für den Radverkehr wird jedoch an der Führung festgehalten und im Rahmen der Konzeption eine entsprechender radfahrgerechter Ausbau der Querungsstelle vorgesehen.

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 1

Bühl - Pfrondorf

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis		Breite						
1.	Bühl	Gemarkungsgrenze (Rottenburg/Kiebingen) Röntgen Straße	Römerstraße Ortseingang Bühl	615	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 Landwirtschaftlicher Verkehr und 1022-11 Mofa frei	3,50 m	sehr gut	A. Verkehrszeichen 240 "gemeinsamer Geh-/ Radweg (VZ 260 demontieren)	3	kurz	100 €
2.		Römerstraße Ortseingang Bühl	Roteschstraße / Römerstraße	130	Nebenstraße in Tempo-30-Zone	5,00 m	befriedigend	A. Schlaglöcher beseitigen	3	kurz	1.200 €
3.		Roteschstraße / Römerstraße			Nebenstraße in Tempo-30-Zone		gut	A. Radwegweisung erforderlich (Abzweig zur Nebenroute)	2	mittel	100 €
4.		Roteschstraße / Römerstraße	Roteschstraße / Schlossgraben	60	Nebenstraße in Tempo-30-Zone	5,00 m	befriedigend	A. Schlaglöcher beseitigen	3	kurz	600 €
5.		Roteschstraße / Schlossgraben			Nebenstraße in Tempo-30-Zone		gut	A. Radwegweisung erforderlich	2	mittel	100 €
6.		Roteschstraße / Schlossgraben	Schlossgraben / Heugasse	150	Nebenstraße in Tempo-30-Zone	3,00 - 3,50 m	gut	A. Einbahnstraße für den Kfz- Verkehr (Ost-->West Richtung) mit Zusatz Rad frei	2	kurz	400 €
7.		Schlossgraben / Heugasse			Nebenstraße in Tempo-30-Zone		gut	A. Radwegweisung erforderlich	2	mittel	100 €
8.		Schlossgraben / Heugasse	Heugasse / David-von-Stein-Weg	25	Nebenstraße in Tempo-30-Zone	≈5,50 m	gut	keine	-	-	0 €
9.		Heugasse / David-von-Stein-Weg			Nebenstraße in Tempo-30-Zone		gut	A. Radwegweisung erforderlich	2	mittel	100 €
10.		Heugasse / David-von-Stein-Weg	Bühler Rathausplatz / Brücke über den Bühlertalbach	90	Nebenstraße in Tempo-30-Zone	3,50 m - >5,00 m	befriedigend	A. Markierung von jeweils 2 Richtungspfeilen und 2 Fahrradpiktogrammen für jede Fahrtrichtung B. Parkraumsortierung vornehmen (Kfz-Stellplätze markieren) C. Informationstafel Radverkehr im Ortszentrum	2	mittel	1.800 €

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 1

Bühl - Pfrondorf

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten			
		von	bis		Breite									
11.	Bühl	Brücke über den Bühlertalbach			VZ 239 Gehweg	1,80 m	mangelhaft	A: Brücke auf 4 m verbreitern	1	lang	16.600 €			
								B: Für den Radverkehr freigeben / Vorläufig ggf. Zz. "Rad frei"		kurz				
								C: Radwegweisung erforderlich		mittel				
								D: Überdachte Radparker einrichten + von 7 auf 12 Stellplätze aufstocken		lang				
12.	Bühl	Übergang von der Brücke über den Bühlertalbach zur Fahrbahn "Eugen-Bolz-Straße"		20	Seitenbereich neben der Fahrbahn	1,50 m 7,00 m	befriedigend	A. Radwegweisung erforderlich	2	mittel	700 €			
													B. Markierung von Richtungspfeilen und Fahrradpiktogrammen zur Überleitung auf die Fahrbahn	lang
13.	Bühl	Eugen-Bolz-Straße L370 / Bühlertalbachgasse	Eugen-Bolz-Straße L370 / In den Kreuzäckern	215	Mischverkehr auf der Fahrbahn	7,00 m - 7,50 m	mangelhaft	A. Schutzstreifen markieren	1	lang	1.800 €			
14.	Bühl	Eugen-Bolz-Straße / In den Kreuzäckern			Radverkehrsführung im Mischverkehr		mangelhaft	A. Radwegweisung	1	mittel	3.600 €			
													B. Aufstellbereiche für direktes Linksabbiegen	lang
													C. Markierte Überleitung vom Radweg auf die Fahrbahn (von Osten).	lang
													D. Radien radfahrgerecht anpassen.	kurz
													E. Piktogramme	mittel
15.	Bühl	Eugen-Bolz-Straße L370/ In den Kreuzäckern	Eugen-Bolz-Straße L370 / Bonlanden	215	gem. Geh-/ Radweg VZ 240 (straßenbegleitender Zweirichtungsradweg)	2,50 m	gut	A. Ggf. von Osten Benutzungspflicht aufheben	2	kurz	0 €			

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 1

Bühl - Pfrondorf

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis		Breite						
16.	Bühl	Eugen-Bolz-Straße L370 / Bonlanden			Abgesetzte Führung über den Knotenpunkt		mangelhaft	A. Umbau der Knotenpunktzufahrt mit fahrbahnnahe Führung des Radverkehrs. Option zur Fahrbahnutzung herstellen	1	lang	3.600 €
		B. Rote Furtmarkierungen mit Radfahrpiktogrammen anlegen.	mittel								
		C. Zz 1000-32 über VZ 205 anbringen	kurz								
		D. Radwegweisung	mittel								
17.	außerorts	Eugen-Bolz-Straße L370 / Bonlanden (Ortsausgang Bühl)	Bahnhofstraße L370 / Firmenzufahrt am Ortseingang Kilchberg	555	gem. Geh-/ Radweg VZ 240 (straßenbegleitender Zweirichtungsradweg)	2,00 m	mangelhaft	A. Lichtraumprofil freischneiden	1	kurz	56.000 €
								B. Radweg verbreitern		lang	
18.	Kilchberg	Bahnhofstraße L370 / Firmenzufahrt am Ortseingang Kilchberg			Gering abgesetzte Führung über den Knotenpunkt		mangelhaft	A. Rote Furtmarkierungen mit Radfahrpiktogrammen anlegen.	1	mittel	1.400 €
		B. Aufstellfläche zur Überleitung auf die Fahrbahn schaffen.	mittel								
		C. Radwegweisung	mittel								
19.	Kilchberg	Bahnhofstraße L370 / Firmenzufahrt am Ortseingang Kilchberg	Bahnhofstraße (gegenüber Haus 29)	130	gem. Geh-/ Radweg VZ 240 (straßenbegleitender Zweirichtungsradweg)	2,00 m	befriedigend	A. Einseitiger Schutzstreifen (von Westen nach Ost)	2	lang	500 €
20.		Bahnhofstraße (gegenüber Haus 29)			Radverkehrsführung im Mischverkehr		befriedigend	A. Markierung zur Überleitung auf den Straßenbegleitenden Radweg (von Ost nach West)	2	mittel	1.800 €
							B. Radwegweisung	mittel			
21.		Bahnhofstraße (gegenüber Haus 29)	Bahnhofstraße / Tessinstraße	355	Radverkehrsführung im Mischverkehr	7,25 m - 7,75 m	mangelhaft	A. Beidseitigen Schutzstreifen anlegen	1	lang	2.900 €

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 1

Bühl - Pfrondorf

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
22.		Bahnhofstraße / Tessinstraße			Radverkehrsführung im Mischverkehr		mangelhaft	A. Vorgezogene Radausstellstreifen in den Nebenstraßen, Markierung eines Fahrradpiktogramms zum direkten Linksabbiegen	2	mittel	700 €
								B. Radwegweisung			
23.		Bahnhofstraße / Tessinstraße	Bahnhofstraße / Ehingenstraße	300	Radverkehrsführung im Mischverkehr	8,00 m - 10,50 m	mangelhaft	A. Beidseitigen Schutzstreifen anlegen	1	lang	2.500 €
24.	Kilchberg	Bahnhofstraße / Ehingenstraße			Radverkehrsführung im Mischverkehr		mangelhaft	A. Markierungen Überleitung des Radverkehrs von der Fahrbahn in den Seitenraum.	1	lang	6.200 €
								B. Fahrbahnteiler als Mittelinsel		lang	
								C. Vorgezogener Radausstellstreifen in der Nebenstraße.		mittel	
								D. Verkehrszeichen 240 "gemeinsamer Geh-/Radweg (VZ 260 demontieren)		kurz	
								E. Bordsteinabsenkung		mittel	
								F. Radwegweisung		mittel	
25.		Bahnhofstraße / Ehingenstraße	Theodor-Heuss-Straße / Am Keltengrab (Ortsrand Kilchberg)	200	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, / Erschließungsweg der Anlieger	2,75 m - 5,00 m	befriedigend	A. Die Radien sind Im Bereich des Verlaufs (Versetzte Führung) Radfahrgerecht auszu-bauen und die Borde entsprechend anzupassen.	2	mittel	2.500 €
26.		Theodor-Heuss-Straße / Am Keltengrab			Nebenstraße in Tempo-30-Zone		gut	A. Radwegweisung	2	mittel	100 €
27.	außerorts	Theodor-Heuss-Straße / Am Keltengrab	L370 / Alte Landstraße / Im Schelmen	985	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 Landwirtschaftlicher Verkehr frei	2,50 m	gut	A. Verkehrszeichen 240 "gemeinsamer Geh-/Radweg (VZ 260 demontieren)	3	kurz	100 €

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 1

Bühl - Pfrondorf

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO	Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten	
		von	bis								Breite
28.	Weilheim	L370 / Alte Landstraße / Im Schelmen		180	keine Radverkehrsführung im Knotenpunkt vorhanden / Alte Landstraße gem. Geh-/Radweg VZ 240 (straßenbegleitender Zweirichtungsradweg)		mangelhaft	A. bauliche Überleitung und Einführung des Radverkehrs auf die Fahrbahn / zum Radweg.	2	lang	5.600 €
										lang	
										lang	
										kurz	
29.		L370 / Alte Landstraße / Firmenzufahrt Hs.45	L370 / Alte Landstraße / Bahnübergang	160	gem. Geh-/ Radweg VZ 240 (straßenbegleitender Zweirichtungsradweg)	2,50 m	befriedigend	A. Radwegweisung	2	mittel	100 €
30.	außerorts	L370 / Alte Landstraße / Bahnübergang			VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 Landwirtschaftlicher Verkehr frei		befriedigend	A. Verkehrszeichen 240 "gemeinsamer Geh-/Radweg (VZ 260 demontieren)	3	kurz	400 €
										kurz	
										mittel	
31.		L370 / Alte Landstraße / Bahnübergang	Bahnbegleitender Radweg L370 / Abzweig Spleterweg	775	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 Landwirtschaftlicher Verkehr frei	2,75 m	gut	A. Radwegweisung am Abweig Spleterweg	2	mittel	100 €
32.		Bahnbegleitender Radweg L370 / Abzweig Spleterweg	Bahnbegleitender Radweg L370 / Querung der Bahnlinie am Bundesbahnbetriebswerk	635	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 Landwirtschaftlicher u. Anlieger Verkehr frei	3,00 m	gut	keine	-	-	0 €

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 1

Bühl - Pfrondorf

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis		Breite						
33.	außerorts	Bahnbegleitender Radweg L370 / Querung der Bahnlinie am Bundesbahnbetriebswerk			Querung der Gleisanlagen / Zufahrtstraße der Bahn		gut	A. Radwegweisung	2	mittel	500 €
		B. Radfahrpiktogramme im Wartebereich vor der Haltelinie markieren	kurz								
34.		Bahnbegleitender Radweg L370 / Querung der Bahnlinie	B28a Europastraße / Uferweg / Radweg	270	gem. Geh-/ Radweg VZ 240 (straßenbegleitender Zweirichtungsradweg)	2,00 m	befriedigend	A. Radweg verbreitern (um 50 - 100 cm)	2	mittel	50.000 €
35.	Weststadt	B28a Europastraße / Uferweg / Radweg			Gemeinsame Fußgänger und Radfahrerfurt		befriedigend	A. Ampelgriffe anbringen	2	kurz	10.000 €
		B. Kontaktschleife zur Grünforderung für Radfahrer von beiden Zufahrten	lang								
		C. Anzeigen der Restwartezeit bis Grün erscheint	lang								
		D. Auf der Südseite direkten Anschluss an Radweg asphaltieren.	mittel								
		E. Radwegweisung	mittel								
36.		B28a Europastraße / Uferweg / Radweg Lindenallee	Lindenallee / Abzweig zur Brücke Wilhelm-Keil- Straße	260	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 Landwirtschaft-licher Verkehr frei	2,00 m - 2,25 m	befriedigend	A. Radweg verbreitern (um 50 - 100 cm)	2	lang	90.300 €
								B. Radwegweisung		mittel	
								C. vorhandene Natursteine versetzen, um die Durchfahrt Richtung Bahnhof zu verbreitern.		kurz	
								D. Beleuchtung anbringen		mittel	
37.	Zentrum	Lindenallee / Abzweig zur Brücke Wilhelm-Keil- Straße	Jahnallee / Lindenallee	180	VZ 260, Wassergebundene Decke	3,00 m	befriedigend	A. Befestigung der Oberflächen verbessern	2	lang	31.900 €
								B. Radwegweisung		mittel	
								C. Beleuchtung anbringen		mittel	

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 1

Bühl - Pfrondorf

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
38.	Zentrum	Jahnallee / Lindenallee	Jahnallee / Bahnübergang	325	VZ 260, Wassergebundene Decke	3,00 m	gut	A. Weg asphaltieren	3	lang	65.000 €
39.		Jahnallee / Bahnübergang	Jahnallee / Derendinger Allee	145	gem. Geh-/ Radweg VZ 240 (straßenbegleitender Zweirichtungsradweg)	1,50 m (auf 70m)	mangelhaft	A. Die Radweg ist aufgrund der Radparker stark eingeengt. Der Weg ist um 1,50 m zu verbreitern.	1	mittel	35.000 €
						B. Oberfläche ausbessern		mittel			
40.		Jahnallee / Derendinger Allee			keine Radverkehrsführung im Knotenpunkt vorhanden, Zebrastreifen mit mitgenutzt		mangelhaft	A. Vorfahrtsregelung umgekehren. Vorfahrt im Zuge der Jahnallee- Uhlanstraße einrichten.	1	mittel	6.400 €
						B. Radwegweisung mit Rastplatz und Informationstafel einrichten		mittel			
41.	Jahnallee / Derendinger Allee	Uhlandstraße / Uhlanddenkmal / Steg zur Neckarinsel	195	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 7:00 - 18:00 Uhr werktags, Mofa frei	4,75 m - 7,50 m	gut	A. Fahrradstraße einrichten	2	lang	4.200 €	
						B. Umfahrungsmöglichkeit bei Sperrung während der Pausen der angrenzenden Schule beschildern und radfahrgerecht ausbauen.	mittel				
						C. Abzweigende Verbindung zum Bahnhof herstellen und radfahrgerecht ausbauen	mittel				
						D. VZ Sackgasse als durchlässige Sackgasse kennzeichnen.	kurz				
42.	Uhlandstraße / Uhlanddenkmal / Steg zur Neckarinsel	Uhlandstraße / Karlstraße	505	Nebenstraße in Tempo-30-Zone	6,5	gut	A. Fahrradstraße einrichten	2	lang	600 €	

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 1

Bühl - Pfrondorf

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis		Breite						
43.	Zentrum	Uhlandstraße / Karlstraße			keine Radverkehrsführung		mangelhaft	A. Vorgezogener Radaufstellstreifen	2	mittel	800 €
								B. Aufstellbereich in Fahrbahnmitte für Radverkehr in Richtung Eberhardtbrücke und Wöhrdstraße markieren.		mittel	
								C. Radaufstellstreifen vor der Anforderungs LSA.		mittel	
								D. Besonderer Linksabbiegestreifen in die Uhlandstraße kann entfallen.		mittel	
44.		Uhlandstraße / Karlstraße	Eberhardsbrücke / Gartenstraße	140	teilweise Schutzstreifen in Fahrbahnmitte	10,50 m - 11,00 m	gut	A. Flankierende Fahrradpiktogramme aufbringen	2	kurz	300 €
45.	Zentrum	Eberhardsbrücke / Gartenstraße			Vorgezogener Radaufstellstreifen vor der LSA von Süden kommend		befriedigend	A. Vorgezogene Radaufstellfläche auch für den nach links in die Neckargasse und rechts in die Gartenstraße fahrenden Radverkehr mit ISO-Pfeil und Fahrradpiktogramm markieren	2	mittel	3.400 €
								B. Anpassung der Signalsteuerung an die Belange des Radverkehrs (Testphase mit Grünvorlauf für den Radverkehr)		lang	
								C. Radwegweisung.		mittel	
46.		Eberhardsbrücke / Gartenstraße	Mühlstraße / Lustnauer Tor	230	VZ 239 "Gehweg" mit Zz "Rad frei"	6,50 m	ausreichend	A. Seitenbereich vom Parkverkehr freihalten (bessere Überwachung, ggf. herausnehmbare Poller f. Lieferverkehr aufstellen)	1	mittel	2.800 €
						B. Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn	mittel				

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 1

Bühl - Pfrondorf

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO	Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten	
		von	bis								Breite
47.	Zentrum	Mühlstraße / Lustnauer Tor			Vorgezogener Radaufstellstreifen vor der LSA von Süden kommend		befriedigend	A. Strich-Lücke-Markierung bis zur Aufgeweitetem Fahrradaufstellfläche auf der Fb. (ca. 10 m vor der LSA)	2	mittel	700 €
								B. Radfahrpiktogramme im Aufstellbereich markieren		mittel	
								C. Vorgezogener Radaufstellstreifen vor der LSA von Norden kommend mit Vorbeifahrstreifen.		mittel	
								D. Radwegweisung.		mittel	
48.		Mühlstraße / Lustnauer Tor	Wilhelmstraße / Am Stadtgraben	45	keine Radverkehrsführung	10,25	mangelhaft	A. beidseitig Schutzstreifen markieren	1	mittel	700 €
							B. Fahrradpiktogramme markieren.		kurz		
49.	Zentrum	Willhelmstraße / Am Stadtgraben			keine Radverkehrsführung Richtung Osten Radverkehrsführung im Seitenbereich Richtung Westen		befriedigend	A. Mittelinsel (Fahrtrichtung Mühlstraße) entsprechend der Fahrlinie des Radverkehrs umbauen.	1	mittel	4.500 €
								B. Freigabe des Radverkehr entgegen der Einbahnstraße "Am Stadtgraben" und Schaffung einer Linksabbiegemöglichkeit.		lang	
								C. Signalsteuerung bezüglich der Freigabezeiten für den Radverkehr optimieren.		mittel	
								D. Radwegweisung		mittel	
50.	Zentrum	Willhelmstraße / Am Stadtgraben	Wilhelmstraße / Brunnenstraße / Silcher Straße	265	keine Radverkehrsführung Richtung Osten Radverkehrsführung im Seitenbereich (≈1,75 m) Richtung Westen	7,00 m - 9,00 m	mangelhaft	A. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn in Richtung Osten.	1	mittel	2.600 €
								B. Radfahrstreifen (1,50 m) in Richtung Westen als Pilotprojekt mit Rotmarkierung anlegen.		lang	

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 1

Bühl - Pfrondorf

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO	Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten	
		von	bis								Breite
51.	Zentrum	Wilhelmstraße / Brunnenstraße / Sicher Straße			LSA geregelte und markierte Überleitung des Linksseitigen Radverkehrs vom alten bot. Garten auf die Fahrbahn Richtung Osten. Radverkehrsführung im Seitenbereich (≈2,00 m) Richtung Westen		mangelhaft	A. Wartelinie vor der Signalanlage an der Ausfahrt Brunnenstraße markieren	2	mittel	700 €
								B. Radwegweisung optimieren		mittel	
								C. Vorgezogene Radausstellfläche markieren mit Radfahrstreifen für Linksabbieger Ri. Osten.		mittel	
								D. Bordabsenkung, um dem aus dem alten bot. Garten kommenden Radfahrer den Zugang zum vorgezogenen Radaufstellstreifen zu ermöglichen.		mittel	
52.	Universität	Wilhelmstraße / Brunnenstraße / Sichler Straße	Wilhelmstraße / Gmelinstraße	100	Richtung Osten Überleitung auf einen 1,50 Breiten Radweg im Seitenbereich. 1,50 Breiten Radweg Richtung Westn im Seitenbereich.	9,5	mangelhaft	A. Beidseitige Radfahrstreifen / im Übergangszeitraum nicht benutzungspflichtigen Radweg im Seitenbereich belassen.	1	lang	1.500 €
								B. Linksabbiegestreifen demarkieren		lang	
								C. Radwegweisung		mittel	
53.	Universität	Wilhelmstraße / Gmelinstraße			Radweg im Seitenbereich Richtung Osten, Radweg im Seitenbereich Richtung Westen		mangelhaft	A. Vorgezogene Radausstellfläche markieren mit Radfahrstreifen für Linksabbieger Ri. Osten.	2	mittel	400 €
								B. Richtung Westen Markierung zur Überleitung auf den Radfahrstreifen auf die Fahrbahn.		lang	
								C. Radwegweisung		lang	

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 1

Bühl - Pfrondorf

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO	Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten	
		von	bis								Breite
54.	Universität	Wilhelmstraße / Gmelinstraße	Wilhelmstraße / Kepplerstraße	210	Radwege im Seitenbereich Richtung Westen durch eine Grünstreifen vom Gehweg getrennt.	Fb. 6,50m Radweg 1,75-2,25	mangelhaft	A. Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo30	1	lang	5.300 €
								B. Pilotprojekt "Begegnungszone mit 20 km/h"		lang	
								C. Testphase mit folgender Querschnitts-aufteilung: Richtung Westen 1,25 Schutzstreifen, Richtung Osten ein Kfz-Fahrstreifen 2,25 m + gemeinsamer Bus+Radstreifen 3,00 m im Übergangszeitraum nicht benutzungspflichtigen Radweg im Seitenbereich belassen.		lang	
55.	Universität	Wilhelmstraße / Kepplerstraße			Radwege im Seitenbereich mit Furtmarkierung ≈ 2,00 m im Knotenpunkt		mangelhaft	A. Vorgezogene Radausstellfläche von Westen und den Seitenstraßen kommend markieren mit Radfahrstreifen für Linksabbieger B. Radwegweisung	2	mittel	400 €
56.		Wilhelmstraße / Kepplerstraße	Wilhelmstraße / Mohlstraße	340	Radwege im Seitenbereich Richtung Westen durch eine Grünstreifen vom Gehweg getrennt.	Fb. 7,00m Radweg 1,50 m	befriedigend	A. Radfahrstreifen 1,60 in Richtung Osten + 3,00 rechter Fahrstreifen und 2,40 linker Fahrstreifen. Für einen Übergangszeitraum nicht benutzungspflichtigen Radweg im Seitenbereich belassen.	2	lang	2.900 €
57.		Wilhelmstraße / Mohlstraße			Radweg im Seitenbereich mit Furtmarkierung ≈ 2,00 m im Knotenpunkt in Richtung Westen. Richtung Osten wird der Radweg nach dem Knotenpunkt auf die Fahrbahn geführt und geht in einen Radfahrstreifen über.		befriedigend	A. Vorgezogene Radausstellfläche von Westen an Einmündung Wächterstraße markieren mit Radfahrstreifen für Linksabbieger Ri. Osten.	2	mittel	300 €

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 1

Bühl - Pfrondorf

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis		Breite						
	Universität	Wilhelmstraße / Mohlstraße						B. Im Vorfeld von Osten kommend (Höhe LSA Weizsäcker str. soll der Radfahrer mittels digitaler Anzeige darauf hingewiesen werden bei welcher Geschwindigkeit er die kommende LSA bei Grün überfahren kann. C. LSA Freigabezeiten entsprechend optimieren. D. Verlauf der Linienführung des Radverkehrs von Osten so optimieren, dass der Radverkehr mit 25 km/h den Knoten passieren kann. E. Radwegweisung		lang	18.600 €
								lang			
								lang			
								mittel			
58.		Wilhelmstraße / Mohlstraße	Wilhelmstraße / Nordring	320	Radfahrstreifen beidseitig	1,75 m Ri. W 1,50 m Ri. O	gut	A. An der LSA von der Einmündung der Weizsäckerstr. Aufstellbereich für den indirekten Linksabbieger im Seitenraum schaffen B. Radwegweisung C. In Fahrtrichtung Osten, Anordnung der Kfz-Stellplätze von Schrägparken auf Längsparken umwandeln.	2	mittel	5.700 €
								mittel			
								mittel			
59.	Stadtteil Ost	Wilhelmstraße / Nordring			Radfahrfurten im Knotenpunkt mit Markierung	1,50 m Ri. W 1,75 m Ri. O	gut	A. Vorgezogene Radaufstellfläche aus beiden Fahrtrichtungen und aus den Nebenstraßen mit Radfahrstreifen für Linksabbieger Ri. Osten. B. Alternativ, vorgezogene Haltlinie für die Geradeausrichtung. C. Radwegweisung.	2	lang	400 €
								kurz			
								mittel			

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 1

Bühl - Pfrondorf

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
60.	Stadtteil Ost	Wilhelmstraße / Nordring	Wilhelmstraße / Landhausstraße	320	Radfahrstreifen Richtung Osten, Richtung Westen Führung über eine Nebenfahrbahn	o. RVA Ri. W 1,75 m Ri. O	mangelhaft	A. Radfahrstreifen auf der Fahrbahn mit 1,60 in Breite in Richtung Westen markieren.	1	mittel	2.600 €
61.		Wilhelmstraße / Landhausstraße			Radfahrweiche Richtung Westen		gut	A. Radwegweisung	2	mittel	100 €
62.		Wilhelmstraße / Landhausstraße	Wilhelmstraße / Alberstraße	165	Radfahrstreifen in beiden Richtungen	1,75 m	gut	keine	-	-	0 €
63.		Wilhelmstraße / Alberstraße			Radfahrfurten im Knotenpunkt mit Markierung	1,50 m Ri. W 1,75 m Ri. O	gut	A. Verblasste Markierung des Radfahrstreifens auf der Albertstraße erneuern B. Radwegweisung	2	kurz mittel	1.400 €
64.		Wilhelmstraße / Alberstraße	Wilhelmstraße / Stuttgarter Straße	305	Radfahrstreifen	1,50 m - 1,75 m	gut	keine	-	-	0 €
65.	Lustnau	Wilhelmstraße / Stuttgarter Straße			ohne Radverkehrsführung im Knotenpunkt		befriedigend	A. Markierung von Radfahrfurten für jede Fahrtrichtung. B. Radwegweisung	2	mittel mittel	2.600 €
66.		Wilhelmstraße / Stuttgarter Straße	Pfrondorfer Straße / Kreuzstraße	75	Mischverkehr ohne Radverkehrsführung auf der Fahrbahn	10,00 m Ri. W 7,00 m Ri. O	mangelhaft	A. Markierung von Radfahrstreifen, Richtung Osten in Mittellage ein Radfahrstreifen für den Geradeausfahrenden Radverkehr. B. Fahrradpiktogramm und ISO-Pfeil im Zuge der Hauptroute auf dem Rechtsabbiegestreifen markieren	2	mittel mittel	800 €
67.		Pfrondorfer Straße / Kreuzstraße			ohne Radverkehrsführung im Knotenpunkt		mangelhaft	A. Vorgezogene Radaufstellstreifen von allen vier Zufahrtsarmen B. Radwegweisung	2	mittel mittel	1.200 €
68.		Pfrondorfer Straße / Kreuzstraße	Kreuzstraße / Dorfackerstraße	70	Mischverkehr ohne Radverkehrsführung auf der Fahrbahn	10, 00 m	ausreichend	A. Radfahrstreifen markieren	2	mittel	600 €

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 1

Bühl - Pfrondorf

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis		Breite						
69.	Lustnau	Kreuzstraße / Dorfackerstraße			Mischverkehr		befriedigend	A. Knotenpunkt zurückbauen, um Abbiegegeschwindigkeiten zu verringern. B. Radwegweisung	2	lang mittel	4.100 €
70.		Kreuzstraße / Dorfackerstraße	Dorfackerstraße / Riekertstraße	220	Mischverkehr, Tempo 30	5,50 m - 6,00 m	gut	A. Fahrradpiktogramme auf die Fahrbahn Markieren	2	mittel	1.300 €
71.		Dorfackerstraße / Riekertstraße			Mischverkehr, Tempo 30		gut	A. Radwegweisung	2	mittel	100 €
72.		Dorfackerstraße / Riekertstraße	Riekertstraße / Steinbößstraße	165	Mischverkehr, Tempo 30, Einbahnstraße für den Radverkehr geöffnet.	5,75 m - 6,50 m	gut	A. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn	-	-	1.000 €
73.		Riekertstraße / Steinbößstraße			Mischverkehr, Tempo 30	5,00 m	gut	A. Radwegweisung	2	mittel	100 €
74.		Riekertstraße / Steinbößstraße	Steinbößstraße / Übergang zum Wirtschaftsweg	505	Mischverkehr, Tempo 30 (Sackgasse)	5,00 m - 6,00 m	gut	A. Verkehrszeichen 357 "Sackgasse" ersetzen mit VZ 357 mit Hinweis auf die Durchlässigkeit für den Rad- und Fußverkehr. B. Radwegweisung	2	kurz mittel	300 €
75.		Riekertstraße / Steinbößstraße	Steinbößstraße / Übergang zum Wirtschaftsweg	220	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 Landwirtschaftlicher Verkehr	3,00 m	gut	A. Verkehrszeichen 240 "gemeinsamer Geh-/ Radweg (VZ 260 demonstrieren) B. Radwegweisung	2	kurz mittel	300 €
76.		Steinbößstraße / Übergang zum Wirtschaftsweg	Elsa-Brändström- Straße / Abzweig zur Steinbößstraße	75	Weg ohne Widmung	1,50 m	gut	A. Verkehrszeichen 240 "gemeinsamer Geh-/ Radweg montieren. B. Radwegweisung	2	kurz mittel	500 €
77.	Elsa-Brändström-Straße / Abzweig zur Steinbößstraße	Elsa-Brändström- Straße / Staudach / Gudrun-Bäumler Straße	125	Nebenstraße in Tempo-30-Zone	7,00 m	gut	A. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn B. Radwegweisung	2	kurz mittel	800 €	

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 1

Bühl - Pfrondorf

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
78.	Lustnau	Elsa-Brändström-Straße / Staudach / Gudrun- Bäumler Straße	Gudrun-Bäumler Straße / Abzweig zum Feldweg	120	Nebenstraße in Tempo-30-Zone	6,50 m	gut	A. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn	2	kurz	800 €
								B. Radwegweisung		mittel	
79.	außerorts	Gudrun-Bäumler Straße / Abzweig zum Feldweg	Weiherwasenweg / Steinbruchweg	620	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 Landwirtschaftlicher Verkehr	3,00 m	gut	A. Verkehrszeichen 240 "gemeinsamer Geh-/ Radweg (VZ 260 demontieren)	2	kurz	400 €
								B. Radwegweisung		mittel	
80.	außerorts	Weiherwasenweg / Steinbruchweg	Lustnauer Straße / Weiherwasenweg	725	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 Landwirtschaftlicher Verkehr	3,00 m - 3,50 m	gut	A. Verkehrszeichen 240 "gemeinsamer Geh-/ Radweg (VZ 260 demontieren)	2	kurz	400 €
								B. Radwegweisung		mittel	
81.	Pfrondorf	Lustnauer Straße K6911 / Weiherwasenweg	Lustnauer Straße K6911 / Kohlplattenweg	900	Fahrbahnführung und optionale Straßenbegleitenden Führung ohne Widmung	Fahrb. 6,50 m + 1,50 m	befriedigend	A. Straßenbegleitenden Weg verbreitern	2	lang	94.400 €
								B. Innerhalb der geschlossenen Ortschaft (650m) flankierende Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn markieren.		mittel	
								C. Radwegweisung		mittel	
								D. Radwegweisung am Abzweig Weiherstraße		mittel	
82.	Pfrondorf	Lustnauer Straße / Kohlplattenweg	Blaihofstraße / Kohlplattenweg	550	Tempo-30-Zone	6,50 m	gut	A. Flankierende Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn markieren.	2	kurz	3.300 €
								B. Radwegweisung		mittel	
83.	Pfrondorf	Blaihofstraße / Kohlplattenweg	Blaihofstraße / Lindenstraße	200	Tempo-30-Zone	6,00 m	gut	A. Radwegweisung	2	mittel	100 €
84.	Pfrondorf	Blaihofstraße / Lindenstraße	Blaihofstraße / Abzweig östlich der K6912	600	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 Landwirtschaftlicher Verkehr	3,00 m	gut	A. Verkehrszeichen 240 "gemeinsamer Geh-/ Radweg (VZ 260 demontieren)	2	mittel	400 €
								B. Radwegweisung		mittel	

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 1

Bühl - Pfrondorf

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis		Breite						
85.	Pfrondorf	Blaihofstraße / Abzweig östlich der K6912	Alte Stuttgarter Straße K6912 / Höhe Kirnbach Schule	530	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 Landwirtschaftlicher Verkehr	3,00 m	gut	A. Verkehrszeichen 240 "gemeinsamer Geh-/ Radweg (VZ 260 demontieren)	2	kurz	400 €
								B. Radwegweisung		mittel	
86.		Alte Stuttgarter Straße K6912 / Höhe Kirnbach Schule	Einsiedler Sträßle / Abzweig zum Parallelweg der Alten Stuttgarter Straße	945	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 Landwirtschaftlicher Verkehr	3,00 m	gut	A. Verkehrszeichen 240 "gemeinsamer Geh-/ Radweg (VZ 260 demontieren)	2	kurz	600 €
								B. Radwegweisung		mittel	
87.	außerorts	Einsiedler Sträßle / Abzweig zum Parallelweg der Alten Stuttgarter Straße	parallelweg im Forst zur Alten Stuttgarter Straße / Hofmeisterweg	1010	Forstwirtschaftlicher Weg mit Wassergebundener Decke	2,50 m	befriedigend	A. Rastplatz mit Informationstafel und Radparkern einrichten.	2	mittel	6.500 €
								B. Radwegweisung		mittel	
88.		parallelweg im Forst zur Alten Stuttgarter Straße / Hofmeisterweg	parallelweg im Forst zur Alten Stuttgarter Straße / Hoher Firstweg	520	Forstwirtschaftlicher Weg mit Wassergebundener Decke	2,50 m	befriedigend	A. Radwegweisung	2	mittel	100 €
89.		parallelweg im Forst zur Alten Stuttgarter Straße / Hoher Firstweg	Gemarkungsgrenze	435	Forstwirtschaftlicher Weg mit Wassergebundener Decke	3,00 m	befriedigend	A. Radwegweisung	2	mittel	100 €
Gesamtlänge der Hauptroute 1 (m)				18.725				Summe der Maßnahmen	178	582.900 €	

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 2

Unterjesingen - Frz. Viertel

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
1.		Gemarkungsgrenze – parallel Jesinger Hauptstr.	Radweg / Untere Straße/ Römerstraße	470	gemeinsamer Geh- / Radweg VZ 240	2,50 m	gut	A. Infopoint "Radverkehrsumsteigeplatz mit Leihrädern"	1	lang	12.000 €
								B. Kfz.-Parkplatz schaffen.		lang	
								C. Asphaltierte Zufahrt vom Radweg zur Tankstelle		kurz	
2.	Unterjesingen	Radweg / Untere Straße/ Römerstraße			Verbot für Kfz / Krad VZ 260 mit Zz "Anlieger Frei" in Tempo 30 Zone		gut	A. Kfz-Parken unterbinden	2	kurz	1.600 €
								B. Fahrradpiktogramme in Einmündungsbereich		kurz	
								C. Haltelinie vor dem Bahnübergang um 9 m Richtung Norden versetzt neu markieren um Zugang zum Radweg freizuhalten		kurz	
								D. Vorfahrt im Zuge der Radwegeverbindung einrichten		mittel	
								E. Radwegweisung, Optimierung erforderlich		lang	
3.		Radweg / Untere Straße / Römerstraße	Untere Straße / Brunnenhalde	245	Verbot für Kfz / Krad VZ 260 mit Zz "Anlieger Frei" in Tempo 30 Zone	3,50 - 5,50 m	gut	A. Streckenabschnitt als Fahrradstraße (VZ 244) beschildern (mit Zz Anlieger frei).	2	mittel	1.600 €
								B. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn		kurz	

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 2

Unterjesingen - Frz. Viertel

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
4.		Untere Straße / Brunnenhalde			Mischverkehr		befriedigend	A. Radwegweisung, Optimierung erforderlich	2	mittel	700 €
								B. Fahrradpiktogramme in Einmündungsbereich		mittel	
								C. Seitenbereiche im Knotenpunkt von Kfz-Parkern freihalten (Markierung + VZ).		kurz	
5.		Untere Straße / Brunnenhalde	Untere Straße / Ecke Rottenburger Straße	265	Mischverkehr	4,00 m - 6,00 m	befriedigend	A. Streckenabschnitt als Fahrradstraße (VZ 244) beschildern (mit Zz Kfz frei).	2	mittel	1.900 €
								B. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn		kurz	
6.	Unterjesingen	Untere Straße / Ecke Rottenburger Straße			Mischverkehr		befriedigend	A. Radwegweisung erforderlich	2	mittel	300 €
							B. Radfahrer kreuzen VZ 138 von nördlicher Knotenpunktzufahrt montieren	kurz			
7.		Untere Straße / Ecke Rottenburger Straße	Rottenburger Straße / Ecke Ammertalbahnstraße	70	Mischverkehr	7,00 m	befriedigend	A. Neue Querschnittsaufteilung mit Schutzstreifen mit Markierung von Fahrradpiktogrammen.	2	mittel	1.700 €
								B. Radwegweisung erforderlich		mittel	
8.			Rottenburger Straße / Ecke Ammertalbahnstraße			Mischverkehr		befriedigend	A. Radaufstellstreifen vor der Bahnlinie markieren.	2	mittel
	B. Markierung eines Vorbeifahrstreifens 15 m auf der Ammertalbahnstraße vor dem Knoten (zum Vorbeifahren wartender Kfz)								kurz		
	C. Radfahrer kreuzen VZ 138 von südlicher Knotenpunktzufahrt montieren								kurz		
	D. Radwegweisung erforderlich								mittel		

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 2

Unterjesingen - Frz. Viertel

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
9.	Unterjesingen	Rottenburger Straße / Ammertalbahnstraße	Ammertalbahnstraße / Bei den Linden	225	Verbot für Kfz / Krad VZ 260 mit Zz "Anlieger Frei" in Tempo 30 Zone	6,00 m - 6,5	befriedigend	A. Streckenabschnitt als Fahrradstraße (VZ 244) beschildern (mit Zz Anlieger frei)	2	mittel	4.000 €
								B. Die Nebenstraßen mit VZ 205 Vorfahrt gewähren beschildern.		mittel	
								C. Radwegweisung mit Informationstafel an dem Bahnhoftekt. Unterjesingen Mitte.		mittel	
								D. Regelmäßige Fahrradpiktogramme markieren		kurz	
								E. Überdachtung für die vorhandene Radabstellanlage montieren		kurz	
								F. Kfz-Stellplätze im Rampenbereich beseitigen und den Zugang asphaltieren.		kurz	
								G. schlecht sichtbare Poller mit Reflektorband bekleben.		kurz	
10.		Ammertalbahnstraße / Bei den Linden	Ammertalbahnstraße / Sandäckerstraße / Saarstraße	150	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 Landwirtschaftlicher Verkehr und 1022-11 Mofa frei	3,50 m	gut	A. Streckenabschnitt als Fahrradstraße (VZ 244) beschildern mit Vorfahrt an der Einmündung "Bei den Linden" (mit Zz 1026-37 Landwirtschaftlicher Verkehr und 1022-11 Mofa frei)	2	mittel	500 €
								B. Radwegweisung		mittel	
11.		Ammertalbahnstraße / Sandäckerstraße / Saarstraße					mangelhaft	A. Gebüsch an der östlichen Knotenpunktzufahrt entfernen oder stark zurückschneiden.	2	kurz	600 €
								B. Vorfahrt im Zuge der Ammertalstraße schaffen mit VZ 205 (kleine Ausführung)		mittel	
								C. Radwegweisung erforderlich		mittel	

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 2

Unterjesingen - Frz. Viertel

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
12.		Ammertalbahnstraße / Sandäckerstraße / Saarstraße	Ammertalbahnstraße / Mönchhütteweg / Ammernweg	170	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 Landwirtschaftlicher Verkehr und 1022-11 Mofa frei	3,00 m	gut	A. Streckenabschnitt als Fahrradstraße (VZ 244) beschildern (mit Zz 1026-37 Landwirtschaftlicher Verkehr und 1022- 11 Mofa frei).	2	mittel	500 €
								B. Radwegweisung erforderlich		mittel	
13.	Unterjesingen	Ammertalbahnstraße / Mönchhütteweg / Ammernweg					gut	A. Vorfahrt im Zuge des Ammerwegs schaffen mit VZ 205 / VZ 301 (kleine Ausführung)	2	kurz	1.700 €
								B. Wartelinie vor Bahnübergang zurückversetzen		mittel	
								C. Fahrradpiktogramme markieren		mittel	
								D. Radwegweisung erforderlich		mittel	
14.		Ammertalbahnstraße / Mönchhütteweg / Ammernweg	östlicher Ortsausgang Unterjesingen / Untere Mühle	470	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 Landwirtschaftlicher Verkehr und 1022-11 Mofa frei	3,00 m	gut	A. Streckenabschnitt als Fahrradstraße (VZ 244) beschildern (mit Zz 1026-37 Landwirtschaftlicher Verkehr und 1022- 11 Mofa frei).	2	mittel	3.500 €
								B. Fahrradpiktogramme markieren		kurz	
15.	außerorts	Ortsausg. Unterjesingen / Untere Mühle	Ammernweg / Weg zum Ammernhof	400	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 Landwirtschaftlicher Verkehr und 1022-11 Mofa frei	3,00 m	gut	A. Streckenabschnitt als Fahrradstraße (VZ 244) beschildern (mit Zz 1026-37 Landwirtschaftlicher Verkehr und 1022- 11 Mofa frei)	2	mittel	3.900 €
								B. Vorfahrt im Zuge des Ammerwegs schaffen mit VZ 205 / VZ 301 (kleine Ausführung)		kurz	
								C. Wartelinie vor Bahnübergang zurückversetzen		kurz	
								D. Fahrradpiktogramme markieren		kurz	
								E. Radwegweisung erforderlich		mittel	

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 2

Unterjesingen - Frz. Viertel

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
16.	außerorts	Ammernweg / Weg zum Ammernhof	Ammernweg / Weg zum Schwärzlocher Hof	1850	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 Landwirtschaftlicher Verkehr und 1022-11 Mofa frei	3,25 m	gut	A. Streckenabschnitt als Fahrradstraße (VZ 244) beschildern (mit Zz 1026-37 Landwirtschaftlicher Verkehr und 1022-11 Mofa frei)	2	mittel	1.500 €
								B. Vorfahrt im Zuge des Ammerwegs schaffen mit VZ 301 (kleine Ausführung)		kurz	
								C. Fahrradpiktogramme markieren		kurz	
								D. vorhandene Furtmarkierung erneuern		kurz	
								E. Radwegweisung sinnvoll		mittel	
17.		Ammernweg / Weg zum Schwärzlocher Hof	Ammernweg / Nebenweg Sindelfinger Straße / Bebauungsrand Tübingen	305	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 Landwirtschaftlicher Verkehr und 1022-11 Mofa frei	3,25 m	gut	A. Streckenabschnitt als Fahrradstraße (VZ 244) beschildern (mit Zz 1026-37 Landwirtschaftlicher Verkehr und 1022-11 Mofa frei)	2	mittel	1.100 €
								B. Radwegweisung erforderlich		mittel	
								C. Markierung von Fahrradpiktogrammen		kurz	
18.	Weststadt	Ammernweg / Nebenweg Sindelfinger Straße / Bebauungsrand Tübingen	Ammernweg / Sindelfinger Straße	75	Erschließungsstraße ohne Widmung	3,00 m	gut	A. Streckenabschnitt als Fahrradstraße (VZ 244) beschildern (mit Zz 1026-37 Landwirtschaftlicher Verkehr und 1022-11 Mofa frei)	2	mittel	800 €
								B. Radwegweisung erforderlich		mittel	
								C. Markierung von Fahrradpiktogrammen		kurz	
19.	Weststadt	Ammernweg / Sindelfinger Straße			Nebenstraße		ausreichend	A. Vorfahrt im Zuge des Ammerwegs schaffen mit VZ 205 / VZ 301 (kleine Ausführung)	2	kurz	800 €
								B. Wartelinie markieren		kurz	
								C. Fahrradpiktogramme markieren		kurz	
								D. Radwegweisung erforderlich		mittel	

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 2

Unterjesingen - Frz. Viertel

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
20.		Ammernweg / Sindelfinger Straße	Brücke Wellersbach	80	Erschließungsstraße ohne Widmung	4,50 m	ausreichend	A. Streckenabschnitt als Fahrradstraße (VZ 244) beschildern (mit Zz 1026-37 Landwirtschaftlicher Verkehr und 1022- 11 Mofa frei)	2	mittel	900 €
								B. Fahrbahn freihalten und Parkplätze mittels Markierung neu sortieren.		kurz	
21.		Brücke Wellersbach	Sindelfinger Straße / Verkehrsübungsplatz	600	Erschließungsstraße ohne Widmung	3,25 m	gut	-	-	-	0 €
22.		Sindelfinger Straße / Verkehrsübungsplatz			Nebenstraße		gut	A. Verkehrszeichen 240 "gemeinsamer Geh-/ Radweg" (VZ 260 demontieren)	2	kurz	300 €
								B. Radwegweisung		mittel	
23.	Weststadt	Sindelfinger Straße / Verkehrsübungsplatz	Unterführung Rheinlandstraße / Köllestraße	250	gemeinsamer Geh- / Radweg VZ 240	2,50 m	gut	A. Verkehrszeichen 240 "gemeinsamer Geh-/ Radweg" (VZ 260 demontieren)	1	kurz	300 €
								B. Radwegweisung		mittel	
24.		Unterführung Rheinlandstraße / Köllestraße			gemeinsamer Geh- / Radweg VZ 240		mangelhaft	A. Unterführung beleuchten.	2	lang	7.900 €
								B. Radien der Radwege an der Abzweigung westlich der Unterführung vergrößern und Radwegbreite in diesem Bereich vergrößern.		lang	
								C. Radwegweisung optimieren		mittel	
								D. Bank als Rastmöglichkeit aufstellen		kurz	
25.		Unterführung Rheinlandstraße / Köllestraße	Köllestraße	145	gemeinsamer Geh- / Radweg VZ 240	4,00 m	gut	-	-	-	0 €
26.		Köllestraße	Rappstraße / Ammerbrücke	290	Erdweg	-	mangelhaft	A. Weg radfahrgerecht ausbauen	1	mittel	100.500 €

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 2

Unterjesingen - Frz. Viertel

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
27.	Weststadt	Rappstraße / Ammerbrücke			Gehweg VZ 239		mangelhaft	A. Oberfläche der Brücke mit Rutschfesten Belag versehen. B. Zusatzzeichen "Rad frei" an beiden Brückenzufahren anbringen C. Kfz-Stellplätze reduzieren um die Zufahrt zur Herrenberger Straße zu verbessern. D. Umlaufsperrn beseitigen E. Radwegweisung	1	kurz	26.900 €
									mittel		
									kurz		
									kurz		
									mittel		
28.	Weststadt	Rappstraße / Ammerbrücke	Rappstraße / Westbahnhofstraße	60	Erschließungsstraße (Sackgasse)	3,25 m Brücke 4,00 m m Fahrbahn	mangelhaft	A. Ausfahrtbereich der Tankstelle vor die signalisierte Querungsstelle verlegen. B. Tankstelle gänzlich verlegen	2	lang	5.600 €
									lang		
29.	Weststadt	Rappstraße / Westbahnhofstraße				5,00 m	mangelhaft	A. "Grüner Pfeil" an Westbahnhofstraße demontieren . B. Kontaktschleife für Radfahrer zur Grünanforderung. C. Aufstellbereich in der Rappstraße markieren D. Strich-Lücke-Markierung (20 m) Radwegweisung E. Radwegweisung	1	mittel	10.500 €
									mittel		
									mittel		
									mittel		
									mittel		
30.	Weststadt	Rappstraße / Westbahnhofstraße	Rappstraße / Schleifmühlweg	215	Nebenstraße in Tempo 30 Zone	5,00 m	befriedigend	A. Fahrradstraße mit VZ 244 einrichten B. Radfahrpiktogramme markieren	2	mittel	1.600 €
									kurz		

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 2

Unterjesingen - Frz. Viertel

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
31.	Weststadt	Rappstraße / Schleifmühleweg			Nebenstraße in Tempo 30 Zone		befriedigend	A. 15 m Bereich an der Kreuzung vom Kfz-Parkern befreien mittel VZ und ggf. Markierung. B. Radabstellplätze (Bügel) auf der Fahrbahn am Knotenpunkte Nordwestseite montieren und Fläche markieren.	2	kurz	700 €
									kurz		
32.	Weststadt	Rappstraße / Schleifmühleweg	Schleifmühleweg / Belthlestraße	100	Nebenstraße in Tempo 30 Zone	7,00 m	befriedigend	A. Fahrradstraße mit VZ 244 einrichten B. Radfahrpiktogramme markieren	2	mittel	900 €
									kurz		
33.		Schleifmühleweg / Belthlestraße			Nebenstraße in Tempo 30 Zone		gut	-	-	-	0 €
34.	Zentrum	Schleifmühleweg / Belthlestraße	Radfahrtunnel nördl. Ausgang	50	Nebenstraße in Tempo 30 Zone	5,50 m	befriedigend	A. Markierung zur Überleitung auf den Straßenbegleitenden Radweg von Ost nach West) B. Radwegweisung	2	mittel	1.200 €
									mittel		
35.	Zentrum	Radfahrtunnel nördl. Ausgang			Nebenstraße in Tempo 30 Zone		mangelhaft	A. Bordstein am Übergang zur Fahrbahn absenken B. Vorfahrt im Zuge des Radfahrtunnels beschildern, Wartelinien und Fahrradpiktogramme markieren. C. Radparker mit Überdachung Radwegweisung mit Informationstafel D. Fahrradzählstelle einrichten	1	kurz	18.300 €
									mittel		
									mittel		
									lang		
36.		Radfahrtunnel nördl. Ausgang	Radfahrtunnel süd. Ausgang	285	Getrennter Geh- / Radweg VZ 241		gut	A. Beidseitigen Schutzstreifen anlegen	1	lang	2.300 €

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 2

Unterjesingen - Frz. Viertel

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten	
		von	bis			Breite						
37.	Zentrum	Fußgängertunnel südl. Ausgang					mangelhaft	A. Vorgezogene Radausstellstreifen in den Nebenstraßen, Markierung eines Fahrradpiktogramms zum direkten Linksabbiegen B. Radwegweisung	2	mittel	1.200 €	
									mittel			
38.	Zentrum	Fußgängertunnel südl. Ausgang	Derendinger Allee / Uhlandstraße	185	Getrennter Geh- / Radweg	2,50 m	ausreichend	A. Benutzungspflicht aufheben, jedoch Radweg ohne Benutzungspflicht belassen.	2	mittel	16.700 €	
								B. Bank aufstellen.				kurz
								C. Radparker montieren				kurz
								D. Radwegweisung mit Infotafel				mittel
								E. Fahrradzählstelle mit digitaler Anzeige einrichten				lang
39.		Derendinger Allee / Uhlandstraße	Derendinger Allee / Ecke Europastraße	125	Mischverkehr	7,00 m	mangelhaft	A. Beidseitigen Schutzstreifen markieren und beschildern.	1	mittel	1.300 €	
40.	Zentrum	Derendinger Allee / Europastraße			Mischverkehr		mangelhaft	A. Markierung von Radfahrstreifen für den Linksabbieger	1	mittel	300 €	
								B. Radwegweisung				mittel

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 2

Unterjesingen - Frz. Viertel

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
41.	Zentrum	Derendinger Allee / Ecke Europastraße	Hauptbahnhof westliche Zufahrt	325	Mischverkehr	7,50 m Fahrbahn 2,25 m begl. Weg	mangelhaft	A. VZ 241 Gemeinsamer Geh- und Radweg im Seitenbereich in westlicher Richtung beschildern.	1	kurz	47.600 €
								B. Furtmarkierung und Fahrradpiktogramme im Bereich der Zufahrt zum Bahnbetriebsgelände		kurz	
								C. An der Zufahrt zum Bahnbetriebsgelände Überleitung auf Radfahrstreifen in Richtung Westen mit Fahrradpiktogrammen und Aufstellfläche in Fahrbahnmitte.		mittel	
								D. Asphaltierten Seitenbereich um 50 cm verbreitern		lang	
								E. Radwegweisung		kurz	
42.	Zentrum	Hauptbahnhof westliche Zufahrt	Hauptbahnhof Haupteingang	130	Nebenfahrbahn	3,50 m - 9,30	mangelhaft	A. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn	1	kurz	500 €
								B. Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr freigeben		mittel	
43.	Zentrum	Hauptbahnhof Haupteingang					mangelhaft	A. Fahrradstation mit Fahrradverleih und Radwerkstatt am Bahnhof einrichten (die Kosten für diese Maßnahme sind gesondert aufgeführt)	2	lang	17.100 €
								B. Überdachte Fahrradabstellanlage am Westrand des Bahnhofsgebäudes installieren.		mittel	
								C. Überleitung von der Nebenstraße am Bahnhof Haupteingang auf die Fahrbahn (Grünstreifen westlich des FGÜ befestigen) für beide Fahrtrichtungen.		mittel	
								D. Radwegweisung mit Informationstafel		mittel	

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 2

Unterjesingen - Frz. Viertel

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
44.	Zentrum	Hauptbahnhof Haupteingang	Europastraße / Europaplatz	105	Mischverkehr (Einrichtungsverkehr)	6,25 m	mangelhaft	A. Neue Querschnittsaufteilung der Fahrbahn (beidseitige 1,6 Radfahrstreifen und 3,05 Fahrbahn für eine Fahrtrichtung.	2	mittel	2.600 €
								B. Begleitende Fahrradpiktogramme.		kurz	
								C. Einbahnstraße für den Radverkehr freigeben		kurz	
45.	Zentrum	Europastraße / Europaplatz			Mischverkehr		mangelhaft	A. Durchgehende bevorrechtigte Führung des Radverkehrs für beide Fahrrichtungen markieren (in Zusammenhang B)	2	mittel	21.100 €
								B. Signalisierte Busschleuse		lang	
								C. Radaufstellstreifen vor LSA		lang	
46.	Zentrum	Europastraße / Europaplatz	Europaplatz / Karlstraße	100	Zweirichtungsradweg im Seitenraum	7,50 m Fahrbahn 2,50 m Radweg	mangelhaft	A. Radverkehrsführung im Seitenbereich demarkieren und dem Gehweg zuschlagen. Übergangszeitraum mit Gehweg + Zz. "Radfrei" beschildern.	2	mittel	2.600 €
								B. Fahrbahnquerschnitt neu aufteilen mit Radfahrstreifen für beide Fahrrichtungen. Richtung Westen auf der nördlichen Nebenfahrbahn.		mittel	

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 2

Unterjesingen - Frz. Viertel

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
47.	Zentrum	Europaplatz / Karlstraße			Zweirichtungsradweg im Seitenraum		mangelhaft	A. Knotenpunktumgestaltung mit Markierungslösungen zur Führung des Radverkehrs mit entsprechenden Aufstellflächen	1	lang	32.200 €
								B. Zufahrtsstraße Europaplatz auf einen Fahrstreifen reduzieren.		lang	
								C. Radaufstellstreifen mit LSA Anforderung mit Kontaktschleife von der Nebenstraße aus Osten kommend einbauen.		lang	
								D. Überleitung von Ost nach West auf die nördliche Nebenfahrbahn der Europastraße		kurz	
								E. Radwegweisung		mittel	
48.	Zentrum	Europaplatz / Karlstraße	Steinlachbrücke	100	Nebenstraße (Sackgasse)	5,00 m Fahrbahn 4,00 m Brücke	befriedigend	A. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn	3	kurz	600 €
49.	Zentrum	Steinlachbrücke	Rampe zur Friedrichstraße	70	gemeinsamer Geh- Radweg (VZ 241)	3,00 m	gut	A. Asphaltierte Überleitung mit entsprechendem Radius (25 km/h) vom Radweg auf die Rampe zur Friedrichstraße	2	mittel	2.500 €
								B. Markierung einer Furt und von Radfahrpiktogrammen		kurz	
								C. Radwegweisung		mittel	
50.	Zentrum	Rampe zur Friedrichstraße	Friedrichstraße / Bismarckstraße	90	derzeit gesperrter Weg	3,50 m	gut	A. Öffnung der Rampe für den Radverkehr (ggf. mittels erforderlichem Gründerwerb)	2	lang	300 €
								B. Beschilderung als gemeinsamer Geh und Radweg (VZ 241)		kurz	

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 2

Unterjesingen - Frz. Viertel

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
51.	Zentrum	Friedrichstraße / Bismarckstraße			Keine gesonderte Radverkehrsführung vorhanden		mangelhaft	A. Signalisierte Einführung des Radverkehrs auf die Fahrbahn mit Überleitung in einen gesonderten linksabbiege Radfahrstreifen.	2	lang	21.000 €
								B. Radverkehr aus Osten kann aufgrund der Verkehrsbelastung nur über eine indirekt linksabbiegen, entsprechend muss eine Ausstellfläche markiert und mit Hinweisschild beschildert werden.		lang	
								C. Radwegweisung		mittel	
52.	Zentrum	Friedrichstraße / Bismarckstraße	Friedrichstraße / B28 Hegelstraße	115	Straßenbegleitender gemeinsamer Geh-/Radweg (VZ 240)	Rad-/Gehweg 2,75 m - 4,00 m Fahrbahn 9,50 m Ri. Süden 6,50 m Ri Norden	mangelhaft	A. Radfahrstreifen für den links abbiegenden Radverkehr Richtung Süden (Hegelstraße) markieren	1	lang	11.800 €
								B. Signalisierte Überleitung des Radverkehrs Richtung Zentrum auf den Busstreifen Bedarfsampel mit Rotschaltung auf Anforderung des Linienbusses.		lang	
								C. Radwegweisung		mittel	
53.	Zentrum	Friedrichstraße / B28 Hegelstraße			Straßenbegleitender gemeinsamer Geh-/Radweg (VZ 241)		mangelhaft	A. Radfahrstreifen in Richtung Osten mit Strich-Lückemarkierung im Knotenpunkt mit Fahrradpiktogrammen markieren.	3	kurz	700 €
								B. Radwegweisung		kurz	

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 2

Unterjesingen - Frz. Viertel

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisierbarkeit	Kosten	
		von	bis			Breite						
54.	Zentrum	Friedrichstraße / B28 Hegelstraße	Hegelstraße B28 / Eberhardstraße	150	Straßenbegleitender gemeinsamer Geh- /Radweg (VZ 240)	Rad- /Gehweg 4,75 m Fahrbahn 6,50 m Ri. Osten	ausreichend	A. Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 mit reduzierten Fahrstreifen (2 x 2,45 m und Radfahrstreifen 1,60 m in Richtung Osten mit Fahrradpiktogrammen markieren. Ggf. Grünstreifen zur Verbreiterung der Fahrbahn nutzen.	3	lang	50.900 €	
								B. An nördlichem Unterführungsausgang Mittel- Markierung zur Trennung der Fahrlinien markieren.				kurz
								C. Seitenraumführung Richtung Süden als Gehweg mit Zz. "Rad frei" beschildern.				kurz
55.		Hegelstraße B28 / Eberhardstraße (nur für Radverkehr in Richtung Süden, Radverkehr Richtung Norden durch die Unterführung der B28)			Mischverkehr / Nebenstraße		befriedigend	A. Radwegweisung	2	mittel	600 €	
								B. VZ 244 Fahrradstraße beschildern				mittel
								C. Fahrradpiktogramme				kurz
56.	Südstadt	Hegelstraße B28 / Eberhardstraße	Sternplatz	280	Nebenstraßen Tempo 30 Zone	8,50 m	befriedigend	A. Fahrradpiktogramme	2	kurz	1.700 €	
								B. Radwegweisung am Abzweig der Christophstraße				mittel
57.		Sternplatz			Nebenstraßen Tempo 30 Zone		gut	A. Radwegweisung mit Infotafel	2	mittel	12.100 €	
								B. Rastplatz mit Fahrradverleih				mittel
								C. Überdachte Radabstellanlage				mittel
58.		Sternplatz	Eberhardstraße / Kiesäckerstraße	250	Nebenstraßen Tempo 30 Zone	7,25 m	gut	A. Fahrradpiktogramme	2	kurz	1.600 €	

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 2

Unterjesingen - Frz. Viertel

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
59.	Stadtstadt	Eberhardstraße / Kiesäckerstraße			Nebenstraßen Tempo 30 Zone		befriedigend	A. Radfahrpiktogramme im Wartebereich in Fahrbahnmitte zum Linksabbiegen in die Kiesäckerstraße B. Radwegweisung	2	mittel	500 €
60.		Eberhardstraße / Kiesäckerstraße	Kiesäckerstraße östliches Ende	200	Nebenstraßen Tempo 30 Zone	5,00 m	gut	A. Radfahrpiktogramme auf der Fahrbahn markieren	2	kurz	1.300 €
61.		Kiesäckerstraße östliches Ende	Schweickhardtstraße / Stuttgarter Straße	120	gemeinsamer Geh-Radweg (VZ 240)	2,50 m	ausreichend	A. Radwegführung über Parkplatzgelände markieren	2	lang	2.200 €
								B. Direkte Zufahrt an den Knotenpunkt auf die Fahrbahn schaffen.		mittel	
62.		Schweickhardtstraße / Stuttgarter Straße			Keine gesonderte Radverkehrsführung vorhanden		ausreichend	A. Vorgezogenen Radaufstellstreifen von nördlichen und südlichen Zufahrt mit Farradpiktogrammen markieren.	2	lang	2.700 €
						B. Kontaktschleife zur Grünforderung für Radfahrer		lang			
						C. Radwegweisung		mittel			
63.	Schweickhardtstraße / Stuttgarter Straße	Schweickhardtstraße / Königsberger Straße	90	Gehweg VZ 239 mit Zz. "Rad frei"	Fahrbahn 7,25 m Gehweg 1,50 - 1,75 m	mangelhaft	A. Schutzstreifen mit Fahrradpiktogrammen markieren	1	kurz	1.100 €	
							B. Zz. Rad frei in beiden Richtungen demontieren		kurz		
64.	Französisches Viertel	Schweickhardtstraße / Königsberger Straße					ausreichend	A. Knotenpunkt auf die erforderlichen Breiten zurückbauen	2	lang	7.600 €
								B. Radwegweisung		mittel	

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 2

Unterjesingen - Frz. Viertel

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
65.		Schweickhardtstraße / Königsberger Straße	Eisenhutstraße / Marienburger Straße	200	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	7,50 m	befriedigend	A. Mit VZ 244 Fahrradstaße (die auch im Weiteren Verlauf Richtung Westen bis zum Ende der Alexanderstraße fortgesetzt werden sollte) beschildern	2	lang	3.200 €
								B. Alternativ Markierung eines Schutzstreifens		mittel	
								C. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn		kurz	
66.		Eisenhutstraße / Marienburger Straße			Mischverkehr in Tempo 30 Zone		gut	A. Radwegweisung	2	mittel	100 €
67.	Französisches Viertel	Eisenhutstraße / Marienburger Straße	Aixer Straße / Marienburger Straße	50	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	6,50 m	gut	A. Mit VZ 244 Fahrradstaße beschildern	3	mittel	1.800 €
								B. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn		kurz	
								C. Radwegweisung mit Informationstafel		mittel	
68.		Aixer Straße / Marienburger Straße	Aixer Straße / Wennfelder Garten	190	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	6,50 m	gut	A. Mit VZ 244 Fahrradstaße beschildern	3	lang	1.400 €
								B. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn		mittel	
								C. Radwegweisung		mittel	
69.		Aixer Straße / Wennfelder Garten	Wankheimer Täle / Mirabellweg	220	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	6,50 m	gut	A. Mit VZ 244 Fahrradstaße beschildern	3	lang	1.700 €
								B. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn		mittel	
								C. Radwegweisung		mittel	
70.		Wankheimer Täle / Mirabellweg	Mirabellweg / Landkutschersweg	40	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	6,50 m	mangelhaft	A. Mit VZ 244 Fahrradstaße beschildern	3	lang	800 €
								B. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn		mittel	
								C. Radwegweisung		mittel	

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 2

Unterjesingen - Frz. Viertel

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
71.	Französisches Viertel	Mirabellweg / Landkutschersweg	Landkutschersweg / Allee des Chaisseurs	110	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	6,50 m	gut	A. Mit VZ 244 Fahrradstaße beschildern	3	lang	700 €
								B. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn		mittel	
								C. Radwegweisung		mittel	
72.	Französisches Viertel	Landkutschersweg / Allee des Chaisseurs	Unterführung B28 Reutlinger Straße	60	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	5,50 m	gut	A. Mit VZ 244 Fahrradstaße beschildern	3	lang	700 €
								B. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn		mittel	
								C. Radwegweisung		mittel	
73.	Französisches Viertel	Unterführung B28 / Reutlinger Straße		40	Gehweg VZ 239	3,75 m	mangelhaft	A. Rampe radfahrgerecht mit befahrbarer (wenn möglich mit max 6% Steigung) anbauen	1	lang	15.300 €
								B. Unterführung mit Zusatzzeichen "Rad frei" zum VZ 239 Gehweg für den Radverkehr für beide Richtungen freigeben.		kurz	
								C. Radwegweisung		mittel	
74.	außerorts	Unterführung B28 Reutlinger Straße	Reutlinger Straße / Nebenfahrbahn / Tierheim	540	gemeinsamer Geh- Radweg (VZ 240) / Fahrbahn	Fahrbahn 6,00 m	gut	A. VZ 240 gem Geh- Radweg demonstrieren. VZ 239 Gehweg mit Zz. "Rad frei" montieren (optional)	3	kurz	3.600 €
								B. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn		kurz	
								C. Radwegweisung		mittel	
75.	außerorts	Reutlinger Straße / Nebenfahrbahn / Tierheim	Gemarkungsgrenze	120	gemeinsamer Geh- Radweg (VZ 240)	7,50 m	gut	A. Fahrradpiktogramme zur Überleitung auf der Fahrbahn (bergab)	3	kurz	300 €
Abzweigende Verbindung zum Zentrum											
76.	außerorts	Friedrichstraße / Bismarckstraße			Gehweg (VZ 237) "Rad frei"		mangelhaft	A. Vorgezogene Radausstelstreifen auf dem Rechtabbiegestreifen mit Markierung von Fahrradpiktogrammen zum direkten Linksabbiegen	1	mittel	700 €
								B. Radwegweisung		mittel	

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 2

Unterjesingen - Frz. Viertel

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
77.		Friedrichstraße / Bismarckstraße	Friedrichstraße / Wöhrdstraße	65	Gehweg (VZ 237) "Rad frei"	Gehweg 2,75 m Fahrbahn 10,50 m	mangelhaft	A. Rechtsabbiegestreifen in einen Zweirichtungsrادweg umwandeln, entsprechend markieren und beschildern	2	lang	11.100 €
								B. Alternativ Brücke um 1,00 m verbreitern.		lang	
78.	außerorts	Friedrichstraße / Wöhrdstraße			Mischverkehr in Tempo 30 Zone	7,50 m	mangelhaft	A. Bevorrechtigte markierte Führung des Radverkehrs Richtung Südstadt vor dem Rechtsabbieger.	2	lang	1.900 €
								B. Alternativ geänderte Zufahrtsregelung mit Sperrung für den Rechtsabbieger		lang	
								C. Radwegweisung		mittel	
								D. VZ Fahrradstraße von beiden Fahrtrichtungen beschildern		mittel	
79.		Friedrichstraße / Wöhrdstraße	Karlstraße / Wöhrdstraße	250	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	7,50 m	ausreichend	A. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn in regelmäßigen Abständen alle 50 m.	2	kurz	2.300 €
								B. In den Parkhaus Ein- und Ausfahrten Furtmarkierung mit roter Fahrbahnmarkierung und Radfahrpiktogramme aufbringen.		kurz	
								C. VZ 241 "Radweg" im Bereich der Ausfahrt markieren		kurz	
		Gesamtlänge der Hauptroute 2 (m)		11.090				Summe der Maßnahmen	206	525.000 €	

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 3

Derendingen - Bebenhausen

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
1.	außerorts	Gemarkungsgrenze – Brücke über den Ehrenbach	Kreisverkehrsplatz - Steinlachwasen / Hechinger Straße	460	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 landwirtschaftlicher Verkehr frei	4,50 m	gut	A. Fahrradpiktogramme in regelmäßigen Abständen auf die Fahrbahn alle 100m	3	kurz	1.400 €
								B. Radwegweisung		mittel	
2.		Kreisverkehrsplatz - Steinlachwasen / Hechinger Straße		75	Gehweg "Rad frei"	2,50 m	gut	A. Furtmarkierung an den Zufahrten zum Kreisverkehr markieren	2	kurz	1.200 €
								B. Schutzstreifen mit Fahrradpiktogrammen im Einmündungsbereich von der Hechinger Straße zum Kreisverkehr		mittel	
								C. Fahrradpiktogramm am Übergang zum Radweg nach Dußlingen		kurz	
								D. Radwegweisung optimieren		mittel	
3.	Gartenstadt	Kreisverkehrsplatz - Steinlachwasen / Hechinger Straße	Hechinger Straße / Abzweig zur Straße entlang der Steinlach	515	Mischverkehr (Sackgasse mit Industriebetrieben)	6,50 m	befriedigend	A. Vorschlagsstrecke für alternierenden Schutzstreifen	2	mittel	7.300 €
								B. Alternativ, Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn		kurz	
4.		Hechinger Straße / Abzweig zur Straße entlang der Steinlach (Dahlienweg)			Mischverkehr		befriedigend	A. Radwegweisung	2	mittel	500 €
								B. Markierung einer Furt mit Fortsetzung des vorh. Radwegs entlang der B27 mit bevorrechtiger Führung (VZ 301 / 205) mit Fahradpiktogramme in Einmündungsbereich		mittel	
5.		Hechinger Straße / Abzweig zur Straße entlang der Steinlach	Fuchsstraße / Dahlienweg	250	240 gem. Geh-/Radweg	2,50 m	befriedigend	A. Furtmarkierung mit an Zufahrt von B27 Haus Nr.11 mit Fahrradpiktogrammen	2	kurz	3.600 €
6.		Fuchsstraße / Dahlienweg			Mischverkehr in Tempo 30 Zone		befriedigend	A. Radwegweisung optimieren	2	mittel	100 €
7.		Fuchsstraße / Dahlienweg	Fuchsstraße / Waldhörnlestraße	690	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	5,00 m	befriedigend	A. Streckenabschnitt als Fahrradstraße (VZ 244) beschildern	2	mittel	800 €
								B. Radwegweisung an Bushaltestelle Fuchsstraße		mittel	

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 3

Derendingen - Bebenhausen

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten				
		von	bis			Breite									
8.	Gartenstadt	Fuchsstraße / Waldhörnlestraße / Füllmauerstraße			Mischverkehr		mangelhaft	A. Radaufstellfläche markieren (mit Strich-Lücke-Linie und Fahrradpiktogramm) von der nördlichen und südlichen Knotenpunktszufahrt.	2	kurz	900 €				
								B. Vorfahrtsregelung ändern (zukünftig rechts-vor-links mit VZ 102) mit Wartemarkierung an den Knotenpunktszufahrten.		mittel					
								C. Radwegweisung erforderlich		mittel					
9.	Derendingen	Fuchsstraße / Waldhörnlestraße / Füllmauerstraße	Füllmauerstraße nördliches Ende und Übergang zum Radweg	300	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	4,50 m	gut	A. Streckenabschnitt als Fahrradstraße (VZ 244) beschildern	2	mittel	300 €				
10.		Füllmauerstraße nördliches Ende und Übergang zum Radweg	Fürststraße südliches Ende und Übergang zum Radweg	475	240 gem. Geh-/Radweg	2,50 m	gut	A. Markierung einer Leitlinie mit Fahrradpiktogramm zur Führung des Radverkehrs auf die Füllmauerstraße B. Radwegweisung am Abzweig zu den Schulen an der Steinlachbrücke C. Fahrradabstellanlage erneuern	2	kurz	18.900 €				
									mittel						
									mittel						
11.	Derendingen	Fürststraße südliches Ende und Übergang zum Radweg	Fürststraße / Heineleinstraße	205	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	6,00 m	ausreichend	A. Radien im Übergangsbereich zum Radweg radfahrgerecht ausbauen und markieren (mit Strich-Lücke-Linie und Fahrradpiktogramm). B. Kfz-Stellplätze im Übergangsbereich beseitigen. C. Streckenabschnitt als Fahrradstraße (VZ 244) beschildern	2	kurz	4.400 €				
									kurz						
									mittel						
12.	Derendingen	Fürststraße / Heineleinstraße			Mischverkehr		ausreichend	A. Knotenpunkt mittels Markierung auf den erforderlichen Flächenbedarf zurückbauen.	2	lang	600 €				
															mittel
															mittel
13.		Fürststraße / Heineleinstraße	Fürststraße / Christophstraße	880	Mischverkehr	6,00 m	befriedigend	A. Fahrradstraße mit VZ 244 beschildern	2	mittel	12.000 €				

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 3

Derendingen - Bebenhausen

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
14.	Derendingen							B. Schadhafte Stellen der Oberflächenbeschaffenheit ausbessern		kurz	36.600 €
								C. Bord am Übergang nach der Einmündung Eugenstraße flach anrampen und auf Null absenken.		mittel	
								D. Fahrradpiktogramme markieren		kurz	
								E. Radwegweisung an den Querstraße Huberstraße, Ebertstraße, Schellingstraße		mittel	
15.	Zentrum	Fürststraße / Christophstraße Brücke über die Steinlach	Karlstraße / Poststraße Steinlachunterführung	30	VZ 240 gemeinsamer Geh- / Radweg	6,00 m	mangelhaft	A. Brückenzufahrt von Süden und Norden entsprechend der Linienführung des Radverkehrs anbauen.	2	lang	36.600 €
								B. Leitlinie zur Trennung des Rad und Fußverkehrs (1,5 m im Seitenbereich für Fußgänger und 3,0 m Radweg) und Fahrradpiktogramme markieren und VZ 241 getrennter Geh-Radweg beschildern.		kurz	
								C. Rastplatz als Meetingpoint einrichten		mittel	
								D. Radwegweisung mit Infotafel		mittel	
15.	Zentrum	Fürststraße / Christophstraße Brücke über die Steinlach	Karlstraße / Poststraße Steinlachunterführung	190	VZ 241 getrennter Geh / Radweg	Gehweg 2,50m - 3,00 mRadweg 3,00 m	mangelhaft	A. Trennlinie zwischen Rad- und Fußweg erneuern	1	kurz	2.400 €
								B. Fahrradpiktogramme in regelmäßigen Abständen markieren		kurz	
								C. Spiegel zur Einsicht von der Treppe zum Radweg installieren.		kurz	
								D. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 15 km/h mit kleinen VZ im Bereich des Treppenabgangs von beiden S. beschildern.		kurz	
16.		Karlstraße / Poststraße Steinlachunterführung						siehe Maßnahmenplanung Hauptroute 2 - Nr. 47			

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 3

Derendingen - Bebenhausen

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
17.	Zentrum	Karlstraße / Poststraße Steinlachunterführung	Karlstraße / Friedrichstraße	150	Radfahrstreifen (hinter parkenden Kfz) in Richtung Norden / Radfahrstreifen Richtung Süden	Rfstr. je 1,60 m Fahrbahn gesamt 10,50 m	mangelhaft	A. Parkstreifen (entfällt) / Alternativ nach Osten auf den jetzigen Radfahrstreifen verlegen.	1	mittel	7.300 €
						B. Neue Querschnittsaufteilung (je 2,50 m Radfahrstreifen, Fahrbahn für zwei Fahrstreifen 5,50 m / Alternativ 1,80 parkstreifen, jeweils 1,85 Radfahrstreifen, Fahrbahn 5,00 für zwei Fahrstreifen.			mittel		
								C. Markierung von Fahrradpiktogrammen		kurz	
18.	Zentrum	Karlstraße / Friedrichstraße			Mischverkehr auf der Fahrbahn		mangelhaft	A. Knotenpunktumgestaltung	1	lang	12.900 €
								B. Markierte Aufstellbereiche für den Radverkehr		mittel	
								C. Radverkehr in die als eigenen Verkehrsteilnehmer in die Signalsteuerung einbeziehen.		lang	
								D. Radwegweisung erforderlich		mittel	
								E. Markierung von Fahrradpiktogrammen		kurz	
19.	Zentrum	Karlstraße / Friedrichstraße	Karlstraße / Uhlandstraße	50	Mischverkehr auf der Fahrbahn	≈ 17 m	mangelhaft	A. Radfahrstreifen in beide Richtungen markieren	2	mittel	700 €
										B. Markierung von Fahrradpiktogrammen	
Identischer Verlauf mit der Hauptroute 1 im Abschnitt Eberhardsbrücke bis Wilhelmstraße / Kreuzstraße											
20.	Lustnau	Pfrondorfer Straße / Jürgensenstraße	Jürgensenstraße / Salzwasenweg	175	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	6,00 m	gut	A. Fahrradpiktogramme in regelmäßigen Abständen auf die Fahrbahn	3	kurz	1.100 €
								B. Radwegweisung		mittel	

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 3

Derendingen - Bebenhausen

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO	Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten	
		von	bis								Breite
21.	Lustnau	Jürgensenstraße / Salzwasenweg	Salzwasenweg am Bebauungsrand	275	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	4,50 m	gut	A. Fahrradpiktogramme in regelmäßigen Abständen auf die Fahrbahn	3	kurz	1.700 €
								B. Radwegweisung		mittel	
22.		Salzwasenweg am Bebauungsrand	Salzwasenweg / Goldbachklause		VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 land- und forstwirtschaftlicher Verkehr und 1022-11 Mofa frei	3,00 m	gut	A. VZ 260 demontieren und als gemeinsamer Geh- / Radweg VZ 240 beschildern	2	kurz	6.300 €
								B. Radwegweisung optimieren		mittel	
								C. Rastplatz mit Infopoint und Schutzhütte		lang	
								D. Saisonalen Radverleih einrichten		lang	
23.	außerorts	Salzwasenweg / Goldbachklause	Salzwasenweg / Abzweig zur Bebenhäuser Straße	630	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 land- und forstwirtschaftlicher Verkehr	3,00 m	gut	A. Radwegweisung	3	mittel	1.100 €
								B. Bügel zum Radparken aufstellen		kurz	
24.		Salzwasenweg / Abzweig zur Bebenhäuser Straße	Bebenhäuser Straße L1208 / Unterführung zum Kirnbachsträßchen	180	Nebenstraße zur L1208	7,50 m	gut	A. Radwegweisung säubern, Optimierung prüfen	1	kurz	100 €
25.		Bebenhäuser Straße L1208 / Unterführung zum Kirnbachsträßchen		100	Gegweg VZ 239 "Rad frei"	2,50 m	ausreichend	A. Radwegweisung vereinheitlichen	1	mittel	600 €
								B. Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeilen zur Verdeutlichung des Routenverlaufs		kurz	
26.		Bebenhäuser Straße L1208 / Unterführung zum Kirnbachsträßchen	Bebenhäuser Straße L1208 / Parkplatz südl. von Bebenhäuser	1120	VZ 240 gemeinsamer Geh- / Radweg, Mofa frei	2,00 m	mangelhaft	A. Radweg um 1,00 m verbreitern	2	lang	112.000 €
27.	Bebenhäuser	Bebenhäuser Straße L1208 / Parkplatz südl. von Bebenhausen	Bebenhäuser Straße L1208 / Schönbuchstraße	490	Gegweg VZ 239 "Rad frei und Mofa frei"	2,00 m	mangelhaft	A. Rote Furtmarkierung über die Parkplatz Zu- und Ausfahrt (L1208) mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen	1	kurz	50.400 €
								B. Radweg um 1,00 m verbreitern und als gemeinsamer Geh- Radweg beschildern		lang	

Bewertung und Maßnahmenplanung der Hauptroute 3

Derendingen - Bebenhausen

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage X

ldf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
28.		Bebenhäuser Straße L1208 / Schönbuchstraße			ohne Radverkehrsführung		mangelhaft	A. Rote Furtmarkierung über die Einmündung zur L1208 mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen	1	mittel	17.700 €
								B. Verlegung der Haltestelle in Richtung Ortskern		lang	
								C. Rückbau der Haltestellenbucht mit Rastplatz und Radparkern		lang	
								D. Radwegweisung mit Informationstafel.		mittel	
29.	Bebenhausen	Bebenhäuser Straße L1208 / Schönbuchstraße	Bebenhäuser Straße L1208 / Kohlplattenstraße	495	Mischverkehr, Weg im Seitenbereich ohne Widmung	Fahrbahn 7,50 m Seitenber. 1,50 m - 1,75 m	mangelhaft	A. Radweg auf 2,50 verbreitern	2	lang	52.800 €
								B. Alternativ Oberfläche verbessern		mittel	
								C. Alternativ Fahrradpiktogramme auf die Fahrbahn für die optionale Fahrbahnnutzung für den Radverkehr Richtung Süden mit Überleitung an bestehender Zufahrt 50 m nördlich des Ortsschildes.		kurz	
								D. An der Zufahrt entsprechend der Fahrlinie des Radverkehrs zur Überfahrt auf die Fahrbahn asphaltieren (ggf. Ortsschild entsprechend versetzen).		mittel	
								E. Radwegweisung		mittel	
30.	außerorts	Bebenhäuser Straße L1208 / Kohlplattenstraße	Kohlplattenstraße / Weihersteigstraße	245	Forstweg mit wassergebundener Decke	3,50 m	befriedigend	A. Radwegweisung	2	mittel	100 €
31.		Kohlplattenstraße / Weihersteigstraße	Weihersteigstraße / Bretterzaunweg / Böblinger Straße	910	Forstweg mit wassergebundener Decke	3,50 m	befriedigend	A. Radwegweisung (2 Standorte an abzweigenden Wegen erforderlich)	2	mittel	300 €
32.		Weihersteigstraße / Bretterzaunweg / Böblinger Straße	Altes Böblinger Sträßchen / Troppender-Wasen-Allee (Gemarkungsgenze)	2550	Forstweg mit wassergebundener Decke	3,50 m	befriedigend	A. Radwegweisung (ca. 5 Standorte an Abzweigenden Wegen erforderlich)	2	mittel	6.000 €
							B. Rast- / Sitzgelegenheiten schaffen	mittel			
Gesamtlänge der Hauptroute 3 (m)				11.440				Summe der Maßnahmen	177		362.100 €

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
1.	außerorts	Gemarkungsgrenze Rotteburg-Wurmlingen / Wurmlinger Radweg	Bebauungsrand Hirschberg / Wurmlinger Radweg	750	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 landwirtschaftlicher Verkehr frei	3,00 m	gut	A. VZ 260 demontieren und als gemeinsamer Geh- / Radweg mit VZ 240 beschildern	3	kurz	2.500 €
								B. Fahrradpiktogramme in regelmäßigen Abständen auf die Fahrbahn		kurz	
2.	Hirschau	Bebauungsrand Hirschberg / Wurmlinger Radweg	Wurmlinger Radweg / Riedstraße	30	Erschließungsstraße	3,50 m	gut	A. Sitzbank / Überdachten Rastplatz installieren	2	mittel	6.400 €
								B. Radwegweisung		mittel	
								C. Informationstafel aufstellen		mittel	
3.		Wurmlinger Radweg / Riedstraße	Riedstraße / Oberer Weg	20	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	5,50 m	befriedigend	A. Radwegweisung optimieren	2	mittel	500 €
							B. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn	kurz			
4.		Riedstraße / Oberer Weg	Oberer Weg / Kapellenweg	185	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	5,00 m	befriedigend	A. Radwegweisung	2	mittel	1.100 €
							B. Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn	kurz			
5.		Oberer Weg / Kapellenweg	Kapellenweg / Kingsheimer Straße L371	145	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	4,50 m	ausreichend	A. Radwegweisung	2	kurz	1.400 €
							B. Markierung von Fahrrad- und Fußgängerpiktogrammen auf der Fahrbahn	kurz			
6.	Hirschau	Kapellenweg / Kingsheimer Straße L371			Mischverkehr		befriedigend	A. Radwegweisung optimieren	2	mittel	700 €
								B. Kurvenradien im Knotenpunkt mittels Markierungen reduzieren.		mittel	
								C. Vorbeifahrtstreifen von Westen bis zur LSA mit Fahrradpiktogramm auf der Fahrbahn		mittel	
7.		Kapellenweg / Kingsheimer Straße L371	Spitzbergstraße / Kingsheimer Straße L371	525	Mischverkehr	7,50 m	ausreichend	A. Neue Querschnittsaufteilung mit Schutzstreifen (1,50 m Radweg 4,50 m Kernfahrbahn, 1,50 m Radweg) mit Fahradpiktogramm auf der Fahrbahn	2	lang	7.800 €
							B. Verkehrszeichen, Gehweg "Rad frei" demontieren	kurz			

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
8.	Hirschau	Spitzbergstraße / Kingsheimer Straße L371			Mischverkehr		mangelhaft	A. Schutzstreifen von Westen nach kurzer Unterbrechung, als Radfahrfurt zum Linksabbiegen in Mittellage fortsetzen und mit Mittelinselkopf abschließen. B. Fahrradpiktogramme auf der nördlichen Knotenpunktzufahrt C. Aufstellbereich für den rechts in die L371 abbiegenden Radverkehr markieren D. Furtmarkierung im Zuge der Querung der Spitzbergstraße (über die Mittelinsel) E. Radwegweisung erforderlich	1	lang	6.000 €
								kurz			
								mittel			
								kurz			
								mittel			
9.	Hirschau	Sptizbergstraße / Kingsheimer Straße L371	Sptizbergstraße / Im Öschle	50	Mischverkehr	7,00 m	ausreichend	A. Im Randbereich Fahrradpiktogramme markieren B. Straße in Tempo-30-Zone mit aufnehmen und entsprechend markieren und beschildern.	3	kurz	900 €
								mittel			
10.		Sptizbergstraße / Im Öschle	Im Öschle / östlicher Bebauungsrand von Hirschberg	360	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	5,50 m	befriedigend	A. Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn insbesondere im Bereich der Verschwenkung mit vorhandener Mittelleitlinie. B. Radwegweisung	2	kurz	1.700 €
								mittel			
11.	außerorts	Im Öschle / östlicher Bebauungsrand von Hirschberg	Im Öschle / Friedhof östlich von Hirschberg an der L371	370	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 land- und forstwirtschaftlicher Verkehr und 1022-11 Mofa frei	4,00 m	gut	A. VZ 260 demontieren und als gemeinsamer Geh- / Radweg mit VZ 240 beschildern (land- und forstwirtschaftlicher Verkehr sowie Mofas mit Zz freigeben) B. Radwegweisung C. Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen alle 100 - 200 m	2	kurz	1.300 €
								mittel			
								kurz			
12.	außerorts	Im Öschle / Friedhof östlich von Hirschberg an der L371	Radweg nördlich der L371 Kingsheimer Weg / Holzackerweg	955	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 land- und forstwirtschaftlicher Verkehr und 1022-11 Mofa frei	3,00 m	gut	A. Radwegweisung B. Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen alle 100 - 200 m	2	kurz	2.500 €
							mittel				

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
13.		Radweg nördlich der L371 Kingsheimer Weg / Holzackerweg	Radweg nördlich der L371 Kingsheimer Weg / Rappenberghalde	290	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 land- und forstwirtschaftlicher Verkehr und 1022-11 Mofa frei	3,00 m	gut	A. Radwegweisung	2	kurz	900 €
								B. Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen alle 100 - 200 m		mittel	
14.	außerorts	L371 Kingsheimer Weg / Radweg / Rappenberghalde			VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 land- und forstwirtschaftlicher Verkehr und 1022-11 Mofa frei	6,00 m	ausreichend	A. Brückenbereich über den Neckar um 85 m um 1,00 m verbreitern (Radwegeanbindung Neckarradweg Südseite und nach Weilheim).	2	lang	18.400 €
								B. Sitzbank aufstellen		kurz	
								C. Radwegweisung mit Infotafel		mittel	
15.		Radweg nördlich der L371 Kingsheimer Weg / Rappenberghalde	Rappenberghalde / Bauungsrand	630	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad, Zz 1026-37 land- und forstwirtschaftlicher Verkehr und 1022-11 Mofa frei	3,00 m	befriedigend	A. Schlaglöcher und Unebenheiten im Fahrbahnbelag ausbessern.	2	mittel	9.000 €
								B. Fahrradpiktogramme in regelmäßigen Abständen markieren		mittel	
16.		Rappenberghalde / Bauungsrand	Rappenberghalde / Campingplatz	650	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	4,50 m - 5,50 m	befriedigend	A. Radwegweisung	2	mittel	3.300 €
								B. Fahrradpiktogramme in regelmäßigen Abständen markieren		kurz	
17.	Zentrum	Rappenberghalde / Campingplatz	Hirschauer Straße / Ernst-Bloch-Straße	680	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	7,00 m	befriedigend	A. Radwegweisung	2	mittel	3.300 €
								B. Fahrradpiktogramme in regelmäßigen Abständen markieren		kurz	
18.		Hirschauer Straße / Ernst-Bloch-Straße	Hirschauer Straße / Biesingerstraße / Neckarhalde	190	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	6,00 m	befriedigend	A. Radwegweisung	2	mittel	1.100 €
								B. Fahrradpiktogramme in regelmäßigen Abständen markieren		kurz	
19.		Hirschauer Straße / Biesingerstraße / Neckarhalde	Radfahrtunnel / Derendinger Allee	375	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	6,00 m	ausreichend	A. Radwegweisung	2	mittel	1.400 €
								B. Fahrradpiktogramme in regelmäßigen Abständen markieren		kurz	

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
		Radfahrtunnel / Derendinger Allee						siehe Maßnahmenplanung Hauptroute 2 Nr. 38			
20.	Zentrum	Radfahrtunnel / Derendinger Allee	Neckarhalde / Münzgasse	465	Mischverkehr in Tempo 30 Zone (Kopfsteinpflaster)	3,00 m - 4,00 m	ausreichend	A. Asphaltsteifen in 2,00 m Breite herstellen. B. Markierung von Fahrradpiktogrammen	2	lang kurz	92.900 €
21.		Neckarhalde / Münzgasse			Mischverkehr in Tempo 30 Zone (Kopfsteinpflaster)		ausreichend	A. Fahrradabstellplatz neu gestalten (Senkrechtparker mit Überdachung) B. Rastplatz und Meetingpoint mit Informationstafel C. Radwegweisung erforderlich	1	lang mittel mittel	18.100 €
22.		Neckarhalde / Münzgasse	Holzmarkt / Lange Gasse	190	Fußgängerzone, Fahrräder frei und Lieferverkehr von 5 - 10 Uhr und 18 - 20 Uhr frei	4,00 m	mangelhaft	A. Zz "Freigabe des Radverkehrs" im Rahmen mit allen Verkehrszeichen integrieren B. Markierung von Fahrradpiktogrammen	2	mittel mittel	1.200 €
23.		Holzmarkt / Lange Gasse	Neue Straße / Neckargasse	65	Fußgängerzone, Lieferverkehr von 5 - 10 Uhr und 18 - 20 Uhr frei	un- eineitliche Breiten	mangelhaft	A. Zz "Freigabe des Radverkehrs" im Rahmen mit allen Verkehrszeichen integrieren und Versuchsweise die Freigabe des Radverkehrs im 1. jährigen Probelauf testen. Alternativ die temporäre Freigabe im Zeitraum von 18 - 10 Uhr B. Geschwindigkeit des Radverkehrs mit VZ 274 auf 10 km/h begrenzen. C. Radwegweisung	1	mittel kurz mittel	700 €
24.	Neue Straße / Neckargasse	Neckargasse / Mühlstraße / Gartenstraße	170	Fußgängerzone, Lieferverkehr von 5 - 10 Uhr und 18 - 20 Uhr frei	≈ 6,00 m	mangelhaft	A. Zz "Freigabe des Radverkehrs" im Rahmen mit allen Verkehrszeichen integrieren und Versuchsweise die Freigabe des Radverkehrs im 1-jährigen Probelauf testen. Alternativ die temporäre Freigabe im Zeitraum von 18 - 10 Uhr B. Geschwindigkeit des Radverkehrs mit VZ 274 auf 10 km/h begrenzen. C. Radwegweisung	3	mittel kurz mittel	700 €	

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
		Neckargasse / Mühlstraße / Gartenstraße						siehe Maßnahmenplanung Hauptroute 1 Nr. 45			
25.	Gartenstraße	Neckargasse / Mühlstraße / Gartenstraße	Gartenstraße / Hermann- Kurz-Straße	380	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	5,50 m - 7,50 m	ausreichend	A. Fahrradpiktogramme wechselseitig für jede Fahrtrichtung alle 50 m markieren	2	kurz	13.400 €
B. zwei stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen mit wechselnden Standorten (alle 3 Monate)								lang			
C. Fahrradpiktogramme vor der Haltelinie an den Bedarfsampeln markieren								kurz			
26.		Gartenstraße / Hermann- Kurz-Straße	Gartenstraße / Brückenstraße	455	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	7,00 m	ausreichend	A. Fahrradpiktogramme wechselseitig für jede Fahrtrichtung alle 50 m markieren	2	kurz	9.500 €
B. Parkraumbewirtschaftung mit alternierender Parkraumanordnung durchführen.								lang			
C. Fahrradpiktogramme vor der Haltelinie an den Bedarfsampeln markieren	kurz										
D. Radwegweisung	mittel										
27.	Gartenstraße / Brückenstraße	Gartenstraße / Äulestraße	1120	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	7,00 m	ausreichend	A. Fahrradpiktogramme wechselseitig für jede Fahrtrichtung alle 50 m markieren	2	kurz	21.900 €	
B. Parkraumbewirtschaftung mit alternierender Parkraumanordnung durchführen.							lang				
C. Fahrradpiktogramme vor der Haltelinie an den Bedarfsampeln markieren	kurz										
D. Radwegweisung	mittel										
28.	Gartenstraße / Äulestraße	Gartenstraße / Welzenwiler Straße	400	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	7,50 m	ausreichend	A. Schutzstreifen in beiden Fahrtrichtungen mit Fahrradpiktogrammen markieren	2	mittel	6.000 €	
B. Radwegweisung							kurz				
29.	Gartenstraße / Welzenwiler Straße	Gartenstraße / Nürtinger Straße	65	Mischverkehr in Tempo 30 Zone / Gehweg "Rad frei"	Fahrbahn 8,00 m - 16,00 m Gehweg 2,00 m	mangelhaft	A. Schutzstreifen in beiden Fahrtrichtungen mit Fahrradpiktogrammen markieren	2	lang	900 €	

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
30.	Lustnau	Gartenstraße / Nürtinger Straße			Gehweg "Rad frei" und Führung über Mittelinseln		mangelhaft	A. Schutzstreifen mit Wartelinie bis zur Einmündung mit Fahrradpiktogrammen markieren.	2	mittel	3.500 €
								B. Radwegweisung		mittel	
								C. Für von Osten kommenden Radverkehr Überleitung vom Seitenbereich auf die Fahrbahn		mittel	
								D. Tropfeninsel im nördlichen Zufahrtsarm in Kombination mit einer Furt markieren.		kurz	
								E. Radaufstellfläche für den direkt (in Fahrbahnmitte) und indirekt abbiegenden Radverkehr markieren (Leitlinie mit Fahrradpiktogramm).		kurz	
31.		Gartenstraße / Nürtinger Straße	Nürtinger Straße / Kusterdinger Straße	245	Mischverkehr	Fahrbahn 12,00 Seitenbereich 3,00 m	mangelhaft	A. Neue Querschnittsaufteilung mit Radfahrstreifen für jede Richtung und Fahrradpiktogrammen	2	lang	3.300 €
32.		Nürtinger Straße / Kusterdinger Straße	Kusterdinger Straße / Bismarckstraße	165	Mischverkehr	7,50 m	mangelhaft	A. Neue Querschnittsaufteilung mit Schutzstreifen für jede Richtung und Fahrradpiktogrammen	2	lang	2.400 €
							B. Radwegweisung	kurz			
33.	außerorts	Kusterdinger Straße / Bismarckstraße	Kusterdinger Straße / Grundwiesen	110	Mischverkehr / Gehweg "Rad frei"	Fahrbahn 7,50 m Seitenber. 2,25 m	ausreichend	A. Radfahrstreifen in Richtung Norden markieren mit Fahrradpiktogrammen	2	lang	1.000 €
								B. VZ 239 Gehweg "Rad frei" mit VZ 240 gem. Geh-/Radweg austauschen		mittel	
								C. Radwegweisung		kurz	
34.	außerorts	Kusterdinger Straße / Grundwiesen	Grundwiesen / Querweg östlich der Kläranlage	990	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad mit Einschränkungen (Kfz mit max. 60 km/h, landwirtschaftlicher Verkehr und Zufahrt zum Sophienhof frei)	3,00 m	gut	A. VZ 260 mit VZ 240 gem. Geh-/ Radweg austauschen (mit Freigabe für Kfz mit max. 60 km/h, landwirtschaftlichen Verkehr und die Zufahrt zum Sophienhof)	2	kurz	400 €
								B. Radwegweisung		mittel	

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
35.	außerorts	Grundwiesen / Querweg östlich der Kläranlage	Querweg östlich der Kläranlage / Bahnbegleitender Radweg nahe der B27	225	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad mit Einschränkungen (Kfz mit max. 60 km/h, landwirtschaftlicher Verkehr und Zufahrt zum Sophienhof frei)	3,00 m	gut	A. Radwegweisung optimieren	2	mittel	500 €
								B. direkte Verbindung zum Bahnhof Tübingen Lustnau beschildern		kurz	
36.	außerorts	Querweg östlich der Kläranlage / Bahnbegleitender Radweg nahe der B27	Gemarkungsgenze Kusterdingen	1705	VZ 260 Verbot für Pkw/Krad mit Einschränkungen (Kfz mit max. 60 km/h, landwirtschaftlicher Verkehr und Zufahrt zum Sophienhof frei)	3,00 m	gut	A. Radwegweisung	2	mittel	5.400 €
								B. Rast- / Sitzgelegenheiten schaffen		mittel	
		Gesamtlänge der Hauptroute 4 (m)		12.955				Summe der Maßnahmen	177		252.000 €

lfd. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
1.	Universität	Rümelinstraße / Herrenberger Straße / Parkhaus König			Radweg ohne Benutzungspflicht von Westen / Mischverkehr / Gehweg "Rad frei" von Osten		mangelhaft	A. Vorhandenen Radfahrstreifen auf Mittellage in Richtung Rümelinstraße auf der Fahrbahnsüdseite fortsetzen. B. Knotenpunktumgestaltung mit markierten Radfahrstreifen in alle Fahrrichtungen und Fortsetzung der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn. C. begleitende Fahrradpiktogramme in regelmäßigen Abständen auf die Fahrbahn D. Einrichtung von überdachten Radstellplätzen und einem Fahrradverleih im Parkhaus König E. Ausbau um drei Radbügel mit Überdachung an der Jabok-van-Hoddis-Staffel F. Überdachung der Bike und Ride Anlage an der Bushaltestelle "Parkhaus König" mit VZ Parken 314 für B+R G. Radwegweisung	1	lang	31.100 €
								lang			
								kurz			
								mittel			
								kurz			
								mittel			
								mittel			
2.		Rümelinstraße / Herrenberger Straße / Parkhaus König	Schnarrenbergstraße / Herrenberger Straße	150	Mischverkehr Richtung Osten / Mischverkehr und Radstreifen für den Linksabbieger	Fahrbahn Ri. Westen 7,50 m Fahrbahn Ri. Osten 9,00 m	mangelhaft	A. Freigabe der Busspur für den Radverkehr mit entsprechender StVO Beschilderung B. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn rechtsseitig zwischen den geradeaus Pfeilen C. Radfahrpiktogramme auf dem Busstreifen	1	kurz	2.000 €
								kurz			
								mittel			
3.	Schnarrenbergstraße	Schnarrenbergstraße / Herrenberger Straße / Fondsberger Straße			Mischverkehr		ausreichend	A. Vorgezogener Radaufstellstreifen von der Zufahrt der Herrenberger Straße B. Vor der Zufahrt Schnarrenberger Straße Radverkehr auf Bustreifen zulassen und Fahrradpiktogramme markieren. C. Auf dem Rechtsabbiegefahrstreifen rechtsseitige Fahrradpiktogramme markieren. D. Radwegweisung	1	mittel	900 €
								mittel			
								kurz			
								mittel			
4.		Schnarrenbergstraße / Herrenberger Straße / Fondsberger Straße	Schnarrenbergstraße / Fondsberger Straße	560	Mischverkehr	Fahrbahn Ri. Norden 3,50 m Fahrbahn Ri. Osten 4,50 m	mangelhaft	A. Rechtsseitig in beiden Fahrrichtungen auf der Fahrbahn in regelmäßigen Abständen alle 50 m Fahrradpiktogramme markieren. B. Langfristig Kfz-Parken unterbinden und Radfahrstreifen anlegen, zunächst bergseitig C. Holzpoller an der Querungsstelle entfernen D. Zz. "Rad frei" zu VZ 239 Gehweg an der Rampe zur Calwerstraße montieren.	1	mittel	6.400 €
								lang			
								kurz			
								kurz			

lfd. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten	
		von	bis			Breite						
5.		Schnarrenbergstraße / Fondsberger Straße			Mischverkehr		mangelhaft	A. Radfahrstreifen mit Rotmarkierung und Fahrradpiktogrammen markieren (in Mittellage zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegestreifen). B. Fahrradpiktogramme mit ISO-Pfeil rechtsseitig auf dem Linksabbiegestreifen mit Wartelinie markieren C. Radwegweisung	1	mittel	1.100 €	
										mittel		
											mittel	
											mittel	
											mittel	
6.		Schnarrenbergstraße / Fondsberger Straße	Schnarrenbergstraße / Breiter Weg	105	Mischverkehr	7,00 m für jede Fahrt-richtung	mangelhaft	A. Neue Querschnittsaufteilung mit Markierung eines Schutzstreifens 1,25 in Mittellage	1	mittel	800 €	
7.		Schnarrenbergstraße / Breiter Weg			Mischverkehr		mangelhaft	A. Radfahrstreifen mit Rotmarkierung und Fahrradpiktogrammen markieren (in Mittellage zwischen Geradeaus und rechtsabbiegestreifen. B. Fahrradpiktogramme mit ISO-Pfeil rechtsseitig auf dem Linksabbiegestreifen mit Wartelinie markieren C. Radwegweisung	1	mittel	2.000 €	
										mittel		
											mittel	
8.	Schnarrenbergstraße	Schnarrenbergstraße / Breiter Weg	Schnarrenbergstraße / Hoppe-Seyler-Straße	715	Mischverkehr	11,00 m - 14,00 m	mangelhaft	A. Neue Querschnittsaufteilung (jeweils ein Fahrstreifen pro Fahrtrichtung kann entfallen). Markierung eines Radfahrstreifens 2,00 m Breite (in Richtung Norden optional ohne Benutzungspflicht ggf. als Schutzstreifen markieren) B. Ab der Mittelinsel in Richtung Norden muss der Parkstreifen um 0,50 auf 2,00 reduziert und mit einer zusätzlichen Linie markiert werden. C. Ab der Mittelinsel in Richtung Norden Markierung eines Schutzstreifens (1,25 m) für beide Fahrtrichtungen.	1	mittel	13.700 €	
										mittel		
											mittel	
9.		Schnarrenbergstraße / Hoppe- Seyler-Straße			Mischverkehr		mangelhaft	A. Neue Knotenpunktsmarkierung mit Radfahrstreifen für den jeweils in Richtung Norden und Süden fahrenden Radverkehr B. Markierung von Fahrradpiktogrammen auf dem Linksabbiegestreifen. C. Aufstellfläche mit Markierung für den indirekt abbiegenden Radfahrer. D. Radfahrstreifen in der Hoppe-Seyler-Straße für den links und rechtsabbiegenden Radfahrer bis zur Einmündung (ca. 60 m) E. Radwegweisung F. nördlichen Gehweg für den Radverkehr mit VZ 239 Gehweg "Rad frei" freigeben.	1	mittel	4.300 €	
										kurz		
											kurz	
											mittel	
											mittel	
											kurz	
10.		Schnarrenbergstraße / Hoppe- Seyler-Straße	Schnarrenbergstraße / Elfriede-Aulhorn-Straße	120	Mischverkehr	7,00 m - 10,50 m für beide Fahrt- richtungen	mangelhaft	A. Neue Querschnittsaufteilung mit Markierung von Vorbeifahrstreifen im Engstellenbereich und Radfahrstreifen im breiteren Abschnitt. B. Nördlichen Gehweg für den Radverkehr mit VZ 239 Gehweg "Rad frei" freigeben.	1	mittel	6.400 €	
										kurz		

lfd. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
11.		Schnarrenbergstraße / Elfriede-Aulhorn-Straße			Mischverkehr		mangelhaft	A. Reduzierung eines Fahrstreifens in Richtung Norden, dafür Markierung eines Radfahrstreifens.	1	lang	3.800 €
								B. Markierung von Fahrradpiktogrammen auf dem Linksabbiegestreifen.		kurz	
								C. Aufstellfläche mit Markierung für den indirekt abbiegenden Radfahrer an der LSA.		mittel	
								D. "Auffang" Radfahrstreifen in der Einmündung von der Elfriede-Aulhorn-Straße		kurz	
								E. Radwegweisung		mittel	
12.	Schnarrenbergstraße	Schnarrenbergstraße / Elfriede-Aulhorn-Straße	Schnarrenbergstraße / Auf der Morgenstelle	170	Mischverkehr	6,50 m Richtung Süden 7,00 m Richtung Norden	mangelhaft	A. Reduzierung eines Fahrstreifens in Richtung Norden, dafür Markierung eines Radfahrstreifens 2,00 m Breite.	1	lang	13.400 €
								B. In Richtung Süden muss der Parkstreifen auf 1,80 reduziert und entsprechend abmarkiert werden um einen Schutzstreifen realisieren zu können.		lang	
								C. östlicher Gehweg für den Radverkehr mit VZ 239 Gehweg "Rad frei" freigeben.		mittel	
13.		Schnarrenbergstraße / Auf der Morgenstelle			Mischverkehr		ausreichend	A. Furtmarkierung mit Fahrradpiktogrammen und Roteinfärbung	2	kurz	5.900 €
								B. Beginn der Markierung des Radfahrstreifens zum direkten Linksabiegen in Richtung BG Unfallklinik.		mittel	
								C. Überführung des Radverkehrs in den Seitenbereich zur Mensa und weiter Richtung bot. Garten.		kurz	
								D. Radwegweisung		mittel	
								E. Markierung von Fahrradpiktogrammen zum direkten Linksabiegen mit Wartelinie zur Straße "Auf der Morgenstelle"		kurz	
								F. VZ 239 Gehweg mit Zz. Radfahrer frei auf der Nordseite in beide Fahrrichtungen.		kurz	

lfd. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis		Breite						
14.	Schnarrenbergstraße	Schnarrenbergstraße / Auf der Morgenstelle	Schnarrenbergstraße / Zufahrtsstraße BG Unfallklinik	125	Mischverkehr	6,50 m - 9,50 Richtung Süden 6,50 m Richtung Norden	ausreichend	A. Reduzierung eines Fahrstreifen in Richtung Norden, dafür Markierung eines breiten linksabbiege Radfahrstreifens in 2,00 m Breite.	2	kurz	9.700 €
								B. In Richtung Süden muss der Parkstreifen auf 1,80 m reduziert und entsprechend abmarkiert werden um einen Schutzstreifen realisieren zu können.	mittel		
15.	Schnarrenbergstraße	Schnarrenbergstraße / Zufahrtsstraße BG Unfallklinik			Mischverkehr		ausreichend	Knotenpunktumgestaltung	3	lang	19.400 €
								A. Radverleihstation mit Rastplatz und Infopoint einrichten		mittel	
								B. Radwegweisung mit Informationstafel		kurz	
								C. Radfahrstreifen im Bereich der Einmündung zur BG Unfallklinik		kurz	
								D. Markierung von Fahrradpiktogrammen zum direkten Linksabbiegen mit Wartelinie zur BG Unfallklinik.		kurz	
								E. Aufstellbereich zum Indirekten Linksabbiegen		lang	
								F. Anpassung der Signalsteuerung mit Kontaktschleife und dem Radverkehr entsprechenden Freigabezeiten mit Einschleifung des Radwegs von Nordosten		mittel	
G. Markierungen zur Führung des Radverkehrs im Knotenpunkt.											
16.	Morgenstelle	Schnarrenbergstraße / Zufahrtsstraße BG Unfallklinik	Morgenstelle Gebäude G (Mensa II) Rückseitige Erschließungsstraße	75	Nebenwege ohne Widmung	1,50 m	mangelhaft	A. Herstellung eines Radwegs 3,00 m Breite mit Anbindung an vorhandene Verkehrsflächen	1	mittel	23.200 €
								B. Markierung der Anschlüsse mit Fahrradpiktogrammen und Leitlinie		kurz	
								C. Radwegweisung		mittel	
17.	Morgenstelle	Schnarrenbergstraße / Zufahrtsstraße BG Unfallklinik	Auf der Morgenstelle / botanischer Garten	300	Erschließungsstraße in Tempo 30 Zone (Beschränker Zufahrts-bereich der Uniklinik)	6,00 m - 7,50 m	befriedigend	A. Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn insbesondere im Bereich der Fahrbahnverschwenkung	2	kurz	3.300 €
								B. Begleitende Furtmarkierung in Fahrbahnmitte		mittel	
								C. Radwegweisung		mittel	
18.		Auf der Morgenstelle / botanischer Garten			Erschließungsstraße in Tempo 30 Zone (Beschränker Zufahrts-bereich der Uniklinik)		gut	A. Radwegweisung mit Informationstafel	2	mittel	1.500 €
								B. VZ 314 Parken für Fahrräder		kurz	
								C. Videoüberwachung für die Radabstellanlage installieren		mittel	

lfd. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
19.	Morgen- stelle	Auf der Morgenstelle / botanischer Garten	Nordring / Hartmeyerstraße	325	Gehweg / Von der Hartmeyerstraße ohne Beschilderung	2,50 m	mangelhaft	A. Weg verbreitern um 1,00 m und mit Zz. "Rad frei" für beiden Richtungen beschildern. B. Zwei vorhandene Drängelgitter abbauen C. Begleitenden Fußweg entlang der Gewächshäuser ausbauen und beschildern.	2	lang kurz mittel	65.700 €
20.	Nordring	Nordring / Hartmeyerstraße			Mischverkehr		ausreichend	A. Bordabsenkung zur Überleitung vom Seitenbereich auf die Fahrbahn hinter der LSA B. Zufahrt gänzlich sperren und Verkehr über die nachfolgende Einmündung leiten, vorhandene Asphaltfläche zurückbauen C. Kontaktschleife für den Radverkehr Richtung Morgenstelle mit Aufstellfläche und Grünvorrangschaltung. D. Rastplatz mit Infopoint Radverkehr und Radverleih installieren E. Furtmarkierung über die Einfahrt zur Hartmeyerstraße mit Fahrbahnpiktogrammen und ISO Pfeil zur Kennlichmachung der Verflechtungsstrecke mit dem auf dem Nordring befindlichen Radverkehr F. Radwegweisung mit Infotafel G. Vorhandene verblasste Breitstrichmarkierung auf beiden Fahrbahnseiten erneuern. H. Fahrradpiktogramm an LSA vor der Wartelinie.	2	mittel lang mittel lang mittel mittel kurz kurz	41.200 €
21.		Nordring / Hartmeyerstraße	Nordring / Philosophenweg	865	Fahrbahnbegleitende Randstreifen zur Führung des Radverkehrs	Fahrbahn gesamt 9,00 m davon 2x 1,50 m Seiten- streifen	ausreichend	A. Verblasste bzw. nicht mehr vorhandene Breitstrichmarkierung zur Abtrennung des Radfahrstreifens auf beiden Fahrbahnseiten erneuern. B. Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen alle 100 m	2	mittel kurz	11.800 €
22.		Nordring / Philosophenweg			Fahrbahnbegleitende Randstreifen zur Führung des Radverkehrs		ausreichend	A. Breitstrichmarkierung zur Abtrennung des Radfahrstreifens auf beiden Fahrbahnseiten erneuern. B. Fahrstreifen über den Einmündungsbereich erneuern (Blockmarkierung) mit roteingefärbter Furt und Markierung von Fahrradpiktogrammen C. Radwegweisung	2	kurz mittel mittel	900 €

lfd. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis		Breite						
23.	Nordring	Nordring / Philosophenweg	Nordring / Heuberger-Tor-Weg	200	Fahrbahnbegleitende Randstreifen zur Führung des Radverkehrs	Fahrbahn gesamt 9,00 m - 11,50 m davon 2x 1,50 m Seiten-streifen	ausreichend	A. Verblasste bzw. nicht mehr vorhandene Breitstrichmarkierung zur Abtrennung des Radfahrstreifens auf beiden Fahrbahnseiten erneuern.	2	kurz	2.300 €
								B. Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen alle 100 m		mittel	
		Nordring / Heuberger-Tor-Weg	Fahrbahnbegleitende Randstreifen zur Führung des Radverkehrs	ausreichend	A. Verblasste bzw. nicht mehr vorhandene Breitstrichmarkierung zur Abtrennung des Radfahrstreifens auf beiden Fahrbahnseiten erneuern.	2	lang	1.100 €			
					B. Fahrfahrstreifen über den Einmündungsbereich erneuern (Block-markierung) mit roteingefärbter Furt und Markierung von Fahrradpiktogrammen		kurz				
					C. Radwegweisung		mittel				
25.	Nordring	Nordring / Heuberger-Tor-Weg	Nordring / Horemer	360	Fahrbahnbegleitende Randstreifen zur Führung des Radverkehrs	Fahrbahn gesamt 9,00 m davon 2x 1,50 m Seiten-streifen Weg im Seiten-bereich 2,00 m	ausreichend	A. Verblasste bzw. nicht mehr vorhandene Breitstrichmarkierung zur Abtrennung des Radfahrstreifens auf beiden Fahrbahnseiten erneuern.	2	mittel	3.900 €
								B. Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen alle 100 m		mittel	
26.	Nordring	Nordring / Horemer	Fahrbahnbegleitende Randstreifen zur Führung des Radverkehrs	befriedigend	A. Furtmarkierung über den Einmündungsbereich "Horemer" mit Roteingefärbung und Markierung von Fahrradpiktogrammen mit ISO Pfeilen aus beiden Richtungen B. VZ 205 mit Zz. 1000-33 mit Sinnbild Fahrrad oberhalb montieren C. Signalsteuerung für den Radverkehr optimieren und Kontaktschleifen einbauen. D. Radaufstellfläche zur Querung an der LSA E. Radwegweisung	2	mittel	3.400 €			
							kurz				
							mittel				
							lang				
							mittel				
27.	Nordring	Nordring / Horemer	Nordring / Waldhäuser Straße	155	Fahrbahnbegleitende Randstreifen zur Führung des Radverkehrs / Straßenbegleitender Weg	Fahrbahn gesamt 9,00 m davon 2x 1,50 m Seiten-streifen Weg im Seiten-bereich 3,00 m	befriedigend	A. Südlichen Weg Seitenbereich mit VZ 240 gem. Geh- / Radweg (beginnend hinter der Bushaltestelle) beschildern.	2	kurz	1.800 €
								B. Überleitung des Radfahrstreifens am Ende der Busbucht in den Seitenbereich mit Leitlinie und Fahrradpiktogrammen.		mittel	
								C. Verblasste Breitstrichmarkierung auf der Nordseite der Fahrbahn erneuern.		mittel	

lfd. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis			Breite					
28.	Nordring	Nordring / Waldhäuser Straße			Mischverkehr mit einer Radverkehrsführung im Seitenraum		befriedigend	A. Radwegweisung B. Kontaktschleife zur Grünanforderung für den Radverkehr von der nordöstlichen Knotenpunktzufahrt (Sporthalle WHO, Geschwister-Scholl-Schule) C. Fahrradpiktogramme markieren	2	mittel	3.100 €
								lang			
								kurz			
29.	Nordring	Nordring / Waldhäuser Straße	Nordring südl. Radweg/ Brücke zum Studentendorf Waldhausen	580	Gehweg VZ 239 mit Zz. "Rad frei"	2,50 m	befriedigend	A. Radwegweisung B. Fahrradpiktogramme in regelmäßigen Abständen markieren	2	mittel	3.300 €
								kurz			
30.		Nordring südl. Radweg/ Brücke zum Studentendorf Waldhausen	Im Schönblick / Abzweig zum Radweg Nordring	95	Gehweg VZ 239 mit Zz. "Rad frei"	2,50 m	befriedigend	A. Radwegweisung mit Informationstafel B. Hinweisschild auf gegenseitige Rücksicht	2	mittel	1.300 €
								kurz			
31.	Waldhausen	Im Schönblick / Abzweig zum Radweg Nordring			Mischverkehr in Tempo 30 Zone		befriedigend	A. Nebenstraße als Verkehrsberuhigten Bereich beschildern. B. Furt mit Fahrradpiktogrammen zur Führung des Radverkehrs vom Seitenbereich auf die Fahrbahn, Radradpiktogramme markieren. C. Radwegweisung	2	mittel	1.500 €
								mittel			
								mittel			
32.	Waldhausen	Im Schönblick / Abzweig zum Radweg Nordring	Im Schönblick / Haußerstraße	55	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	6,50 m	mangelhaft	A. Radwegweisung B. Furt mit Fahrradpiktogrammen und Linksabbiegepfeil zum direkten Linksabbiegen in die Haußerstraße. C. Vorhandene Pfeilmarkierung und Mittellinie demarkieren. D. Radfahrfurt zunächst rechtsseitig, dann nach einer kurzen Unterbrechung Fortsetzung links mit Führung auf dem Aufstellbereich in der Mittelinsel und Fahrradpiktogramme markieren . E. Sichtbeziehungen durch Zurückschneiden des Bewuchses verbessern.	2	mittel	2.300 €
								kurz			
								kurz			
								kurz			
								kurz			
Streckenverlauf Bergab				2005							
33.	Waldhausen	Im Schönblick / Haußerstraße	Im Schönblick / Waldhäuserstraße	975	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	6,50 m -7,50 m	ausreichend	A. Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen alle 100 m	3	kurz	2.900 €
34.	Waldhausen	Im Schönblick / Waldhäuserstraße			Mischverkehr		ausreichend	A. Aufstellbereich zum Linksabbiegen im Einmündungsbereich von der Straße "Im Schönblick" B. Radwegweisung	2	kurz	300 €
								mittel			
35.	Waldhausen	Im Schönblick / Waldhäuserstraße	Mörikestraße / Im Rotbad	415	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	je Fahrt-richtung 6,25 m	ausreichend	A. Reduzierung der Fahrstreifen mit ggf. erforderlicher Neuprofilierung des Querschnitts und Herstellung eines Schutzstreifens in Richtung Innenstadt B. Radwegweisung	3	lang	8.800 €
								mittel			
36.	Waldhausen	Waldhäuserstraße / Im Rotbad	Sigwartstraße / Hölderlinstraße	615	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	6,50 m	ausreichend	A. Markierung eines Schutzstreifens, mit neuer Querschnittsaufteilung im Bereich der Mittelinsel, dort Markierung von Fahrradpiktogrammen (Höhe Brunsstr.)	3	mittel	5.400 €

lfd. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis		Breite						
Streckenverlauf Bergauf				2150							
37.	Waldhausen	Haußerstraße / Gottlieb-Olpp-Straße	Im Schönblick / Haußerstraße	115	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	7,50 m	befriedigend	A. Radwegweisung	3	mittel	800 €
								B. Markierung von Fahrradpiktogrammen		kurz	
		Gottlieb-Olpp-Str. / Im Rotbad / Paul-Lechler-Str.	Haußerstraße / Gottlieb-Olpp-Straße	415	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	6,00 m - 7,00 m	befriedigend	A. Radwegweisung (auch am Abzwg. Paul-Lechler-Str.)	3	mittel	2.700 €
									B. Markierung von Fahrradpiktogrammen	kurz	
39.	Waldhausen	Mörikestraße / Im Rotbad	Gottlieb-Olpp-Str. / Im Rotbad / Paul-Lechler-Str.	870	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	7,00 m	befriedigend	A. Radwegweisung	3	mittel	100 €
								B. Markierung von Fahrradpiktogrammen		kurz	
40.	Waldhausen	Sigwartstraße / Hölderlinstraße	über Goethestraße zur Mörikestraße / Im Rotbad	750	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	7,00 m	befriedigend	A. Markierung eines Schutzstreifens, mit Auflösung des Schutzstreifens im Bereich der Mittelinsel dort Markierung von Fahrradpiktogrammen (Höhe Brunsstr.)	2	mittel	11.700 €
41.	Universität	Sigwartstraße / Hölderlinstraße			Radverkehrsführung im Seitenraum, Gehweg VZ 239 mit Zz. Rad frei / getrennter Geh- / Radweg VZ 260		mangelhaft	A. Gemeinsame Führung von Rad- und Busverkehr in der nördlichen Knotenpunktszu- und -abfahrt sowie in der westlichen Knotenpunktsabfahrt.	1	lang	23.700 €
								B. Radwegweisung.		mittel	
								C. Markierung von Fahrradpiktogr. auf der Fahrbahn		kurz	
								D. Vorgezogene Radaufstellfläche von Norden und Osten auf dem Rechtsabbiegestreifen und von Süden über die gesamte Fahrbahnbreite.		lang	
								E. Signalsteuerung dementsprechend anpassen, dass der von Norden kommende Radverkehr seine Fahrt auch direkt in die untere Sigwartstraße fortsetzen kann. Mit Grünvorlauf zum Abfließen des Radverkehrs vor dem Kfz-Verkehr.		lang	
								F. Seitenbereiche im Übergangszeitraum als Radweg ohne Benutzungspflicht belassen.		kurz	
								G. Langfristig die bisherigen Radverkehrsflächen dem Fußverkehr zuschlagen. Mit Ausnahme einer Radverkehrsführung ohne Benutzungspflicht zu den Fahrradabstellanlagen an dem Hörsaalgebäude.		lang	
								H. Um eine regelkonforme Lösung für die Radverkehr (Radfahrstreifen) in Fahrtrichtung von West nach Ost zu schaffen, muss ein Fahrstreifen auf der Hölderlinstraße entfallen und dieser in Gegenrichtung gesondert geführt (baulich getrennt / doppelte durchgezogene Linie) und eine entsprechende Signalisierung am Knotenpunkt geschaffen werden.		lang	
42.	Universität	Sigwartstraße / Hölderlinstraße	Hölderlinstraße / Gmelinstraße	80	getrennter Geh- / Radweg VZ 261 im Zweirichtungsverkehr (Nordseite)	Radweg 1,75 m Fahrbahn 9,25 m	mangelhaft	A. Neue Querschnittsaufteilung mit beidseitigen Radfahrstreifen (Rechtsabbiegestreifen entfällt) Radfahrstreifen in Richtung Osten baulich getrennt / doppelte durchgezogene Linie.	1	lang	5.000 €
								B. Beschilderung als Benutzungspflichtiger Radweg entfernen. Radweg jedoch als Anderem Radweg ohne Benutzungspflicht im Seitenraum belassen.		kurz	

lfd. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten	
		von	bis			Breite						
43.	Universität	Hölderlinstraße / Gmelinstraße			getrennter Geh- / Radweg VZ 261 im Zweirichtungsverkehr		mangelhaft	A. Bevor der Radfahrstreifen in Richtung Westen realisiert werden kann, Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn und einen vorgezogenen Radaufstellstreifen auf über dem Rechtsabbiegestreifen markieren B. Radweg Richtung Osten mit Realisierung des Radfahrstreifens am Knotenpunkt markieren und Signalisieren. C. Wegweisung	1	kurz	10.900 €	
									lang			
										mittel		
44.	Universität	Hölderlinstraße / Gmelinstraße	Rümelinstraße / Silcher Straße	95	keine Radverkehrsführung	Radweg 1,75 m Fahrbahn 9,25 m	mangelhaft	A. Neue Querschnittsaufteilung zur Führung des Radverkehrs über einen eigenen Radfahrstreifen Richtung Osten baulich getrennt ggf. als Hochbord Radweg. Ein Fahrstreifen entfällt. B. Radweg im Seitenraum in Richtung Westen im Übergangszeitraum als Gehweg VZ 239 mit Zz. „Rad frei“ beschildern	1	lang	19.400 €	
										kurz		
45.	Universität	Rümelinstraße / Silcher Straße			getrennter Geh- / Radweg VZ 261 im Zweirichtungsverkehr	Radweg 1,75 m (auf d. Nordseite) Fahrbahn 6,75 m	ausreichend	A. Neue Querschnittsaufteilung zur Führung des Radverkehrs über einen eigenen Radfahrstreifen Richtung Osten baulich getrennt ggf. als Hochbord Radweg. Ein Fahrstreifen entfällt. B. Fortsetzung Richtung Osten ggf. auch Führung auf dem Gehweg mit Zz. "Rad frei" beschildern und Bord entsprechend absenken. C. Radwegweisung	1	lang	19.500 €	
										kurz		
												kurz
46.	Universität	Hölderlinstraße / Gmelinstraße	Rümelinstraße / Abzweig Lange Gasse	285	getrennter Geh- / Radweg VZ 261 im Zweirichtungsverkehr	Radweg 1,75 m Fahrbahn 6,75 m	mangelhaft	A. Neue Querschnittsaufteilung zur Führung des Radverkehrs über einen eigenen Radfahrstreifen Richtung Osten baulich getrennt ggf. als Hochbord Radweg. Ein Fahrstreifen entfällt. B. Radweg im Seitenraum in Richtung Westen im Übergangszeitraum als Gehweg VZ 239 mit Zz. „Rad frei“ beschildern C. An der LSA zum Alten bot. Garten eine Aufstellmöglichkeit zum indirekten Linksabbiegen von Osten kommend schaffen. D. Radverkehrshaltelinie an der LSA um 2 m vor dem Kfz Verkehr markieren	1	lang	20.000 €	
										kurz		
												lang
												kurz
47.	Universität	Rümelinstraße / Abzweig Lange Gasse			getrennter Geh- / Radweg VZ 261 im Zweirichtungsverkehr		mangelhaft	A. Signalisierung eines Grünvorlaufs für den Radverkehr B. Ausbau einer asphaltierten Radwegeverbindung mit Rampe und entsprechenden Radien zur Straße "Am Stadtgraben" C. Langfristig die Signalfreigabe so schalten, dass der Radverkehr von der Rümelinstraße direkt auch mit Grün über Straße „Am Stadtgraben“ in die Altstadt fahren kann. D. Radwegweisung	1	lang	29.100 €	
										mittel		
												mittel
												mittel

lfd. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis		Breite						
48.	Universität	Rümelinstraße / Abzweig Lange Gasse	Rümelinstraße / Herrenberger Straße	165	Gehweg VZ 239 mit Zz. "Rad frei" für beide Richtungen auf der nördlichen Straßenseite	9,00 m	mangelhaft	A. Neue Querschnittsaufteilung für Führung des Radverkehrs über beidseitige Radfahrstreifen, Richtung Osten baulich getrennt. Ein Fahrstreifen entfällt.	1	lang	11.500 €
								B. Vorhandene Beschilderung Gehweg VZ 239 mit Zz. „Rad frei“ auf der nördlichen Straßenseite muss langfristig entfallen		mittel	
								C. Überdachten Radparker (6 Bügel) an der Staffel zur Schleichstraße herstellen		mittel	
								D. 100 m östlich der LSA einen Radfahrstreifen für Linksabbieger markieren.		mittel	
49.	Universität	Wilhelmstraße / Mohlstraße			Mischverkehr		befriedigend	A. Radfahrweiche für Radverkehr in Richtung Innenstadt und Universität schaffen.	2	lang	13.000 €
								B. Signalisierung des Radverkehrs in Richtung Universität mit einem zeitlichen Grünvorlauf um sich direkt als Linksabbieger in die Nauklerstraße einordnen zu können.		lang	
								C. Radaufstellstreifen mit Vorbeifahrstreifen auf dem Linksabbiegestreifen Richtung Osten		kurz	
50.	Universität	Wilhelmstraße / Mohlstraße	Mohlstraße / Nauklerstraße	80	Mischverkehr / Gehweg VZ 239 mit Zz. "Rad frei"	Fahrbahn Richtung Westen 7,00 m Ri. Osten 5,00m	mangelhaft	A. Radfahrstreifen zum links Abbiegen am linken Fahrbahnrand markieren und direkte Zufahrt zur Nauklerstraße schaffen.	2	lang	1.000 €
								B. In Richtung Wilhelmstraße Schutzstreifen markieren.		mittel	
51.	Universität	Mohlstraße / Nauklerstraße	Nauklerstraße / Gmelinstraße	520	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	7,00 m	befriedigend	A. Nauklerstraße als Fahrradstraße beschildern VZ 244	1	mittel	4.400 €
								B. In regelmäßigen Abständen Fahrradpiktogramme markieren		kurz	
								C. Radwegweisung		mittel	
								D. Verblasste Markierungen (geöffnete Einbahnstraße) erneuern.		kurz	
52.	Universität	Nauklerstraße / Sigwartstraße	Sigwartstraße / Hölderlinstraße	80	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	8,50 m	mangelhaft	A. Radfahrstreifen in beiden Fahrtrichtungen. Ein Fahrstreifen entfällt	2	lang	4.500 €
								B. Freigabe gegen die Fahrtrichtung beschildern VZ 267 mit Zz. „Rad frei“		kurz	
53.	Universität	Hölderlinstraße / Gmelinstraße	Wilhelmstraße / Gmelinstraße	150	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	7,00 m	ausreichend	A. Radfahrstreifen in beiden Fahrtrichtungen markieren (ein Fahrstreifen entfällt)	2	lang	8.100 €
								B. Radwegweisung		mittel	
Gesamtlänge der Hauptroute 5 (m)				8.560						165	495.300 €

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten		
		von	bis		Breite								
1.	Weilheim	Bronnackerstraße / Derendinger Weg			Mischverkehr in Tempo 30 Zone		befriedigend	A. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn	3	kurz	500 €		
								B. Radwegweisung		mittel			
2.	Weilheim	Bronnackerstraße / Derendinger Weg	Bronnackerstraße / Derendinger Weg	55	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	6,50 m	befriedigend	A. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn	3	kurz	500 €		
								B. Radwegweisung		mittel			
3.	außerorts	Bronnackerstraße / Derendinger Weg	Weinbergstraße / Waldäckerweg / Weilheimer Weg	975	VZ 260 Verbot für für Pkw und Krad mit Zz. 1026-37 Landwirtschaftlicher Verkehr frei	3,50 m	gut	A. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn	3	kurz	3.200 €		
										B. Verkehrszeichen 260 Verbot für Pkw/ Rad demonstrieren und mit VZ 240 gem. Geh-/ Radweg ersetzen		kurz	
										C. Radwegweisung		mittel	
4.	Derendingen	Weinbergstraße K6900 / Waldäckerweg / Weilheimer Weg			Bedarfsanforderungs LSA zur Querung für den Radverkehr		ausreichend	A. Verkehrszeichen 240 Gem. Geh-/Radweg an der Fortsetzung des Weges auf der nördlichen Fahrbahnseite	2	kurz	3.900 €		
										B. Fahrradpiktogramme mit Wartelinie an der LSA.		kurz	
										C. Signalsteuerung für vorgelagerten LSA- Anforderungstaster (ca. 30 m vor der LSA mit entsprechendem Hinweisschild) anpassen.		lang	
										D. Radwegweisung		mittel	

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis		Breite						
5.	Derendingen	Weinbergstraße / Waldäckerweg / Weilheimer Weg	Sieben-Höfe-Straße / Danziger Straße	910	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	6,50 m	ausreichend	A. Begleitende Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn für beide Fahrrichtungen in regelmäßigen Abständen markieren	3	mittel	13.200 €
								B. Markierung eines alternierenden Schutzstreifens		mittel	
								C. Radwegweisung (auch an der Einmündung Kappelstraße)		mittel	
		6.	Sieben-Höfe-Straße / Danziger Straße			Mischverkehr in Tempo 30 Zone		ausreichend	A. Markierung einer Radfahrfurt im Knotenpunkt mit Radfahrpiktogrammen	2	mittel
							B. Markierung einer Furt unter Einbeziehung der Mittelinsel für die Fußgänger	mittel			
							C. Radwegweisung	mittel			
7.		Sieben-Höfe-Straße / Danziger Straße	Bahnübergang am Bahnhof Derendingen / Löwenstraße	100	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	5,00 m	ausreichend	A. Markierung einer Radfahrfurt im Knotenpunkt mit Radfahrpiktogrammen	2	mittel	300 €
8.	Derendingen	Bahnübergang am Bahnhof Derendingen / Löwenstraße			Mischverkehr in Tempo 30 Zone		ausreichend	A. Haltelinie von beiden Seiten des Bahnübergangs zurückversetzen und neu markieren	2	kurz	1.900 €
								B. Stellfläche vor dem Bahnübergang mit Fahrradpiktogramm versehen		kurz	
								C. Bordsteinabsenkung an den Bordsteinen der am östlichen Bahnübergang		mittel	
								D. Radwegweisung mit Informationstafel		mittel	
9.	Derendingen	Bahnübergang am Bahnhof Derendingen / Löwenstraße	Löwenstraße / Wilhelm-Keil-Straße	205	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	5,00 m	ausreichend	A. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn	2	kurz	500 €
								B. Radwegweisung		mittel	
10.	Derendingen	Löwenstraße / Wilhelm-Keil-Straße	Wilhelm-Keil-Straße / Landratsamt	535	gem Geh- Radweg VZ 240	2,50 m	ausreichend	A. In Verlängerung der Straße einen 3,00 m breiten asphaltierten Übergang zum vorhandenen Radweg herstellen und mit einem 10 m Radius verschwenken (zum Befahren mit 25 km/h)	2	mittel	6.600 €
								B. Fahrradpiktogramme aufbringen		mittel	
										C. VZ 237 Radweg beschildern.	

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis		Breite						
11.	Derendingen	Wilhelm-Keil-Straße / Landratsamt	Wilhelm-Keil-Straße / Brücke über die Bahnlinie	175	Mischverkehr	7,00 m	ausreichend	A. Schieberinne am Treppenaufgang zur Brücke über die Bahn an beiden Seiten anbringen.	2	kurz	70.500 €
								B. Verbreiterung des lichten Verkehrsraumes durch Versetzen des Geländers		mittel	
								C. Radwegweisung		mittel	
								D. Herstellen eines auf null abgesenkten Übergangs von der Wilhelm-Keil-Straße zum Radweg nördlich des Landratsamts.		mittel	
								E. Mit VZ 240 gem.Geh- / Radweg beschildern.		kurz	
12.		Wilhelm-Keil-Straße / Landratsamt	Mühlbachäckerstraße / Querung östlich der Sparkasse	260	Nebenwege ohne Widmung	3,00 m	ausreichend	A. Kurvenradien im Verlauf des Weges vergrößern (10 m)	1	mittel	3.400 €
								B. Radwegweisung an der Abzweigung		mittel	
								C. Sitzbank aufstellen		kurz	
13.	Südstadt	Mühlbachäckerstraße / Querung östlich der Sparkasse			Mischverkehr		ausreichend	A. Bevorrechtigte Querung für den Radverkehr schaffen mit einem flankierenden Fußgängerüberweg.	2	mittel	1.700 €
								B. Masten stellen VZ 205 / 301 montieren		mittel	
								C. Furtmarkierung mit Fahrradpiktogrammen		mittel	
								D. Radwegweisung		mittel	
14.		Mühlbachäckerstraße / Querung östlich der Sparkasse	Schellingstraße westliches Ende	110	Nebenwege ohne Widmung	2,50 m	ausreichend	A. Beleuchtung (3 Masten) einbauen	2	mittel	15.000 €
15.		Schellingstraße westliches Ende	Schellingstraße / Derendinger Straße	115	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	5,00 m - 6,00 m	befriedigend	A. VZ 357 Sackgasse mit neuem VZ Durchlässige Sackgasse beschildern	2	kurz	800 €
								B. Fahrradpiktogramme markieren am Übergang zum Geh- / Radweg		kurz	
								C. VZ 240 gem. Geh- / Radweg beschildern		kurz	
								D. Radwegweisung		mittel	

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis		Breite						
16.		Schellingstraße / Derendinger Straße			Mischverkehr in Tempo 30 Zone		befriedigend	A. Mittelinsel als Querungshilfe für den Radverkehr einbauen	2	lang	10.700 €
								B. Streckenabschnitt mit VZ 244 Fahrradstraße (Kfz frei) in beide Richtungen beschildern		mittel	
								C. Markierung von Aufstell- und Warteflächen von der westlichen und östlichen Knotenpunktzufahrt		kurz	
								D. Radwegweisung		mittel	
17.	Südstadt	Schellingstraße / Derendinger Straße	Schellingstraße / Esslingerstraße (Abzweig zum Bahnhof Südseite)	275	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	5,25 m	befriedigend	A. Streckenabschnitt mit VZ 244 Fahrradstraße (Kfz frei) in beide Richtungen beschildern	2	mittel	2.000 €
								B. Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn in regelmäßigen Abständen wechselseitig alle 50 m.		kurz	
								C. Radwegweisung (am Abzweig zum Bahnhof)		mittel	
18.		Schellingstraße / Esslingerstraße (Abzweig zum Bahnhof Südseite)	Schellingstraße / Brücke über die Steinlach	225	Mischverkehr in Tempo 30 Zone		befriedigend	A. Streckenabschnitt mit VZ 244 Fahrradstraße (Kfz frei) in beide Richtungen beschildern	2	mittel	1.700 €
								B. Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn in regelmäßigen Abständen wechselseitig alle 50 m.		mittel	
								C. Radwegweisung (an der Paulinenstraße)		mittel	
19.		Schellingstraße / Brücke über die Steinlach / Eugenstraße			gem Geh- Radweg VZ 240	2,50 m	befriedigend	A. Radwegweisung	2	kurz	10.500 €
								B. Brückengeländer beiseitig so versetzen, dass der lichte Verkehrsraum um 50 cm vergrößert wird		mittel	
								C. Verkehrszeichen Fahrradstraße Ende / Anfang jeweils an die Überfahrten in bzw. aus den Straßen (Schellingstraße / Eugenstraße)		mittel	

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis		Breite						
20.	Südstadt	Eugenstraße / Brücke über die Steinlach	Eugenstraße / Hechinger Straße	165	Mischverkehr in Tempo 30 Zone		befriedigend	A. Streckenabschnitt mit VZ 244 Fahrradstraße (Kfz frei) in beide Richtungen beschildern mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h	3	mittel	1.400 €
								B. Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen wechselseitig alle 50 m.		mittel	
								C. Radwegweisung (an der Paulinenstraße)		kurz	
21.	Südstadt	Eugenstraße / Hechinger Straße			Mischverkehr in Tempo 30 Zone		befriedigend	A. Signalsteuerung für vorgelagerten LSA-Anforderungstaster (ca. 30 m vor der Kreuzung mit entsprechendem Hinweisschild) anpassen.	3	lang	7.200 €
								B. Furtmarkierung mit Aufstellfläche für den Radverkehr von Westen und Osten		mittel	
								C. Digitale Anzeige mit der Restwartezeit, bis Grün erfolgt, von von westlichen und östlichen Knotenpunktzufahrt installieren.		lang	
								D. Wartelinie vor der LSA von Norden um 15 m zurückversetzen		mittel	
								E. Radwegweisung		mittel	
22.	Südstadt	Eugenstraße / Hechinger Straße	Eugenstraße / Sternplatz	365	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	8,00 m - 10,00 m	befriedigend	A. Streckenabschnitt mit VZ 244 Fahrradstraße (Kfz frei) in beide Richtungen beschildern mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h	2	mittel	2.700 €
								B. Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen wechselseitig alle 50 m.		mittel	
								C. Radwegweisung (an der Paulinenstraße)		mittel	
23.	Südstadt	Eugenstraße / Sternplatz			Mischverkehr in Tempo 30 Zone		befriedigend	A. Furtmarkierung über den Sternplatz getrennt für jede Fahrtrichtung begleitend zu den Fußgängerüberwegen markieren.	2	mittel	8.000 €
								B. Fahrradpiktogramme aufbringen		kurz	
								C. Radweganschlüsse in einer Breite von 2,00 m von Osten zum Sternplatz in Asphaltbauweise herstellen. - siehe auch Maßnahmenplanung Hauptroute 2 Nr. 57		lang	

Idf. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis		Breite						
24.	Südstadt	Eugenstraße / Sternplatz	Eugenstraße / Durchfahrtssperre westlich der Einmündung Schweickhardstraße	280	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	7,50 m - 10,00 m	befriedigend	A. Streckenabschnitt mit VZ 244 Fahrradstraße in beide Richtungen beschildern	2	mittel	2.000 €
								B. Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen (alle 50 m) wechselseitig auf der Fahrbahn insbesondere im Bereich der Durchfahrtssperre		kurz	
								C. Radwegweisung		mittel	
25.	Südstadt	Eugenstraße / Durchfahrtssperre westlich der Einmündung Schweickhardstraße			Durchfahrtssperre		gut	A. Streckenabschnitt mit VZ 244 Fahrradstraße beschildern	2	kurz	1.100 €
								B. Verkehrszeichen 260 Verbot für Pkw/ Rad demontieren und mit VZ 240 gem. Geh-/ Radweg ersetzen		kurz	
								C. Streckenabschnitt und Übergänge in den Räumplan mit aufnehmen.		kurz	
								D. Radwegweisung		kurz	
26.	Südstadt	Eugenstraße / Durchfahrtssperre westlich der Einmündung Schweickhardstraße	Eugenstraße / Schweickhardstraße	95	Mischverkehr in Tempo 30 zone	3,50 m Richtung Westen 5,00 m Richtung Osten	mangelhaft	A. Markierung eines Schutzstreifens Richtung Osten	2	kurz	900 €
								B. Markierung von Fahrradpiktogrammen Richtung Westen		kurz	
								C. VZ 357 Sackgasse mit neuem VZ Durchlässige Sackgasse beschildern		kurz	
								D. Radwegweisung		mittel	
		Gesamtlänge der Hauptroute 5 (m)		4.845					75	170.700 €	

Ifd. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO	Breite	Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis								
Abschnitt 1 - Ost-West Verbindung											
1.	Westbahnhofstraße - Kelternstraße	Rappstraße / Westbahnhofstraße	Westbahnhofstraße / Belthlestraße	95	Mischverkehr	10,00 m	mangelhaft	A. Beschilderung einer Geschwindigkeits-beschränkung auf 30 km/h B. Fahrradpiktogramme auf dem rechten Fahrstreifen auf der Fahrbahn markieren	1	mittel	1.300 €
2.		Westbahnhofstraße / Belthlestraße			Mischverkehr		mangelhaft	A. Vorbeifahrstreifen (1,00 m) für den Radverkehr von Westen und Osten bis zur LSA Haltelinie markieren und diesen dem Kfz-Verkehr um 5 m von Westen und 2 von Osten kommend vorverlegen. B. Vorbeifahrstreifen (1,00 m) für den Radverkehr von Süden und Norden bis zur LSA Haltelinie mit vorgezogenem Radaufstellstreifen markieren C. Fahrradpiktogramme auf der Radfahrstreifen von jeder Knotenpunktzufahrt	1	lang	1.700 €
3.		Westbahnhofstraße / Belthlestraße	Kelternstraße / Seelhausgasse	110	Mischverkehr	10,00 m	mangelhaft	A. Beschilderung einer Geschwindigkeits-beschränkung auf 30 km/h B. Fahrradpiktogramme auf dem rechten Fahrstreifen auf der Fahrbahn markieren	1	mittel	600 €
4.		Kelternstraße / Seelhausgasse	Kelternstraße / Schmiedtorstraße	170	Mischverkehr Richtung Osten / Radweg im Seitenbereich Richtung Westen	Fahrbahn 6,75 m Radweg 1,50 m	mangelhaft	A. Beschilderung einer Geschwindigkeits-beschränkung auf 30 km/h B. Aufhebung der Benutzungspflicht und Entschilderung des Radweg im Seitenbereich. C. Markierung eines alternierenden Schutzstreifens bis zum Beginn der Mittelinsel D. Im Bereich der Mittelinsel Markierung von Fahrradpiktogrammen am jeweils rechten Fahrbahnrand.	1	mittel	2.100 €
5.		Kelternstraße	Kelternstraße / Schmiedtorstraße			Richtung Westen Radverkehrsführung gemeinsam mit dem Fußverkehr, Richtung Osten Mischverkehrsführung		mangelhaft	Knotenpunktumgestaltung erforderlich A. Rückbau der Mittelinsel um 1,00 m in der Breite. B. (in Abhängigkeit von A) Vorbeifahrstreifen (1,00 m) für den Radverkehr von Westen herstellen. C. Vorgezogenen Radaufstellstreifen von Westen und Norden und Süden markieren. D. LSA Signalisierung mit Grünvorlauf für den Radverkehr neu programmieren. E. Fahrradpiktogramme auf der Radfahrstreifen von jeder Knotenpunktzufahrt F. Radwegweisung	1	lang

Ifd. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten	
		von	bis		Breite							
6.	Kelternstraße	Kelternstraße / Schmiedtorstraße	Kelternstraße / Lange Gasse	175	Mischverkehr Richtung Osten / im nördlichen Seitenbereich Gehweg VZ 237 mit Zz. "Rad frei" für beide Fahrtrichtungen	Fahrbahn 7,00 m - 10,00 m Gehweg 2,25 m	mangelhaft	A. Von Osten als Parallelverbinung zur Rümelinstraße mit geplantem Radfahrstreifen Hochbord um 0,75 cm verbreitern und gem. Rad-/ Gehweg beschildern.	1	mittel	22.800 €	
								B. Beschilderung einer Geschwindigkeits-begrenzung auf 30 km/h.				mittel
								C. Richtung Osten auf der Fahrbahn, Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen alle 50 m				mittel
								D. Freigabe des Radverkehrs im Bereich des Bustrifens mit VZ beschildern.				kurz
7.		Kelternstraße / Lange Gasse / Am Stadtgraben			Gehweg "Rad frei" Richtung Osten auch Mischverkehrsführung möglich		mangelhaft	A. Vergrößern der Radaufstellfläche von Süden vor der LSA um 2,00 in der Breite unter inanspruchnahme der Fahrbahn mittels Markierung	2	mittel	3.900 €	
								B. Signalisierung eines Linksabbiegeradfahrstreifen Richtung Rümelinstraße				lang
								C. (in Abhängigkeit von B) Markierung eines Linksabbiege Radfahrstreifens				lang
								D. Radwegweisung				mittel
8.	Am Stadtgraben	Kelternstraße / Lange Gasse	Am Stadtgraben / LSA Nonnengasse	150	Mischverkehr Richtung Südosten / im nordwestlichen Seitenbereich Gehweg VZ 237 mit Zz. "Rad frei" für beide Fahrtrichtungen	Fahrbahn 8,00 m - 10,00 m Gehweg 2,25 m	mangelhaft	A. Von Osten als Parallelverbinung zur Rümelinstraße mit geplantem Radfahrstreifen Hochbord um 0,75 cm verbreitern (auf 55 m Länge) und gem. Rad-/ Gehweg beschildern bis zum Kurvenbereich.	2	lang	9.400 €	
								B. Beschilderung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h				mittel
								C. Richtung Osten auf der Fahrbahn, Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen alle 50 m				kurz
								D. Radweg im Seitenbereich Richtung Westen in der Kurve mit einen radfahrgerechten Radius (10 m) in Asphaltbauweise ausbauen.				mittel
								E. Ab dem Kurvenbereich Aufnahme des Radverkehrs in einen Radfahrstreifen mit entsprechenden Markierungs- und Demarkierungsmaßnahmen und neuer Querschnittsaufteilung.				lang

Ifd. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis		Breite						
9.	Am Stadtgraben	Am Stadtgraben / LSA Nonnengasse	Am Stadtgraben / Wilhelmstraße	140	Mischverkehr Richtung Südosten / im nördlichen Seitenbereich Gehweg VZ 237 mit Zz. "Rad frei" für beide Fahrrichtungen	Fahrbahn 8,00 m - 10,00 m Gehweg 2,25 m - 2,50 m	mangelhaft	A. Vorgezogener Radaufstellstreifen vor der LSA	1	mittel	2.200 €
								B. Beschilderung einer Geschwindigkeits-beschränkung auf 30 km/h		mittel	
								C. Richtung Südosten auf der Fahrbahn, Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen alle 50 m		kurz	
								D. Taxiparkstände beseitigen und zur Aufnahme des baulich abgetrennten Radfahrstreifens von Nordosten nutzen.		lang	
								E. Bordsteinabsenkung zur Überführung des Radverkehr auf den Hochbord.		mittel	
Abschnitt 2 - Nord-Süd Verbindung											
10.	Belthestraße - Herrenberger Straße	Schleifmühlenweg / Belthestraße	Belthestraße / Keltternstraße	240	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	7,00 m	befriedigend	A. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn wechselseitig alle 50 m	2	kurz	900 €
								B. Radwegweisung		mittel	
11.		Belthestraße / Keltternstraße	Herrenberger Straße / Belthestraße	110	Mischverkehr	6,50 m	mangelhaft	A. Beschilderung einer Geschwindigkeits-beschränkung auf 30 km/h	2	mittel	1.500 €
								B. Markierung eines alternierenden Schutzstreifens mit Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen alle 50 m		mittel	
								C. Alternativ nur Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn markieren.		kurz	
12.		Herrenberger Straße / Belthestraße			Mischverkehr		mangelhaft	A. Markierung eines Schutzstreifens mit Roteinfärbung und Fahrradpiktogrammen im Kurvenbereich über die Einmündung der Herrenberger Straße	2	kurz	800 €
							B. Radwegweisung	mittel			
13.	Belthestraße - Herrenberger Straße	Herrenberger Straße / Belthestraße	Schnarrenbergstraße / Herrenberger Straße	180	Mischverkehr (einseitig angeordnete Schrägparkplätze)	10,00 m- 12,00 m	mangelhaft	A. Beschilderung einer Geschwindigkeits-beschränkung auf 30 km/h	1	mittel	2.200 €
								B. Markierung eines alternierenden Schutzstreifens mit Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen alle 50 m		mittel	
								C. Alternativ nur Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn markieren.		kurz	
Gesamtlänge der Hauptroute 7 (m)				1.370						45	55.000 €

Ifd. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis		Breite						
Abschnitt 1 - westliche Nord-Süd Verbindung											
1.	Unterjesingen - Gemarkungsgrenze	Untere Straße / Brunnenhalde	Brunnenhalde / Kirchhalde / Jesinger Hauptstraße	105	Vz. 260 Verbot für Pkw/Krad Zz. Anlieger frei / Tempo 30 Zone	5,00 m	gut	A. Vz. 260 und 274.1 Tempo 30 Zone demontieren, Vz. 240 gem. Geh- Radweg montierten (Zz. Anlieger frei). B. Fahrradpiktogramme mittig auf die Fahrbahn markieren	3	mittel	800 €
2.		Brunnenhalde / Kirchhalde / Jesinger Hauptstraße			LSA-Anforderungsanlage zur Querungshilfe		mangelhaft	A. Östliche Haltelinie vor LSA um 15 m und westliche Haltelinie um 10 m zurückversetzt neu markieren B. Bordstein am Rampenfuß auf der nördlichen Straßenseite absenken (2,00 m) C. Signalsteuerung optimieren, dass nur eine eine kurze Wartezeit (5 Sek.) für den Radverkehr entsteht. D. Radwegweisung optimieren	1	mittel	3.800 €
3.		Brunnenhalde / Kirchhalde / Jesinger Hauptstraße	Kirchhalde / Am Baylerberg	190	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	4,50 m	mangelhaft	A. Vz. 267 Verbot der Einfahrt, um Zz. "Rad frei" ergänzen	1	kurz	100 €
4.		Kirchhalde / Am Baylerberg			Mischverkehr in Tempo 30 Zone		befriedigend	A. Vz. 357 Sackgasse, mit neuem Verkehrszeichen 357 mit Kennzeichnung einer durchlässiger Sackgasse neu beschildern B. Radwegweisung C. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn in der nördlichen und südlichen Fortsetzung im Bereich der Einmündungen	3	kurz	900 €
5.		Kirchhalde / Am Baylerberg	Kirchhalde / nördlich vom Friedhof	160	Mischverkehr in Tempo 30 Zone	3,50 m	gut	-	-	-	0 €
6.		Kirchhalde / nördlich vom Friedhof	Schloss Roseck / Pferdehof / Abzweig zum Forstweg	2810	Vz. 260 Verbot für Pkw/Krad Zz. Landwirtschaftlicher Verkehr frei	3,50 m	befriedigend	A. Radwegweisung an 10 Stellen optimieren B. Zwei Informationstafeln aufstellen C. Zwei Sitzbänke aufstellen D. Oberflächenbeschaffenheit überprüfen und einzelne Schlaglöcher beseitigen	3	mittel	4.500 €
7.		Schloss Roseck / Pferdehof / Abzweig zum Forstweg	Gemarkungsgrenze - Sandgrübelweg / Abzweig zum Schloss Roseck	125	Vz. 260 Verbot für Pkw/ Krad Zz. Landwirtschaftlicher Verkehr frei - wassergebundene Decke		ausreichend	-	-	-	0 €

Ifd. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis		Breite						
Abschnitt 2 - westliche Anbindung Hagelloch											
8.	Hagelloch - Entringen	Gemarkungsgrenze Entringen / Hagellocher Straße	Bogentor Parkplatz / Entringer Straße / Seeweg	1500	Mischverkehr in Tempo 30 Zone (Nur Zufahrtsstraße zum Schloss Hohen Entringen)	3,50 m	befriedigend	A. Rastplatz mit Informationstafel am Bogentor	2	mittel	1.600 €
								B. Radwegweisung (3 Standorte)		mittel	
								C. Radparker (5 Bügel) am Bogentor aufstellen		kurz	
9.	Hagelloch - Seeweg	Bogentor Parkplatz / Entringer Straße / Seeweg	Obere Gasse / Am Dorfbrunnen	825	Mischverkehr	6,50 m	ausreichend	A. Informationstafel am Rathaus	2	mittel	4.100 €
								B. Radwegweisung (4 Standorte)		mittel	
								C. Radparker (5 Bügel) am Rathaus aufstellen		kurz	
								D. Fahrradverleih an der Endhaltestelle Dornäckerweg bzw. Rathaus einrichten		lang	
Abschnitt 3 - westliche Verbindung Bebenhausen											
10.	Entringen - Bebenhausen	Gemarkungsgrenze Entringen / Am Goldersbach	Am Goldersbach / Ortseingang Bebenhausen	3060	Vz. 260 Verbot für Pkw/Krad Zz. Anlieger frei	3,50 m	gut	A. Ein Standort mit Informationstafel (Schwefelwiesen)	2	mittel	2.700 €
								B. Radwegweisung (5 Standorte mit Zielangabe)		mittel	
								C. Radparker (jeweils zwei Bügel) an touristische Interessanten Stellen (5 Standorte) - die bereits mit einer Sitzbank ausgestattet sind aufstellen		kurz	
11.	Entringen - Bebenhausen	Am Goldersbach / Ortseingang Bebenhausen	Am Goldersbach / Am Ziegelberg	140	Vz. 260 Verbot für Pkw/Krad Zz. Anlieger frei	5,00 m	gut	A. Vz. 357 Sackgasse, mit neuem Verkehrszeichen 357 mit Kennzeichnung einer durchlässiger Sackgasse neu beschildern B. Radwegweisung (3 Standorte)	2	mittel	100 €
12.	Entringen - Bebenhausen	Am Goldersbach / Am Ziegelberg	Schönbuchstraße / L1208	255	Mischverkehr	6,00 m	befriedigend	A. Informationstafel im Ortskern	2	mittel	2.000 €
								B. Radparker (2 x 5 Bügel) am Schloss und am Gasthaus aufstellen		kurz	

ifd. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten	
		von	bis			Breite						
Abschnitt 4 - West - östliche Verbindung Bebenhausen												
13.	Bebenhsn. - Dettenhsn.	L1208 / Kirnbachstraßen	Kirnbachstraßen / Gemarkungsgrenze Dettenhausen	4050	Vz. 260 Verbot für Pkw/ Krad Zz. Landwirt-schaftlicher Verkehr frei wassergebundene Decke	- 3,50 m	gut	A. Ein Standort mit Informationstafel (Mauterswiese)	2	mittel	1.400 €	
								B. Sitzbank aufstellen				kurz
								C. Radwegweisung (7 Standorte)				mittel
		Gesamtlänge der Hauptroute 8 (m)		13.220					31	22.000 €		

Ifd. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten
		von	bis		Länge	Breite					
1.		Obere Gasse / Am Dorfbrunnen	Garmerstraße / Friedensweg	85	Mischverkehr, Tempo 30	5,00 m	ausreichend	A. Radwegweisung	2	mittel	600 €
								B. Drei Fahrradbügel am Rathaus und an der Kirche	2	kurz	
2.	Hagelloch	Garmerstraße / Friedensweg	Friedensweg / Am Dorfbrunnen	275	Mischverkehr im EinRichtungsverkehr	3,50 m	mangelhaft	A. Vz. 101 "Gefahrenstelle" Radfahrer im Gegenverkehr	2	lang	1.400 €
								B. Vz. Tempo 30 belassen + Vz. 101 "Gefahrenstelle" Radfahrer im Gegenverkehr (Am Wegeabzweig hinter dem Friedhof). Prüfen ob der Weg für Kfz komplett gesperrt werden kann.	2	lang	
								C. Bewuchs zurückschneiden und Sichtbeziehung verbessern	2	mittel	
								D. Spiegel für den bergauf fahrenden Radverkehr zur Einsicht, ob Gegenverkehr kommt.	2	mittel	
								E. Markierung von drei Fahrradpiktogrammen aus der rechten (bergaufführenden) Fahrbahnseite.	2	lang	
3.		Friedensweg / Am Dorfbrunnen			Mischverkehr		befriedigend	A. Zz. Rad frei unter Vz. 267 "Verbot der Einfahrt"	2	kurz	500 €
								B. Radwegweisung	2	mittel	
4.		Friedensweg / Am Dorfbrunnen	Friedensweg / Heuberger-Tor-Weg	95	Mischverkehr	4,00 m	ausreichend	C. Vz. 274 (Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h)	1	kurz	200 €
5.		Friedensweg / Heuberger-Tor-Weg / Ebenhaldenweg			Mischverkehr		befriedigend	A. Radwegweisung optimieren (Ziel-, statt Zwischenwegweiser)	2	mittel	100 €
6.	außerorts	Friedensweg / Heuberger-Tor-Weg / Ebenhaldenwege	Ebenhaldenwege / Oberer Sandklingenweg	175	Mischverkehr	3,00 m	ausreichend	A. Vz. 274 (Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h)	1	kurz	200 €
7.		Ebenhaldenwege / Oberer Sandklingenweg	Oberer Sandklingenweg / Neuhaltenstraße	730	Vz. 250 (Verbot für Pkw / Krad) mit Zz. Land- und Forstwirtschaftlicher Verkehr frei	2,50 m	befriedigend	-			0 €
8.		Oberer Sandklingenweg / Neuhalde	Neuhaltenstraße / K6915 Hagellocher Weg					60	Mischverkehr	4,50 m	befriedigend
9.		Neuhalde / K6914 Hagellocher Weg	K6914 Hagellocher Weg / Rote Steige	430	Mischverkehr	3,00 m	befriedigend	A. Radwegweisung	2	mittel	100 €

Ifd. Nr.	Stadt- / Ortsteil	Streckenabschnitt Straße / Knotenpunkt		Länge (m)	Bestand Art der Radverkehrsanlage / Beschilderung nach StVO		Bewertung	geplante Maßnahmen	Priorität	Realisier- barkeit	Kosten	
		von	bis		Länge	Breite						
10.	Weststadt	K6914 Hagellocher Weg / Rote Steige	Hagellocher Weg / Querung der K6914 nördlich der Einmündung am Weilersbach	460	nicht gewidmeter Weg im Seitenbereich	1,50 m	mangelhaft	A. Asphaltierte Verbreiterung des vorhandenen Wegs um 1,00 m	1	mittel	46.000 €	
11.		Hagellocher Weg / Querung der K6914 nördlich der Einmündung am Weilersbach			Mischverkehr		mangelhaft	A. Einbau einer Mittelinsel als Querungshilfe und zur Geschwindigkeitsreduktion des Kfz-Verkehrs	2	lang	5.100 €	
								B. Radwegweisung	2	mittel		
12.		Hagellocher Weg / Querung der K6914 nördlich der Einmündung am Weilersbach	Radweg südl. der K6914 / Vor dem Kreuzberg		410	Vz. 241 Gemeinsamer Geh-/Radweg	2,50 m	gut	-			0 €
13.		Radweg südl. der K6914 / Vor dem Kreuzberg				Mischverkehr	7,00 m	ausreichend	A. Markierung von Fahrradpiktogrammen und ISO-Pfeilen im Übergangsbereich auf der Fahrbahn (jeweils 2 Stück)	2	mittel	400 €
									B. Radwegweisung	2	mittel	
14.	Radweg südl. der K6914 / Vor dem Kreuzberg	Sindelfinger Straße nördliches Ende		160	Vz. 239 Gehweg mit Zz. Rad frei	2,50 m	ausreichend	A. Radwegweisung	2	mittel	100 €	
15.	Sindelfinger Straße nördliches Ende	Sindelfinger Straße Ammernweg		175	Mischverkehr	5,00 m	befriedigend	-			0 €	
		Gesamtlänge der Hauptroute 9 (m)		3.055						20	54.900 €	



Fotodokumentation – Hauptroute 1

Bereich: Bühl

1. Gemarkungsgrenze Röntgenstr.



Blickrichtung West

2. Römerstraße – Ortseingang Bühl



Blickrichtung West

3. Roteschstraße / Römerstraße



Blickrichtung West

4.



Blickrichtung West

5. Roteschstraße / Schloßgraben



Blickrichtung Ost

6.



Luftbild (Google Maps)

7. Schloßgraben / Heugasse



Blickrichtung Ost

8.



Blickrichtung Süd



Bereich: Bühl

9. Heugasse / David-von-Stein-Weg



Blickrichtung Nord

10. Heugasse / David-von-Stein-Weg



Blickrichtung Ost

11. Brücke über den Bühlertalbach



Blickrichtung West

12. Übergang Brücke – Fahrbahn



Blickrichtung Ost

13.+14. Eugen-Bolz-Str. / In den Kreuzäckern



Blickrichtung West



Blickrichtung Ost

15. Eugen-Bolz-Str. / In den Kreuzäckern



Blickrichtung West



Blickrichtung West



Bereich: Bühl – Kilchberg

16. Eugen-Bolz-Str. / Bonlanden



Blickrichtung Ost

17. Eugen-Bolz-Str. / Bonlanden



Blickrichtung West

18. Bahnhofstr. L370 / Firmenzufahrt am Ortseingang Kilchberg



Blickrichtung West



Blickrichtung West

19.+20. Bahnhofstr. L370 / Firmenzufahrt am Ortseingang Kilchberg



Blickrichtung West



Luftbild (Google Maps)

21. Bahnhofstr. bei Haus 29



Blickrichtung West

22. Bahnhofstraße / Tessinstraße



Blickrichtung Nord



Bereich: Kilchberg – Weilheim

22. Bahnhofstraße / Tessinstraße



Blickrichtung Nord

23. Bahnhofstraße / Tessinstraße



Blickrichtung Ost

24. Bahnhofstr. / Ehingenstr.



Luftbild (Google Maps)

25. Bahnhofstr. / Ehingenstr.



Blickrichtung Ost

26. Th.-Heuss-Str. / Am Keltengrab



Blickrichtung West

27. Th.-Heuss-Str. / Am Keltengrab



Blickrichtung Ost

28. L370 / Alte Landstr. / Im Schelmen



Blickrichtung Ost

29. L370 / Alte Landstr. / Firmenzufahrt



Luftbild (Google Maps) – Norden: ←



Bereich: Weilheim – Weststadt

30. L 370 / Alte Landstr. / Bahnübergang



Blickrichtung Süd



Blickrichtung Südost

31. L 370 / Alte Landstr. / Bahnübg.



Blickrichtung Ost

32. Bahnbegleitender Radweg L 370 / Abzweig Spleterweg



Blickrichtung West

33.+34. Bahnbegleitender Radweg L 370 / Querung der Bahnlinie



Blickrichtung Ost



Blickrichtung West

35.+36. B 28a Europastraße / Uferweg / Radweg Lindenallee



Blickrichtung Süd



Luftbild (Google Maps)



Bereich: Weststadt – Zentrum

37. Lindenallee / Abzweig Brücke



Luftbild (Google Maps)

38. Jahnallee / Lindenallee



Blickrichtung West

38. Jahnallee Bahnübergang



Blickrichtung West

39. Jahnallee



Blickrichtung West

39. Jahnallee



Blickrichtung West

40. Jahnallee / Derendinger Allee



Blickrichtung Nord

41. Jahnallee / Derendinger Allee



Blickrichtung West



Blickrichtung West



Bereich: Zentrum

42. Uhlandstr. / Uhlanddenkmal / Steg zur Neckarinsel



Blickrichtung West



Blickrichtung West

43. Uhlandstraße / Karlstraße



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Nord

43. Uhlandstraße / Karlstraße



Luftbild (Google Maps)

44. Uhlandstraße / Karlstraße



Blickrichtung Süd

45. Eberhardsbrücke / Gartenstraße



Blickrichtung Nord

46. Eberhardsbrücke / Gartenstraße



Blickrichtung Nord



Bereich: Zentrum

46. Eberhardsbrücke / Gartenstraße



Blickrichtung Nord

47. Mühlstraße / Lustnauer Tor



Blickrichtung Nord

47. Mühlstraße / Lustnauer Tor



Blickrichtung Süd



Blickrichtung Süd

48. Mühlstraße / Lustnauer Tor



Blickrichtung Ost

49. Wilhelmstraße / Am Stadtgraben



Blickrichtung Süd

50. Wilhelmstraße / Am Stadtgraben



Blickrichtung Ost

51. Wilhelmstraße / Brunnenstraße



Blickrichtung Nord



Bereich: Universität

51. Wilhelmstraße / Brunnenstraße



Blickrichtung West



Blickrichtung West

52. Wilhelmstraße / Brunnenstraße



Blickrichtung Ost

53. Wilhelmstraße / Gmelinstraße



Blickrichtung West

54. Wilhelmstraße / Gmelinstraße



Luftbild (Google Maps) – Norden: ←

55. Wilhelmstraße / Keplerstraße



Blickrichtung Ost

56. Wilhelmstraße / Keplerstraße



Blickrichtung Ost

57. Wilhelmstraße / Mohlstraße



Blickrichtung West



Bereich: Universität – Stadtteil Ost

57. Wilhelmstraße / Mohlstraße



Blickrichtung Ost

58. Wilhelmstraße / Mohlstraße



Blickrichtung Ost

59. Wilhelmstraße / Nordring



Blickrichtung West



Blickrichtung Ost

60. Wilhelmstraße / Nordring



Blickrichtung West

61. Wilhelmstraße / Landhausstraße



Blickrichtung West

62. Wilhelmstraße / Landhausstraße



Blickrichtung West

63. Wilhelmstraße / Alberstraße



Blickrichtung Ost



Bereich: Stadtteil Ost – Lustnau

63. Wilhelmstraße / Alberstraße



Luftbild (Google Maps)

64. Wilhelmstraße / Alberstraße



Blickrichtung West

65. Wilhelmstraße / Stuttgarter Straße



Blickrichtung Ost

66. Wilhelmstraße / Stuttgarter Straße



Blickrichtung West

66. Wilhelmstraße / Stuttgarter Straße



Blickrichtung West

67. Pfrondorfer Straße / Kreuzstraße



Blickrichtung Nord

68. Pfrondorfer Straße / Kreuzstraße



Blickrichtung Süd

69. Kreuzstraße / Dorfackerstraße



Blickrichtung Ost



Bereich: Lustnau

70. Kreuzstraße / Dorfackerstraße



Blickrichtung Süd

71. Dorfackerstraße / Riekerstraße



Luftbild (Google Maps)

72. Dorfackerstraße / Riekerstraße



Luftbild (Google Maps)

73. Riekerstraße / Steinbößstraße



Blickrichtung Nord

74. Riekerstraße / Steinbößstraße



Blickrichtung Nord

75. Riekerstraße / Steinbößstraße



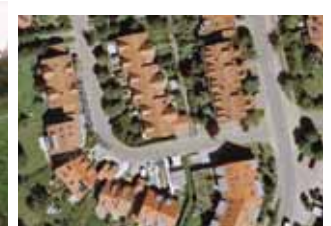
Blickrichtung Nordost

76. Steinbößstr. / Übergang zum Wirtschaftsweg



Blickrichtung Ost

77. Elsa-Brandström-Straße / Abweig zur Steinbößstraße



Luftbild (Google Maps)



Bereich: Lustnau – Pfrondorf

78. Elsa-Brandström-Straße /
Staudach / Gudrun-Bäumler-Str.



Luftbild (Google Maps)

79. Elsa-Brandström-Straße /
Abzweig zum Feldweg



Blickrichtung Süd

80. Weiherwasenweg /
Steinbruchweg



Blickrichtung Süd

81. Lustnauer Straße K 6911 /
Weiherwasenweg



Blickrichtung Süd

82. Lustnauer Str. / Kohlplattenweg



Blickrichtung West



Blickrichtung Süd

83. Blaihofstraße / Kohlplattenweg



Blickrichtung Nord

84. Blaihofstraße / Lindenstraße



Blickrichtung Nord



Bereich: Pfrondorf

85. Blaihofstraße / Abzweig
östlich der K 6912



Blickrichtung Ost

86. Alte Stuttgarter Straße K 6912 /
Höhe Kirnbach Schule



Blickrichtung Süd

86. Alte Stuttgarter Straße K 6912 /
Höhe Kirnbach Schule



Blickrichtung Nord

87. Einsiedler Straße / Abzweig zum
Parallelweg der Alten Stuttgarter Str.



Blickrichtung Ost

88. Parallelweg im Forst zur Alten
Stuttgarter Straße / Hofmeisterweg



Luftbild (Google Maps) – Norden: ←

89. Parallelweg im Forst zur Alten
Stuttgarter Straße / Hoher Firstweg



Luftbild (Google Maps) – Norden: ←



Fotodokumentation – Hauptroute 2

Bereich: Unterjesingen

1. Gemarkungsgrenze – parallel
Jesinger Hauptstraße



Blickrichtung Ost



Blickrichtung West

Zu Nr. 1



Blickrichtung Ost



Blickrichtung West

3. Radweg / Untere Str. / Römerstr.



Blickrichtung Ost



Blickrichtung Ost

5. Untere Straße / Brunnenhalde



Blickrichtung West

6. Untere Str. / Ecke Rottenburger Str.



Blickrichtung Süd



Bereich: Unterjesingen

7. Untere Str. / Ecke
Rottenburger Straße



Blickrichtung Ost

8. Rottenburger Straße / Ecke
Ammertalbahnstraße



Blickrichtung Nord

9. Rottenburger Straße /
Ammertalbahnstraße



Blickrichtung Ost



Blickrichtung Ost

Noch 9.



Blickrichtung West



Blickrichtung West

10. Ammertalbahnstr. / Bei den Linden 11. Ammertalbahnstraße / Saarstr.



Blickrichtung Ost



Blickrichtung West



Bereich: Unterjesingen

12. Ammertalbahnstraße / Saarstr.



Blickrichtung Nord

13.+14. Ammertalbahnstraße / Mönchhütteweg / Ammernweg



Blickrichtung Ost



Blickrichtung Ost

15. Ortsausgang Unterjesingen / Untere Mühle



Blickrichtung Ost



Blickrichtung West

16. Ammernweg / Weg zum Ammernhof



Blickrichtung West

17. Ammernweg / Weg zum Schwärzlocher Hof



Blickrichtung Ost



Bereich: Weststadt

18. Ammernweg / Nebenweg
Sindelfinger Str. / Bebauungsrand



Blickrichtung Ost

19. Ammernweg / Sindelfinger Straße



Blickrichtung West

20. Ammernweg / Sindelfinger Str.



Blickrichtung Ost

21. Brücke Wellersbach



Blickrichtung Ost

22.+23. Sindelfinger Straße / Verkehrsübungsplatz



Blickrichtung West



Blickrichtung Ost

24.+25. Unterführung Rheinlandstraße / Köllestraße



Blickrichtung Osten



Blickrichtung Westen



Bereich: Weststadt

26. Köllestraße



Blickrichtung Osten



Blickrichtung Osten

27. Rappstraße / Ammerbrücke



Blickrichtung Süd



Blickrichtung Nord

28. Rappstraße / Ammerbrücke



Blickrichtung Süd



Blickrichtung Süd

30. Rappstraße / Westbahnhofstraße



Luftbild (Google Maps) – Norden: ←

31. Rappstraße / Schleifmühlweg



Blickrichtung Ost



Bereich: Weststadt – Zentrum

32. Rappstraße / Schleifmühlweg



Blickrichtung West

33. Schleifmühlweg / Belthlestraße



Blickrichtung Ost

34. Schleifmühlweg / Belthlestraße



Blickrichtung Norden

35. Radfahrtunnel nördl. Ausgang



Blickrichtung West

Noch 35.



Blickrichtung West

36. Radfahrtunnel



Blickrichtung

37.+38. Fußgängertunnel südlicher Ausgang



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Nord



Bereich: Zentrum

39. Derendinger Allee / Umlandstraße



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Süd

40. Derendinger Allee / Europastraße



Blickrichtung Ost



Blickrichtung Süd

zu Nr. 40

41. Derendinger Allee /
Ecke Europastraße



Blickrichtung Ost



Blickrichtung Ost

zu Nr. 41

42. Hauptbahnhof westliche Zufahrt



Blickrichtung West



Blickrichtung Ost



Bereich: Zentrum

Noch 42. Hauptbahnhof



Blickrichtung West

43. Hauptbahnhof Haupteingang



Blickrichtung Nord

43.+44. Hauptbahnhof Haupteingang



Blickrichtung Nord



Blickrichtung West

45.+46. Europastraße / Europaplatz



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Ost

47.+48. Europaplatz / Karlstraße



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Südost



Bereich: Zentrum

49. Steinlachbrücke



Blickrichtung Ost

50. Rampe zur Friedrichstraße



Blickrichtung Süd

51. Friedrichstraße / Bismarckstraße



Blickrichtung Nord

52. Friedrichstraße / Bismarckstraße



Blickrichtung Süd

Noch 52.



Blickrichtung Ost

53. Friedrichstraße / B 28 Hegelstraße



Blickrichtung Süd

54. Friedrichstraße / B 28 Hegelstr.



Blickrichtung Ost



Blickrichtung West



Bereich: Zentrum – Südstadt

55. Hegelstraße B 28 / Eberhardtstr.



Blickrichtung Nord

56. Hegelstraße B 28 / Eberhardtstr.



Blickrichtung Süd

Noch 56.



Blickrichtung West

57. / 58. Sternplatz



Blickrichtung West

59. Eberhardtstraße / Kiesackerstr.



Luftbild (Google Maps)

60. Eberhardtstraße / Kiesackerstr.



Blickrichtung West



Blickrichtung West



Bereich: Südstadt – Französisches Viertel

61. Kiesackerstraße östliches Ende



Blickrichtung Ost

zu Nr. 62



Blickrichtung Nord

zu Nr. 63



Blickrichtung Süd

zu Nr. 64



Blickrichtung West

62. Schweickhardtstr. / Stuttgarter Str.



Blickrichtung Nord

63. Schweickhardtstr. / Stuttgarter Str.



Blickrichtung Nord

64. Schweickhardtstraße /
Königsberger Straße



Blickrichtung Nord

65. Schweickhardtstraße /
Königsberger Straße



Blickrichtung West



Bereich: Französisches Viertel

66. Eisenhutstr. / Marienburger Str.



Luftbild (Google Maps)

68. Aixer Straße / Marienburger Str.



Blickrichtung West

70. Wankheimer Täle / Mirabellweg



Blickrichtung Ost

72. Landkutschersweg /
Allee des Chaiseurs



Blickrichtung Ost

67. Eisenhutstr. / Marienburger Str.

ohne Foto

69. Aixer Straße / Wennfelder Garten



Blickrichtung Ost

71. Mirabellweg / Landkutschersweg



Blickrichtung Süd

73. Unterführung B 28 /
Reutlinger Straße



Blickrichtung West



Bereich: außerorts

74. Unterführung B 28 /
Reutlinger Straße



Blickrichtung Ost

zu Nr. 75



Blickrichtung Süd

zu Nr. 76



Blickrichtung West

78. Friedrichstraße / Wöhrdstraße



Blickrichtung Süd

75. Reutlinger Straße /
Nebenfahrbahn / Tierheim



Blickrichtung Südost

76. Friedrichstraße / Bismarckstraße



Blickrichtung West

77. Friedrichstr. / Bismarckstr.



Blickrichtung West

79. Friedrichstraße / Wöhrdstraße



Blickrichtung Südost



Fotodokumentation – Hauptroute 3

Bereich: Gartenstadt

1. Gemarkungsgrenze –
Brücke über den Ehrenbach



Blickrichtung Süd

2. Kreisverkehrsplatz /
Steinlachwasen / Hechinger Str.



Blickrichtung Nord

Noch 2.



Blickrichtung Ost

3. Kreisverkehrsplatz /
Steinlachwasen / Hechinger Str.



Blickrichtung Nord

4.+5. Hechinger Straße / Abzweig zur Straße entlang der Steinlach



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Ost

6. Fuchsstraße / Dahlienweg



Blickrichtung Süd

7. Fuchsstraße / Dahlienweg



Blickrichtung Süd



Bereich: Gartenstadt – Derendingen

8. Fuchsstraße / Waldhörlestraße / Füllmauerstraße



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Ost

9. Fuchsstraße / Waldhörlestraße / Füllmauerstraße



Blickrichtung Süd



Blickrichtung Nord

zu Nr. 10.

10. Füllmauerstraße nördliches Ende und Übergang zum Radweg



Blickrichtung Nordost



Blickrichtung Nord

Noch 11.



Blickrichtung Nord

12. Fürststraße / Heineleinstraße



Blickrichtung Nord



Bereich: Derendingen – Zentrum

Noch 12.



Blickrichtung Süd

13. Fürststraße / Heineleinstraße



Blickrichtung West

14. Fürststraße / Christophstraße



Blickrichtung Ost

Brücke über die Steinlach



Blickrichtung West

Noch 14.



Blickrichtung Nord

15. Fürststraße / Christophstraße



Blickrichtung Nord

Noch 15.



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Süd



Bereich: Zentrum

Noch 15.



Blickrichtung Nord

16. Karlstraße / Poststraße



Blickrichtung Nord

17. Karlstraße / Poststraße



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Nord

zu Nr. 17



Blickrichtung Süden

18. Karlstraße / Friedrichstraße



Blickrichtung Nord

19. Karlstraße / Friedrichstraße



Blickrichtung Süd



Fotodokumentation – Hauptroute 7

Bereich: Westbahnhofstraße – Kelterstraße

1. Rappstraße / Westbahnhofstraße



Blickrichtung Ost



Blickrichtung Ost

2. Westbahnhofstraße / Belthlestraße



Blickrichtung Ost

3. Westbahnhofstraße / Belthlestraße



Blickrichtung Ost

Noch 3.



Blickrichtung Ost



Blickrichtung West

4. Kelterstraße / Seelhausgasse



Blickrichtung Ost



Blickrichtung West



Bereich: Kelternstraße – Am Stadtgraben

Noch 4.



Blickrichtung West

5. Kelternstraße / Schmiedtorstraße



Blickrichtung Ost

6. Kelternstraße / Schmiedtorstraße



Blickrichtung West

7. Kelternstraße / Lange Gasse / Am Stadtgraben



Blickrichtung Ost

Noch 7.



Blickrichtung Süd

8. Kelternstraße / Lange Gasse



Blickrichtung Ost

Noch 8.



Blickrichtung Ost



Blickrichtung Südost



Bereich: Am Stadtgraben – Belthlestraße – Herrenberger Straße

9. Am Stadtgraben



Blickrichtung Ost

9. Am Stadtgraben / LSA Nonnengasse



Blickrichtung Südost

10. Schleifmühlenweg / Belthlestraße



Luftbild (Google Maps)

11. Belthlestraße / Kelternstraße



Blickrichtung Süd

12. Herrenberger Str. / Belthlestr.



Blickrichtung West

13. Herrenberger Str. / Belthlestr.



Blickrichtung Ost



Bereich: Lustnau

20. Pfrondorfer Str. / Jürgensenstr.



Luftbild (Google Maps)

21. Jürgensenstr. / Salzwasenweg



Blickrichtung Nord

22. Salzwasenweg am Bebauungsstr.



Blickrichtung Nord

23. Salzwasenweg / Goldbachklause



Blickrichtung Nord

24. Salzwasenweg / Abzweig zur Bebenhäuser Straße



Blickrichtung Süd



Blickrichtung Nord

25.+26. Bebenhäuser Straße L 1208 / Unterführung zum Kirnbachsträßchen



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Nord



Bereich: Bebenhausen

27. Bebenhäuser Straße L 1208 /
Parkplatz südl. von Bebenhausen



Blickrichtung Süd

28. Bebenhäuser Straße L 1208 /
Schönbuchstraße



Blickrichtung Nord

Noch 28.



Blickrichtung Süd

29. Bebenhäuser Straße L 1208 /
Schönbuchstraße



Blickrichtung Nord

30. Bebenhäuser Straße L 1208 /
Kohlplattenstraße



Blickrichtung Südwest

31. Kohlplattenstraße /
Weihersteigstraße



Luftbild (Google Maps) – Norden: ←

32. Weihersteigstraße /
Bretterzaunweg / Böblinger Straße



Luftbild (Google Maps) – Norden: ←



Fotodokumentation – Hauptroute 3

Bereich: Gartenstadt

1. Gemarkungsgrenze –
Brücke über den Ehrenbach



Blickrichtung Süd

2. Kreisverkehrsplatz /
Steinlachwasen / Hechinger Str.



Blickrichtung Nord

Noch 2.



Blickrichtung Ost

3. Kreisverkehrsplatz /
Steinlachwasen / Hechinger Str.



Blickrichtung Nord

4.+5. Hechinger Straße / Abzweig zur Straße entlang der Steinlach



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Ost

6. Fuchsstraße / Dahlienweg



Blickrichtung Süd

7. Fuchsstraße / Dahlienweg



Blickrichtung Süd



Bereich: Gartenstadt – Derendingen

8. Fuchsstraße / Waldhörnlestraße / Füllmauerstraße



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Ost

9. Fuchsstraße / Waldhörnlestraße /
Füllmauerstraße



Blickrichtung Süd

10. Füllmauerstraße nördliches Ende
und Übergang zum Radweg



Blickrichtung Nord

zu Nr. 10.

11. Fürststraße südliches Ende und
Übergang zum Radweg



Blickrichtung Nordost



Blickrichtung Nord

Noch 11.

12. Fürststraße / Heineleinstraße



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Nord



Bereich: Derendingen – Zentrum

Noch 12.



Blickrichtung Süd

13. Fürtstraße / Heineleinstraße



Blickrichtung West

14. Fürtstraße / Christophstraße



Blickrichtung Ost

Brücke über die Steinlach



Blickrichtung West

Noch 14.



Blickrichtung Nord

15. Fürtstraße / Christophstraße



Blickrichtung Nord

Noch 15.



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Süd



Bereich: Zentrum

Noch 15.



Blickrichtung Nord

16. Karlstraße / Poststraße



Blickrichtung Nord

17. Karlstraße / Poststraße



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Nord

zu Nr. 17



Blickrichtung Süden

18. Karlstraße / Friedrichstraße



Blickrichtung Nord

19. Karlstraße / Friedrichstraße



Blickrichtung Süd



Bereich: Lustnau

20. Pfrondorfer Str. / Jürgensenstr.



Luftbild (Google Maps)

21. Jürgensenstr. / Salzwasenweg



Blickrichtung Nord

22. Salzwasenweg am Bebauungsstr.



Blickrichtung Nord

23. Salzwasenweg / Goldbachklause



Blickrichtung Nord

24. Salzwasenweg / Abzweig zur Bebenhäuser Straße



Blickrichtung Süd



Blickrichtung Nord

25.+26. Bebenhäuser Straße L 1208 / Unterführung zum Kirnbachsträßchen



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Nord



Bereich: Bebenhausen

27. Bebenhäuser Straße L 1208 /
Parkplatz südl. von Bebenhausen



Blickrichtung Süd

28. Bebenhäuser Straße L 1208 /
Schönbuchstraße



Blickrichtung Nord

Noch 28.



Blickrichtung Süd

29. Bebenhäuser Straße L 1208 /
Schönbuchstraße



Blickrichtung Nord

30. Bebenhäuser Straße L 1208 /
Kohlplattenstraße



Blickrichtung Südwest

31. Kohlplattenstraße /
Weihersteigstraße



Luftbild (Google Maps) – Norden: ←

32. Weihersteigstraße /
Bretterzaunweg / Böblinger Straße



Luftbild (Google Maps) – Norden: ←



Fotodokumentation – Hauptroute 4

Bereich: Hirschau

1. Gemarkungsgrenze Rottenburg-
Wurmlingen / Wurmlinger Radweg



Blickrichtung West

2. Bebauungsrand Hirschberg /
Wurmlinger Radweg



Blickrichtung West

3. Wurmlinger Radweg / Riedstraße



Blickrichtung Ost

4. Riedstraße / Oberer Weg



Blickrichtung West

5. Oberer Weg / Kapellenweg



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Nord

6. Kapellenweg / Kingsheimer Straße L371



Blickrichtung Süd



Blickrichtung Nord



Bereich: Hirschau

7. Kapellenweg / Kingsheimer Straße L371



Blickrichtung West



Blickrichtung West

8.+9. Spitzbergstraße / Kingsheimer Straße L371



Blickrichtung West



Luftbild (Google Maps)

10. Spitzbergstraße / Im Öschle



Blickrichtung West

11. Im Öschle / östl. Bebauungsrand



Blickrichtung West

12. Im Öschle / Friedhof östlich
von Hirschberg an der L 371



Blickrichtung West

13. Radweg nördlich der L 371
Kingsheimer Weg / Holzackerweg



Blickrichtung Südost



Bereich: Zentrum

14. L 371 Kingsheimer Weg / Radweg / Rappenberghalde



Blickrichtung Nordwest



Blickrichtung Nordwest

15. Radweg nördlich der L 371 Kingsheimer Weg / Rappenberghalde



Blickrichtung Nordost

16. Rappenberghalde / Bebauungsrand



Blickrichtung Nordost

17. Rappenberghalde / Campingplatz



Blickrichtung West

18. Hirschauer Str. / Ernst-Bloch-Str.



Luftbild (Google Maps) – Norden: →

19. Hirschauer Str. / Biesingerstr. / Neckarhalde



Blickrichtung West

20. Radfahrtunnel / Derendinger Allee



Blickrichtung West



Bereich: Zentrum

21. Neckarhalde / Münzgasse



Blickrichtung Süd

22. Neckarhalde / Münzgasse



Blickrichtung West



Blickrichtung West

zu Nr. 22



Blickrichtung Nord

23. Holzmarkt / Lange Gasse



Blickrichtung Süd

24. Neue Straße / Neckargasse



Blickrichtung West



Blickrichtung West



Bereich: Gartenstraße

25. Neckargasse / Mühlstraße / Gartenstraße



Blickrichtung West



Blickrichtung Ost

zu Nr. 25



Blickrichtung Ost

26. Gartenstr. / Hermann-Kurz-Str.



Blickrichtung Ost

27. Gartenstraße / Brückenstraße



Blickrichtung West



Blickrichtung Ost

28. Gartenstraße / Äulestraße



Blickrichtung Ost



Blickrichtung Westen



Bereich: Gartenstraße – Lustnau

29. Gartenstraße / Welzenwiler Straße



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Ost

30. Gartenstraße / Nürtinger Straße



Blickrichtung Nord

31. Gartenstraße / Nürtinger Straße



Luftbild (Google Maps)

32. Nürtinger Straße / Kusterdinger Straße



Blickrichtung Nord

33. Kusterdinger Straße / Bismarckstraße



Blickrichtung Süd



Blickrichtung Nord



Bereich: Lustnau

34. Kusterdinger Str. / Grundwiesen



Blickrichtung Ost

35. Grundwiesen / Querweg östlich der Kläranlage



Blickrichtung Nord

36. Querweg östlich der Kläranlage /
Bahnbegleitender Radweg nahe B 27



Blickrichtung Ost



Fotodokumentation – Hauptroute 5

Bereich: Universität – Schnarrenbergstraße

1. Rümelinstraße / Herrenberger Straße / Parkhaus König



Blickrichtung Süd



Blickrichtung Südost

zu Nr. 1

2. Schnarrenbergstraße /
Herrenberger Straße



Blickrichtung Süd



Blickrichtung Nordwest

zu Nr. 2

3. Schnarrenbergstraße / Herrenberger Str. /
Fondsberger Str.



Blickrichtung Nordwest



Blickrichtung Nord

zu Nr. 3



Blickrichtung Ost



Blickrichtung Südost



Bereich: Schnarrenbergstraße

4. Schnarrenbergstraße / Herrenberger Straße / Fondsberger Straße



Blickrichtung Südost



Blickrichtung Südost

zu Nr. 4

5. Schnarrenbergstraße /
Fondsberger Straße



Blickrichtung Nordwest



Blickrichtung Südost

6. Schnarrenbergstraße /
Fondsberger Straße



Blickrichtung Südost

7. Schnarrenbergstraße /
Breiter Weg



Blickrichtung Nordost

zu Nr. 7

8. Schnarrenbergstraße /
Breiter Weg



Blickrichtung Südwest



Blickrichtung Süd



Bereich: Schnarrenbergstraße

zu Nr. 8



Blickrichtung West

9. Schnarrenbergstraße /
Hoppe-Seyler-Straße



Blickrichtung Nord

zu Nr. 9

10. Schnarrenbergstraße /
Hoppe-Seyler-Straße



Blickrichtung Nord



Luftbild (Google Maps)

11. Schnarrenbergstraße /
Elfriede-Aulhorn-Straße



Blickrichtung Südost

12. Schnarrenbergstraße /
Elfriede-Aulhorn-Straße



Blickrichtung Südwest

13. Schnarrenbergstraße /
Auf der Morgenstelle



Blickrichtung Nord

14. Schnarrenbergstraße /
Auf der Morgenstelle



Blickrichtung Südost



Bereich: Schnarrenbergstraße – Morgenstelle

zu Nr. 14



Blickrichtung Nord

15. Schnarrenbergstraße /
Zufahrtsstraße BG Unfallklinik



Blickrichtung Südwest

Noch 15.



Blickrichtung Südost



Blickrichtung Südwest

zu Nr. 15



Blickrichtung West

16. Schnarrenbergstraße /
Zufahrtsstraße BG Unfallklinik



Blickrichtung Nordwest

17. Schnarrenbergstraße /
Zufahrtsstraße BG Unfallklinik



Blickrichtung Nord

18. Auf der Morgenstelle /
Botanischer Garten



Luftbild (Google Maps)



Bereich: Morgenstelle – Nordring

19. Auf der Morgenstelle / Botanischer Garten



Blickrichtung Nordost



Blickrichtung Süd

20. Nordring / Hartmeyerstraße



Blickrichtung West



Blickrichtung West

zu Nr. 20



Blickrichtung Nordost

21. Nordring / Hartmeyerstraße



Blickrichtung Südwest

Noch 21.



Blickrichtung West

22. Nordring / Philosophenweg



Blickrichtung Ost



Bereich: Nordring

zu Nr. 22



Blickrichtung West

23. Nordring / Philosophenweg



Blickrichtung West

24. Nordring / Heuberger-Tor-Weg



Luftbild (Google Maps)

25. Nordring / Heuberger-Tor-Weg



Blickrichtung West

26. Nordring / Horemer



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Nord

zu Nr. 26



Blickrichtung West

27. Nordring / Horemer



Blickrichtung Ost



Bereich: Nordring – Waldhausen

28. Nordring / Waldhäuser Straße



Blickrichtung Nord

29. Nordring / Waldhäuser Straße



Blickrichtung West

30. Nordring südl. Radweg / Brücke zum Studentendorf Waldhausen



Blickrichtung Nord

31. Im Schönblick / Abzweig zum Radweg Nordring



Blickrichtung Süd

zu Nr. 31



Blickrichtung Nord

32. Im Schönblick / Abzweig zum Radweg Nordring



Blickrichtung Nord

33. Im Schönblick / Haußerstraße



Blickrichtung Süd

34. Im Schönblick / Waldhäuserstr.



Blickrichtung Süd



Bereich: Waldhausen

zu Nr. 34



Blickrichtung Nord

35. Im Schönblick / Waldhäuserstr.



Blickrichtung Süd

Noch 35.



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Süd

36. Waldhäuserstraße / Im Rotbad



Blickrichtung West



Blickrichtung Ost

37. Haußerstraße / Hottlieb-Olpp-Str.



Blickrichtung Nord

38. Gottlieb-Olpp-Straße / Im Rotbad / Paul-Lechler-Straße



Luftbild (Google Maps) – Norden: →



Bereich: Waldhausen – Universität

39. Mörikestraße / Im Rotbad



Luftbild (Google Maps)

40. Sigwartstraße / Hölderlinstraße



Blickrichtung Nord

zu Nr. 40



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Süd

41. Sigwartstraße / Hölderlinstraße



Blickrichtung Süd



Blickrichtung Süd

zu Nr. 41



Blickrichtung Ost



Blickrichtung Süd



Bereich: Universität

zu Nr. 42



Blickrichtung Süd



Blickrichtung Ost

zu Nr. 42



Blickrichtung West

43. Sigwartstraße / Hölderlinstraße



Blickrichtung West

44. Hölderlinstraße / Gmelinstraße



Blickrichtung West



Blickrichtung Ost

zu Nr. 44



Blickrichtung West

45. Hölderlinstraße / Gmelinstraße



Blickrichtung West



Bereich: Universität – Unierschließung

zu Nr. 45



Blickrichtung Ost

46. Rümelinstraße /
Abweig Lange Gasse



Blickrichtung Nord

zu Nr. 46



Blickrichtung West



Blickrichtung West

47. Rümelinstraße /
Abweig Lange Gasse



Blickrichtung West

48. Wilhelmstraße / Mohlstraße



Blickrichtung Ost

49. Wilhelmstraße / Mohlstraße



Blickrichtung Ost



Blickrichtung Nordost



Bereich: Unierschließung

zu Nr. 49



Blickrichtung Südwest

50. Mohlstraße / Nauklerstraße



Blickrichtung West

zu Nr. 50



Blickrichtung Ost



Blickrichtung Ost

51. Nauklerstraße / Sigwartstraße



Blickrichtung Nord

52. Hölderlinstraße / Geminstraße



Blickrichtung Süd



Fotodokumentation – Hauptroute 6

Bereich: Weilheim – Derendingen

1.+2. Bronnackerstraße / Derendinger Weg



Blickrichtung West



Blickrichtung Ost

3. Bronnackerstraße / Derendinger Weg



Blickrichtung West

4. Weinbergstraße K 6900 / Waldäckerweg / Weilheimer Weg



Blickrichtung Ost

5. Weinbergstraße K 6900 / Waldäckerweg / Weilheimer Weg



Blickrichtung Nord

6. Sieben-Höfe-Straße / Danziger Straße



Blickrichtung Ost

7. Sieben-Höfe-Straße / Danziger Straße



Blickrichtung Ost

8. Bahnübergang am Bahnhof Derendingen / Löwenstraße



Blickrichtung Ost



Bereich: Derendingen – Südstadt

9. Bahnübergang am Bahnhof
Derendingen / Löwenstraße



Blickrichtung Süd

10. Löwenstraße /
Wilhelm-Keil-Straße



Blickrichtung Süd

11. Wilhelm-Keil-Str. / Landratsamt



Blickrichtung West

12. Wilhelm-Keil-Str. / Landratsamt



Blickrichtung Süd

13.+14. Mühlbacherstraße / Querung östlich der Sparkasse



Blickrichtung West



Luftbild (Google Maps)

15. Schellingstraße westliches Ende



Blickrichtung West

16. Schellingstr. / Derendinger Str.



Blickrichtung Ost



Bereich: Südstadt

17. Schellingstr. / Derendinger Str.



Blickrichtung Nord

18. Schellingstraße / Esslingerstraße



Blickrichtung Ost

19. Brücke über die Steinlach



Blickrichtung Ost

20. Eugenstraße / Brücke ü. Steinlach



Blickrichtung West

21. Eugenstraße / Hechinger Straße



Blickrichtung West



Blickrichtung Süd

22. Eugenstraße / Hechinger Straße



Blickrichtung Ost



Blickrichtung West



Bereich: Südstadt

23. Eugenstraße / Sternplatz



Blickrichtung West

24. Eugenstraße / Sternplatz



Blickrichtung Ost

25.+26. Eugenstraße / Durchfahrtsperre westlich der Einmündung Schwickhardtstr.



Blickrichtung West



Blickrichtung West



Fotodokumentation – Hauptroute 8

Bereich: Unterjesingen – Gemarkungsgrenze

1. Untere Straße / Brunnenhalde



Blickrichtung West

2. Brunnenhalde / Kirchalde / Jesinger Hauptstraße



Blickrichtung West

3. Brunnenhalde / Kirchalde / Jesinger Hauptstraße



Blickrichtung Süd

4. Kirchalde / Am Baylerberg



Blickrichtung Süd

zu Nr. 4



Blickrichtung Nord

6. Kirchalde / nördlich vom Friedhof



Blickrichtung Nord

zu Nr. 6



Blickrichtung Süd



Blickrichtung Nord


Bereich: Unterjesingen – Gemarkungsgrenze

7. Schloss Roseck / Pferdehof /
Abzweig zum Forstweg



Blickrichtung Nord

Bereich: Hagelloch – Entringen

8. Gemarkungsgrenze Entringen / Hagellocher Straße



Blickrichtung Ost



Blickrichtung West

9. Bogentor Parkplatz / Entringer Straße / Seeweg



Blickrichtung Süd

Bereich: Entringen – Bebenhausen

10. Gemarkungsgrenze Entringen / Am Goldersbach



Blickrichtung Ost



Blickrichtung Ost


Bereich: Entringen – Bebenhausen

11. Am Goldersbach / Ortseingang Bebenhausen



Blickrichtung Ost



Blickrichtung West

12. Am Goldersbach / Am Ziegelberg



Blickrichtung Nord

Bereich: Bebenhausen – Dettenhausen

13. L 1208 / Kirnbachstraßen



Blickrichtung Südwest



Blickrichtung Nordost



Fotodokumentation – Hauptroute 9

Bereich: Hagelloch

1. Obere Gasse / Am Dorfbrunnen



Blickrichtung Südwest

2. Garmerstraße / Friedensweg



Blickrichtung Ost



Blickrichtung Ost

3. Friedensweg / Am Dorfbrunnen



Blickrichtung West



Blickrichtung Nord

Bereich: außerorts

4. Friedensweg / Am Dorfbrunnen



Blickrichtung Ost



Bereich: außerorts

5. Friedensweg / Heuberger-Tor-Weg / Ebenhaldenweg



Blickrichtung Süd

6. Friedensweg / Heuberger-Tor-Weg / Ebenhaldenweg



Blickrichtung Süd

7. Ebenhaldenwege / Oberer Sandklingenweg



Blickrichtung Ost



Blickrichtung West

8. Oberer Sandklingenweg / Neuhalde



Blickrichtung Nord



Bereich: außerhalb

9. Neuhalde / K6914 Hagellocher Weg



Blickrichtung Nord

10. K6914 Hagellocher Weg / Rote Steige



Blickrichtung Nord

Bereich: Weststadt

11. Hagellocher Weg / Querung der K6914 nördlich der Einmündung am Weilersbach



Blickrichtung Nord



Blickrichtung Süd

12. Hagellocher Weg / Querung der K6914 nördlich der Einmündung am Weilersbach



Blickrichtung Süd



Blickrichtung West



Bereich: Weststadt

13. Hagellocher Radweg südl. der K6914 / Vor dem Kreuzberg



Blickrichtung Nordwest

14. Hagellocher Radweg südl. der K6914 / Vor dem Kreuzberg



Blickrichtung Süd



Blickrichtung Nord

15. Sindelfinger Straße nördliches Ende



Blickrichtung Süd

Bezeichnung	Einheit	Kostenansatz Stadt Tübingen
-------------	---------	--------------------------------

Thermoplastische Dauermarkierung

Demarkierung von Fahrbahnmarkierungen (schwärzen)	m ²	26,35 €
Demarkierung von Fahrbahnmarkierungen (fräsen)	Std.	45,60 €
Rotmarkierung (Fläche)	m ²	23,10 €
Rotmarkierung (Linie 12 cm)	m	3,90 €
Markierung Weiß (Linie 12 cm)	m	4,10 €
Markierung Weiß (Linie 25 cm)	m	7,15 €
Markierung Weiß (Linie 12 cm mit Lücke)	m	3,30 €
Fahrradpiktogramm markieren 1,30 / 1,00	Stück	148,30 €
Fahrradpiktogramm markieren 2,00 / 1,30	Stück	158,50 €
Fußgängerpiktogramm markieren 1,50 m / 3,00 m	Stück	158,50 €
Richtungspfeil markieren 1,00 Länge	Stück	58,00 €
Verkehrszeichen markierung x1,00 m	Stück	81,90 €
Verkehrszeichen markierung x2,00 m	Stück	148,30 €

Signalsteuerung

Anpassen der Umlaufzeiten für LSA-Schaltungen	Pauschal je LSA	3.000,00 €
Kontaktschleife „Rad“ einbauen + LSA progr. (kleine Kreuz	Pauschal je LSA	2.000,00 €

Beleuchtung

Beleuchtungsmasten mit Fundament stellen (solar)	Stück	5.000,00 €
--	-------	------------

Einbauten

Überdachung für Radparker mit Fundament je Rad (je Segment mit Angabe der überdachten Fläche (ca. 3 m ²))	Stück	500,00 €
Bügel mit zwei Fundamenten stellen (in Erde)	Stück	100,00 €
Bügel mit Fundament ausbauen	Stück	50,00 €
Poller entfernen	Stück	40,00 €
Poller stellen (in Erde)	Stück	75,00 €
Bordstein stellen neu	m	78,00 €
Bordstein ändern	m	50,00 €
Mittelinsel einbauen (2 m Breite)	Stück	10.000,00 €
Rampen herstellen (2 m Breite)	m	15.000,00 €
Brückenbauwerk Holzkonstruktion mit Auflager (12m)	Stück	150.000,00 €
Geländer versetzen	m	200,00 €
Sitzbank stellen	Stück	300,00 €
Rasthütte mit Fundament stellen (3,00 x 3,00 m)	Stück	5.000,00 €
Schieberinnen an Treppen anbringen	m	150,00 €
Asphaltierte Fläche mit Unterbau herstellen	m ²	100,00 €
Betonsteinpflasterfläche mit Unterbau herstellen	m ²	100,00 €
Mast mit Fundament stellen in Erdreich	Stück	80,00 €
Mast mit Fundament stellen in asphaltierter Fläche	Stück	100,00 €

Einbauten Teil 2

Bezeichnung	Einheit	Kostenansatz Stadt Tübingen
Mast mit Fundament stellen in Betonsteinpflaster	Stück	100,00 €
Mittelinsel stellen (mit Dübeln)	Stück	5.000,00 €
Bordsteinabsenkung	m	78,00 €
Bordsteinanpassung mit Unterbau	m	150,00 €

Verkehrszeichen

Verkehrszeichen demontieren	Stück	15,00 €
Verkehrsz. / Radwegw. montieren incl. Schild	Stück	55,00 €

Sonstiges

Bewuchs entfernen (46 €/h) (50 m/h)	m	0,92 €
Schlaglöcher beseitigen (46 €/h) (5 m/h)	m	9,20 €
Schadhafte Asphaltfläche ausbessern	m ²	50,00 €
Rückbau von Asphaltierter Fläche	m ²	75,00 €
Wassergebunde Decke mit Unterbau	m ²	50,00 €
Informationstafel stellen + Tafel + Fundament	Stück	1.000,00 €
Unterhaltung + Instandsetzung	Stunden/a	50,00 €
Sonderbaumaßnahmen (Umbau Brückenrampen)	Rampe	15.000,00 €
Bepflanzung	Std.	50,00 €
Kontaktschleife „Rad“ einbauen + LSA progr. (große Kreuzung)	Pauschal je LSA	10.000,00 €
Einbau eines Signalgebers für Fahrräder (LSA)	Stück	2.000,00 €
Ampelgriff incl. Einbau	Stück	200,00 €
Zählstelle einrichten	Stück	15.000,00 €
LSA - Anzeige der Restwartezeit (pro Kreuzung)	Stück	2.500,00 €
kleine Brücke verbreitern	Stück	10.000,00 €
Arbeitsstunde	h	50,00 €
Oberflächenverbesserung (wassergeb. Decke)	m	10,00 €
Anzeigetafel f. optimale Geschw. bis grün kommt / Geschw.Anzeige	Stück	6.000,00 €
Radwegweisung - Wegweiser + Montage	Stück	55,00 €
Radwegweisung - Mast	Stück	100,00 €

gelb hinterlegt = geschätzt vom Büro VAR

weiß hinterlegt = Angaben von Hr. Ehmman, Fachabteilung Straßen und Grün

Nebenrouten 1 - 9

Streckenlängen der Nebenrouten

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage XIII

Ird. Nr.	Verlauf der Haupt-route	Streckenabschnitt		Länge (m)	Bemerkungen
		von (Straße / Knotenpunkt)	bis (Straße / Knotenpunkt)		
Nebenrouten zur HR 1 Bühl - Pfrondorf					
NR.1.1	Bühl - Pfrondorf	Weilheim - Alte Landstraße / Weinbergstraße	Derendingen - Weinbergstraße / Siebenhöfestraße	1000	
NR.1.2		Weststadt - Uferstraße / Europastraße	Weststadt - Jahnallee / Lindenallee	445	
NR.1.3		Behördenviertel - Bahnbrücke / Wilhelm-Keil-Straße Landratsamt	Zentrum - Derendinger Allee / Europastraße	970	
NR.1.4		Zentrum - Derendinger Allee / Anlagensee	Zentrum - Karlstraße / Europastraße	760	
NR.1.5		Zentrum - Brunnenstraße / Wilhelmstraße	Lustnau - Dorfackerstraße / Kreuzstraße	2140	
NR.1.6		Lustnau - Pfrondorferstraße / Kreuzstraße	nördl. Pfrondorf -Einsiedelstraße / Waldklausen	4470	
NR.1.6a		südl. Pfrondorf -K6911 Prondorfer Straße / Steinbruchweg	nördl. Pfrondorf -Steinbruchweg / Weiherwasenweg	135	
Gesamtlänge der Nebenrouten zur HR 1 (m)				9.920	
Nebenrouten zur HR 2 Unterjesingen - Lustnau					
NR.2.1	Unterjesingen - Lustnau	Weststadt - Ammernweg / Sindelfinger Straße	Weststadt - Schleifmühlenweg / Rappstraße	1495	
NR.2.1a		Weststadt - Herrenberger Straße / Sindelfinger Straße	Weststadt - Schleifmühlenweg / Sindelfinger Straße	400	
NR.2.2		Weststadt - Jesinger Straße / Rappstraße	Weststadt - Jesinger Straße / Belthestraße	85	
NR.2.3		Zentrum - Friedrichstraße / Bismarckstraße	Österberg - Brückenstraße / Hermann-Kurz-Straße	720	
NR.2.4		Südstadt - Reutlinger Straße / Unterführung Ulrichstraße	Frz. Viertel - Reutlinger Straße / Unterführung zur Allee des Chausseurs	1490	
NR.2.4a		Frz. Viertel - Reutlinger Straße / LSA zur Allee des Chausseurs	Frz. Viertel - Provencenweg / Aixier Straße	190	
NR.2.5		Frz. Viertel - Reutlinger Straße / Tierheim nördl. der B28	südl. Lustnau - Kusterdinger Straße / Grundwiesen	1910	
Gesamtlänge der Nebenrouten zur HR 2 (m)				6.290	

Nebenrouten 1 - 9

Streckenlängen der Nebenrouten

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage XIII

Ird. Nr.	Verlauf der Haupt-route	Streckenabschnitt		Länge (m)	Bemerkungen
		von (Straße / Knotenpunkt)	bis (Straße / Knotenpunkt)		
Nebenrouten zur HR 3 Derendingen - Bebenhausen					
NR.3.1	Derendingen - Bebenhausen	Derendingen - Steinlachwasen / Hechinger Straße	Derendingen - Jurastraße / Lembergstraße	2365	
NR.3.2		Derendingen - Füllmaurerstraße / Waldhörnlestraße	Südstadt - Steinlachallee / Christophstraße	1940	
NR.3.3		Waldhausen -Waldhäuser Straße / Im Schönlick	Bebenhausen - Am Goldersbach /Am Ziegelberg	3350	
NR.3.4		Bebenhausen - Am Goldersbach /Schönbuchstraße	Bebenhausen - L1208 / Am Jordan nördlich von Bebenhsn.	890	
Gesamtlänge der Nebenrouten zur HR 3 (m)				8.545	
Nebenrouten zur HR 4 Hirschau - Lustnau (LSG Neckartal)					
NR.4.1	Hirschau - Lustnau (LSG Neckartal)	Hirschau - Gemarkungsgrenze Rottenburg / Mühlweg	Hirschau - Öschle / östlicher Bebauungsrand	2935	
NR.4.2		östl. v. Hirschau - L371 Neckarbrücke	Weststadt - Jahnallee / Lindenallee	2075	
NR.4.2a		Weststadt - Rappenberghalde / Hirschauer Straße	Weststadt - Neckarbrücke / Uferweg	145	
NR.4.3		Österberg - Gartenstraße / Hermann-Kurz-Straße	Lustnau - Gartenstraße / Welzenwiler Straße	2250	
NR.4.4		Lustnau - Nürtinger Straße / Dorfstraße	Lustnau - Steige / Friedhofsstraße	390	
Gesamtlänge der Hauptroute 4 (m)				7.795	

Nebenrouten 1 - 9

Streckenlängen der Nebenrouten

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage XIII

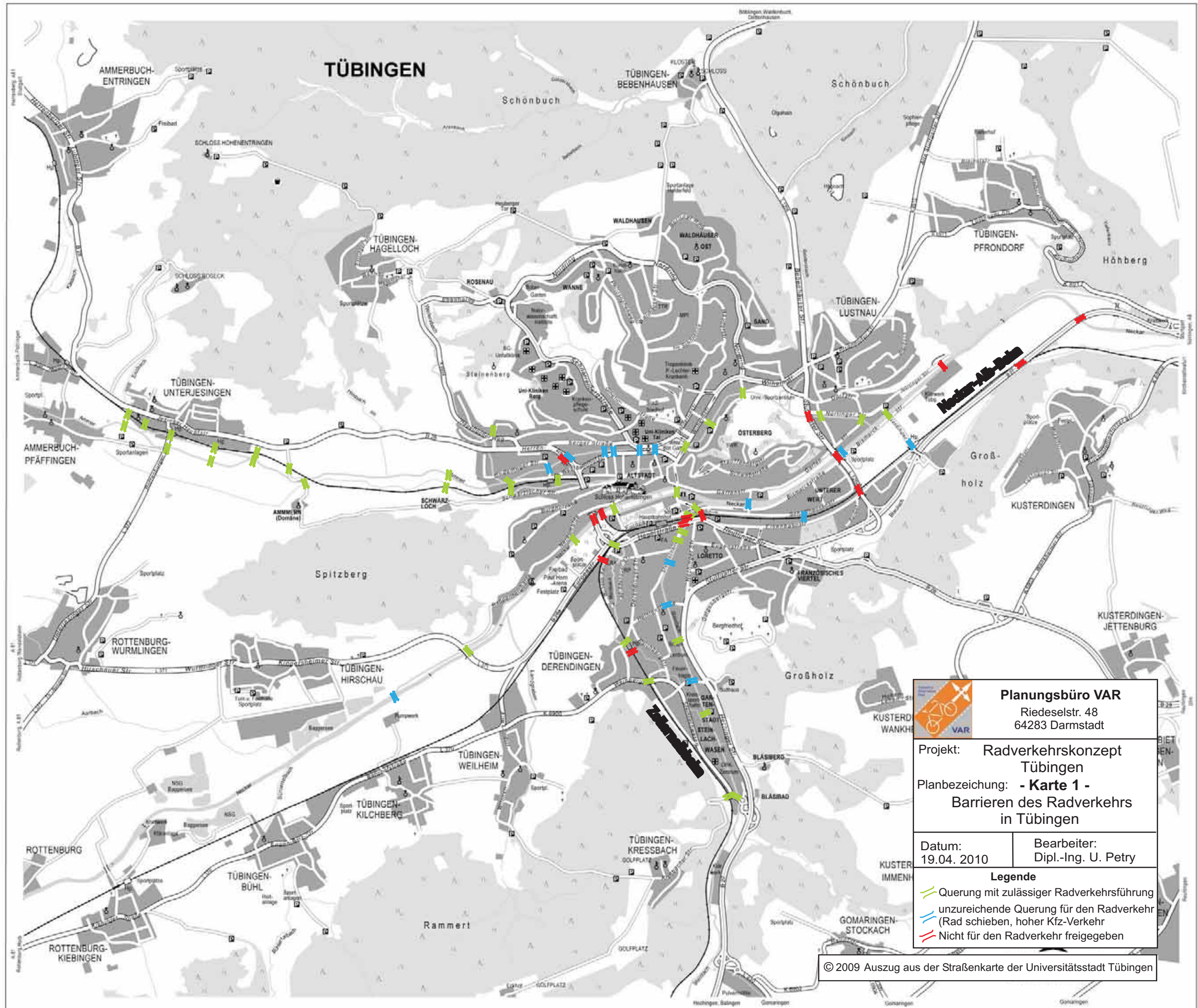
Ird. Nr.	Verlauf der Haupt-route	Streckenabschnitt		Länge (m)	Bemerkungen
		von (Straße / Knotenpunkt)	bis (Straße / Knotenpunkt)		
Nebenrouten zur HR 5 Universitätserschließung					
NR.5.1	Universitäts-erschließung	Morgenstelle - Ebenhalde / Schnarrenbergstraße	Waldhausen - Berliner Ring (komplett) Hauserstraße / Gottlieb-Olpp-Straße	5175	
NR.5.2		Waldhausen - Nordring / Philosophenweg	Waldhausen - Waldhäuser Straße / Philosophenweg	1130	
NR.5.5		Universität - Sigwartstraße / Brunsstraße	Universität - Kepplerstraße / Brunnenstraße	465	
		Gesamtlänge der Hauptroute 5 (m)		6.770	
Nebenrouten zur HR 6 Stadtteilverbindingsspange Süd					
NR.6.1	Stadtteilverbindingsspange Süd	Unterjesingen - Rottenburger Straße / Ammertalbahnstraße	Gemarkungsgrenze Wurmlingen - L372	795	
NR.6.2		Bühl - Römerstraße Roteschstraße	Weilheim - Im Schelmen / Alte Landstraße	3960	
NR.6.2a		Hagelloch - Industriestraße / Torstraße	Kilchberg - Tessinstraße / Weilheimer Straße	2865	
NR.6.3		Derendingen - Weinbergstraße / Sieben-Höfe-Straße	Derendingen - Waldhörlestraße / Steinlach	1165	
NR.6.3a		Derendingen - Weinbergstraße / Raichbergstraße (Radweganschluss)	Derendingen - Primus-Truber-Straße / Lemberger Straße	950	
NR.6.4		Derendingen - Jurastraße / Lemberger Straße	Loretto - Eberhardstraße / Kiesäckerstraße	1730	
NR.6.4a		Südstadt - Regierungspräsidium / Mühlbachacker	Loretto - Hechinger Straße / Stuttgarter Straße	990	Unter Berücksichtigung des geplanten Lückenschlusses (Steinlachquerung)
NR.6.5		Südstadt - Schellingstraße / Abzweig Hbf Südseite	Südstadt - Steinlachallee/ Hegelstraße	410	
NR.6.6		Frz. Viertel - Marienburger Straße / Aixier Straße	Lustnau - Kreuzstraße / Heinrichs-Weg	3120	
NR.6.6a		Lustnau - Äulestraße / Haldenstraße	Lustnau - Ammerweg / Brücke (Am Lustnauer Wäldchen)	565	
NR.6.7	Lustnau - Wilhelmstraße / Alberstraße	Lustnau - Rierkertstraße / Steinbösstraße	910		
		Gesamtlänge der Nebenrouten zur HR 6 (m)		17.460	

Nebenrouten 1 - 9

Streckenlängen der Nebenrouten

Radverkehrskonzept Tübingen - Anlage XIII

Ird. Nr.	Verlauf der Haupt-route	Streckenabschnitt		Länge (m)	Bemerkungen
		von (Straße / Knotenpunkt)	bis (Straße / Knotenpunkt)		
Nebenrouten zur HR 7 Innenstadterschließung					
NR.7.1	Innenstadterschließung	Zentrum - Haagtor	Zentrum - Keltornstraße / Am Stadtgraben	475	
NR.7.1a		Zentrum - Seelhausgasse / Haaggasse	Zentrum - Wienergasse / Neckarhalde	310	
NR.7.1b		Zentrum - Schmidttorstraße / Bachgasse	Zentrum - Lange Gasse / Bachgasse	200	
NR.7.2		Zentrum - Lange Gasse / Am Stadtgraben	Zentrum - Am Lustnauer Tor	400	
NR.7.2a		Zentrum - Lange Gasse / Nonnengasse	Zentrum - Am Stadtgraben / Nonnengasse	135	
NR.7.2b		Zentrum - Neue Gasse / Neue Gasse	Zentrum - Neue Gasse / Am Holzmarkt	105	
		Gesamtlänge der Nebenrouten zur HR 7 (m)		1.625	
Nebenrouten zur HR 8 Touristische Radrouten im Schönbuch					
NR.8.1	Touristische Radrouten	nördlich Hagelloch - Bogentor / Parkplatz	Waldhäuser Ost - Stockwiesenweg / Horemer	3220	
NR.8.2		nördlich Bebenhausen L1208 - Am Jordan	Schönbuch - Gemarkungsgrenze Weil im Schönbuch / Walddorfer Straße	4190	
		Gesamtlänge der Nebenrouten zur HR 8 (m)		7.410	
Nebenrouten zur HR 9 Hagelloch - Weststadt					
NR.9.1	Hagelloch - Weststadt	Weststadt - Vor der Kreuzburg / Radweg .südl. Hagellocher Weg	Zentrum - Herrenberger Straße / Belthlestraße	1535	
NR.9.2		Hagelloch - Ebenhaldenweg / Rosenbach	Morgenstelle - Auf der Morgenstelle / Botanischer Garten	1240	
NR.9.3		Hagelloch - Brombergstraße - Quellgasse	Hagelloch - Friedensweg - Am Dorfbrunnen	500	
		Gesamtlänge der Nebenrouten zur HR 9 (m)		3.275	
		Gesamtlänge aller Nebenrouten (m)		69.090	



Planungsbüro VAR
 Riedeselstr. 48
 64283 Darmstadt

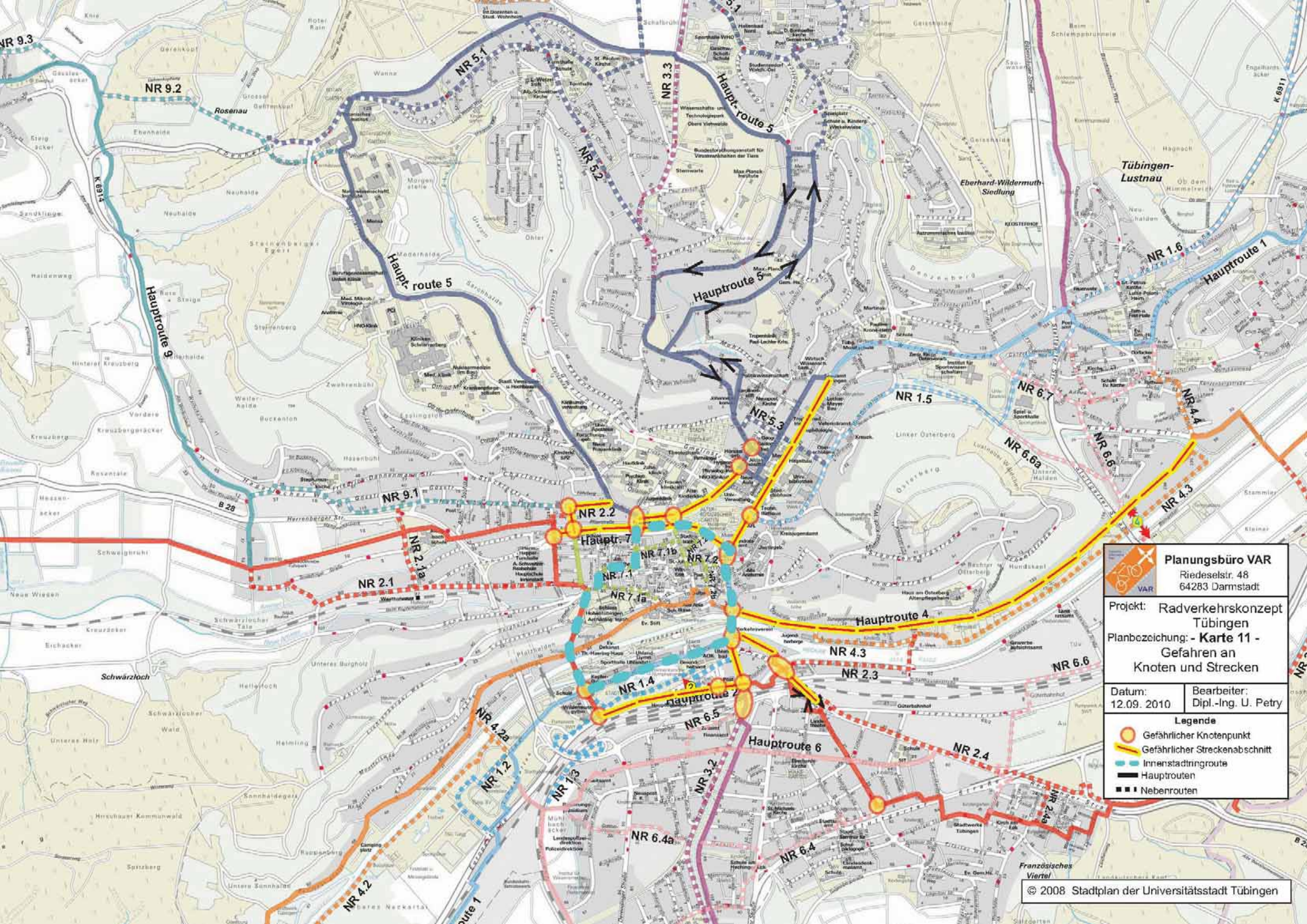
Projekt: Radverkehrskonzept
 Tübingen

Planbezeichnung: **- Karte 1 -**
 Barrieren des Radverkehrs
 in Tübingen

Datum: 19.04. 2010	Bearbeiter: Dipl.-Ing. U. Petry
-----------------------	------------------------------------

Legende

- Querung mit zulässiger Radverkehrsführung
- unzureichende Querung für den Radverkehr
(Rad schieben, hoher Kfz-Verkehr)
- Nicht für den Radverkehr freigegeben

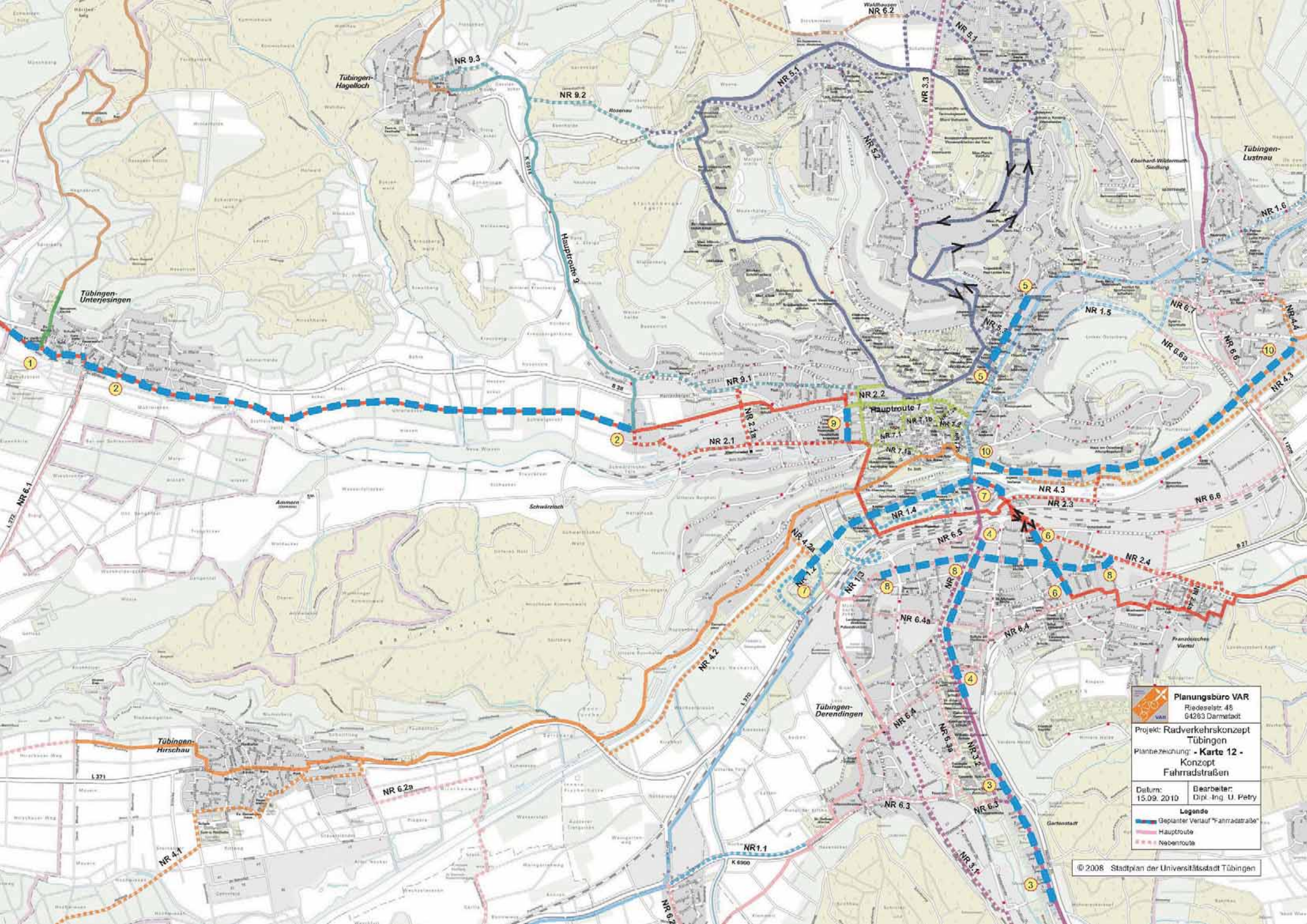


Planungsbüro VAR
 Riedeselstr. 48
 64283 Darmstadt

Projekt: Radverkehrskonzept
 Tübingen
 Planbezeichnung: - Karte 11 -
 Gefahren an
 Knoten und Strecken

Datum: 12.09.2010
 Bearbeiter: Dipl.-Ing. U. Petry

- Legende**
-  Gefährlicher Knotenpunkt
 -  Gefährlicher Streckenabschnitt
 -  Innenstadttringroute
 -  Haupttrouten
 -  Nebenrouten

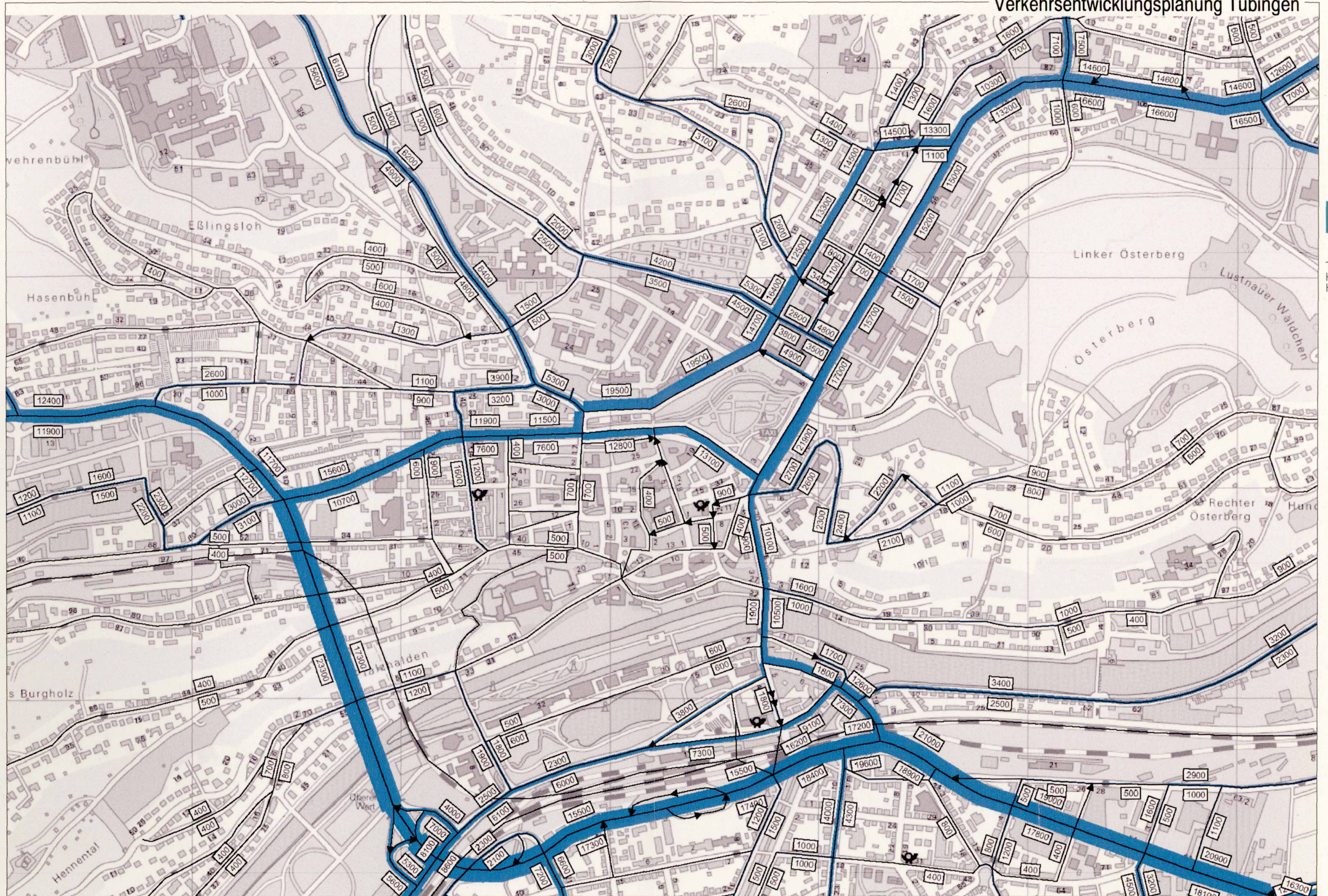


Planungsbüro VAR
 Riedeselstr. 48
 64263 Darmstadt

Projekt: Radverkehrskonzept
 Tübingen
 Planbezeichnung: **Karte 12 -**
 Konzept
 Fahrradstraßen

Datum: 15.09.2010 Bearbeiter:
 Dipl.-Ing. U. Petry

Legende
 — Geplanter Verlauf "Fahrradstraße"
 — Haupttroupe
 - - - Nebenroupe



R+T

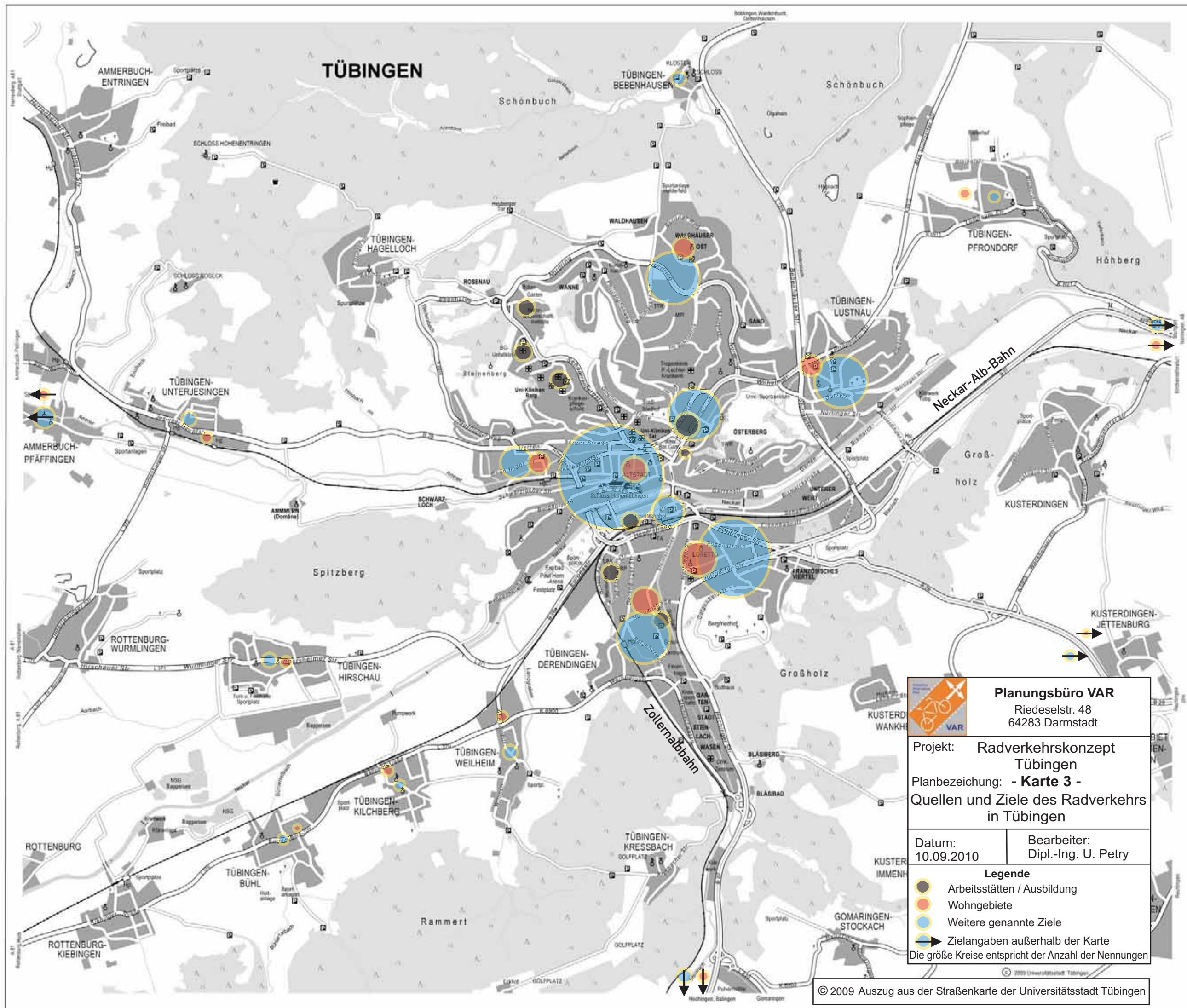
Topp
Huber-Erler
Hagedorn

Kfz / 24h (Grundlage Modellrechnung)
dargestellt sind nur Belastungen >300Kfz /24h

Planungsbüro VAR - April 2010

Kfz-Verkehrsbelastungen
Innenstadt - Bestand

Stand: 19.01.2009



Planungsbüro VAR

Riedeselstr. 48
64283 Darmstadt

Projekt: Radverkehrs-konzept

Tübingen

Planbezeichnung: - Karte 3 -

Quellen und Ziele des Radverkehrs
in Tübingen

Datum:
10.09.2010

Bearbeiter:
Dipl.-Ing. U. Petry

Legende

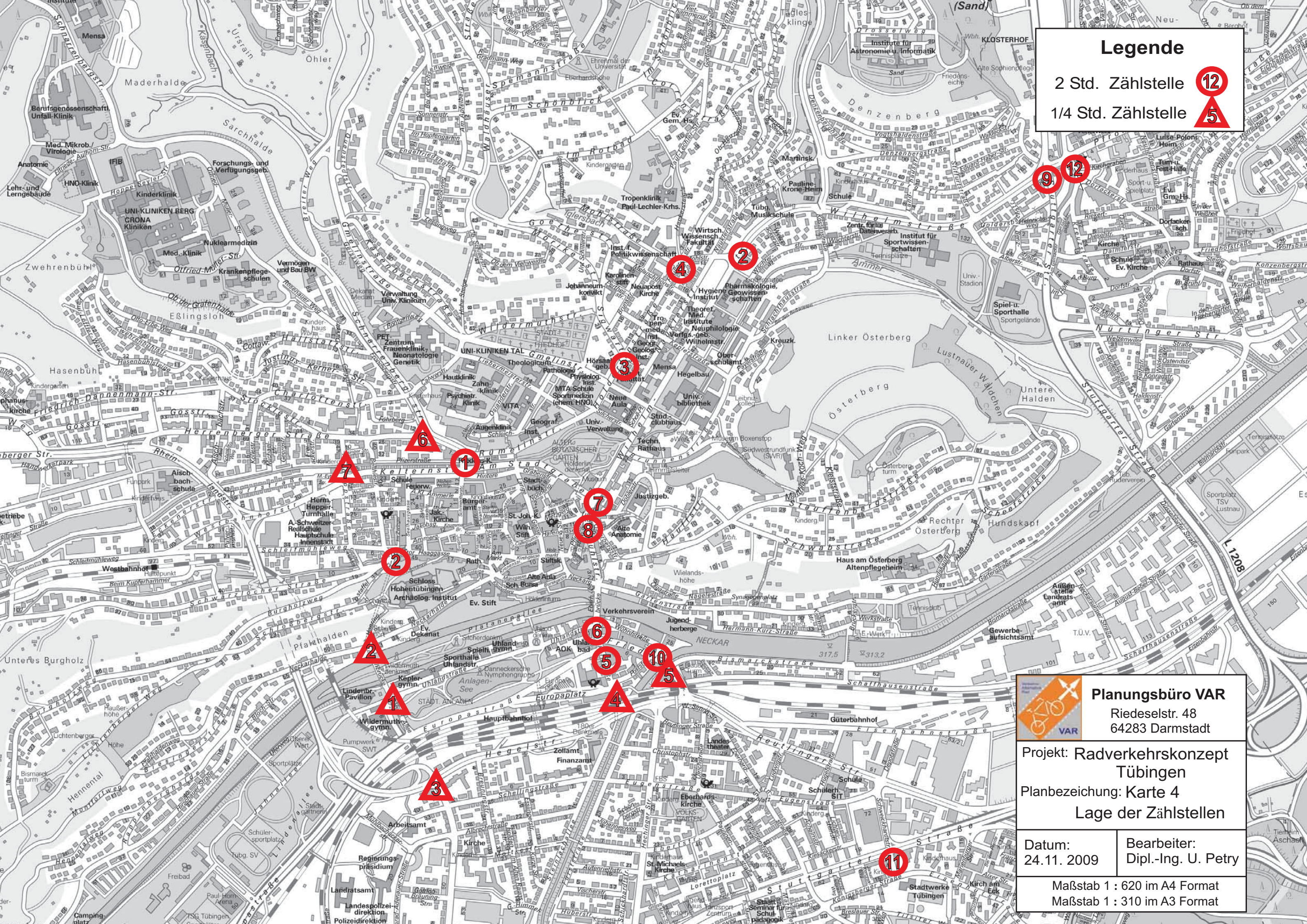
● Arbeitsstätten / Ausbildung

● Wohngebiete

● Weitere genannte Ziele

➔ Zielangaben außerhalb der Karte

Die Größe der Kreise entspricht der Anzahl der Nennungen



Legende

2 Std. Zählstelle **12**

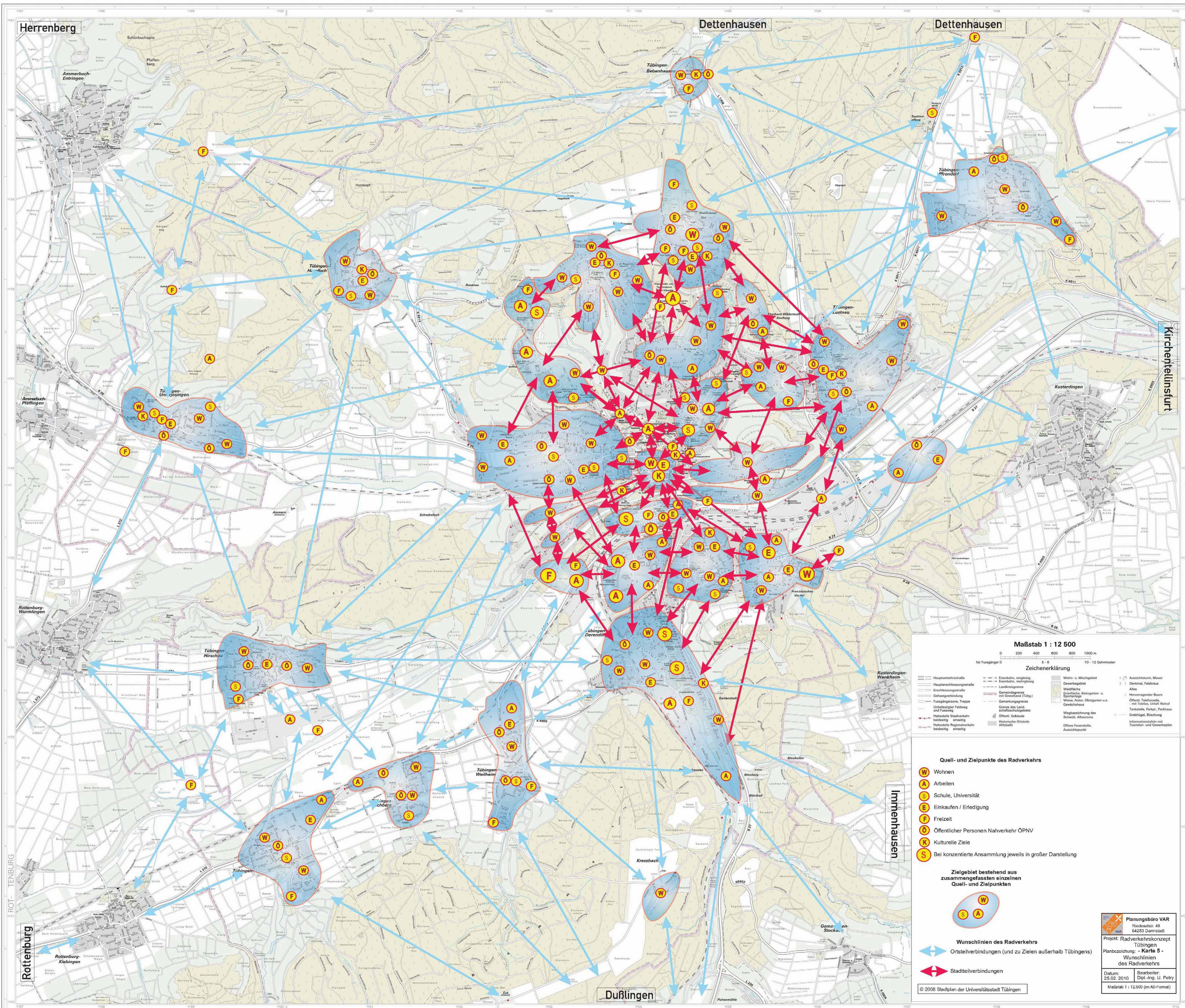
1/4 Std. Zählstelle **5**



Planungsbüro VAR
 Riedeselstr. 48
 64283 Darmstadt

Projekt: Radverkehrskonzept
 Tübingen
 Planbezeichnung: Karte 4
 Lage der Zählstellen

Datum: 24.11. 2009	Bearbeiter: Dipl.-Ing. U. Petry
Maßstab 1 : 620 im A4 Format Maßstab 1 : 310 im A3 Format	



Maßstab 1 : 12 500
 0 200 400 600 800 1000 m
 für Maßstab 0 5 10 12 Gehminuten

Zeichenerklärung

<ul style="list-style-type: none"> — Hauptverkehrsstraße — Haupterschließungsstraße — Erschließungsstraße — Gehwegverbindung — Fußgängerzone, Treppe und Festeig — Halbstunde Stadtverkehr — Halbstunde Regionalverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> — Eisenbahn, einseitig — Eisenbahn, beidseitig — Landbesitzgrenze — Gemeindegrenze mit Grenzlinie (Trag) — Gemeindegrenze — Grenze des Landschaftsschutzgebietes — Öffentl. Gebäude — Historische Ortslinie (Altstadt) 	<ul style="list-style-type: none"> Wohn- u. Mischgebiet — Gewerbegebiet — Waldfläche — Sportfläche, Kleingärten u. Grünflächen — Weiden, Äcker, Obstgärten u. Gärten — Freizeitanlagen — Freizeitanlagen — Offene Freizeitanlagen — Aussichtsturm, Mauer — Denkmal, Fahnstange — Allee — Heronengraben Baum — Öffentl. Toiletten — mit Toilette, Urinal, Urinal — Tankstelle, Parkpl., Parkhaus — Grabhügel, Rasthaus — Informationsstelle mit Touristen- und Orientierungspunkt
--	---	---

- Quell- und Zielpunkte des Radverkehrs**
- W Wohnen
 - A Arbeiten
 - S Schule, Universität
 - E Einkaufen / Erledigung
 - F Freizeit
 - O Öffentlicher Personen Nahverkehr ÖPNV
 - K Kulturelle Ziele
 - S Bei konzentrierte Ansammlung jeweils in großer Darstellung

Zielgebiet bestehend aus zusammengefassten einzelnen Quell- und Zielpunkten

Wunschlinien des Radverkehrs

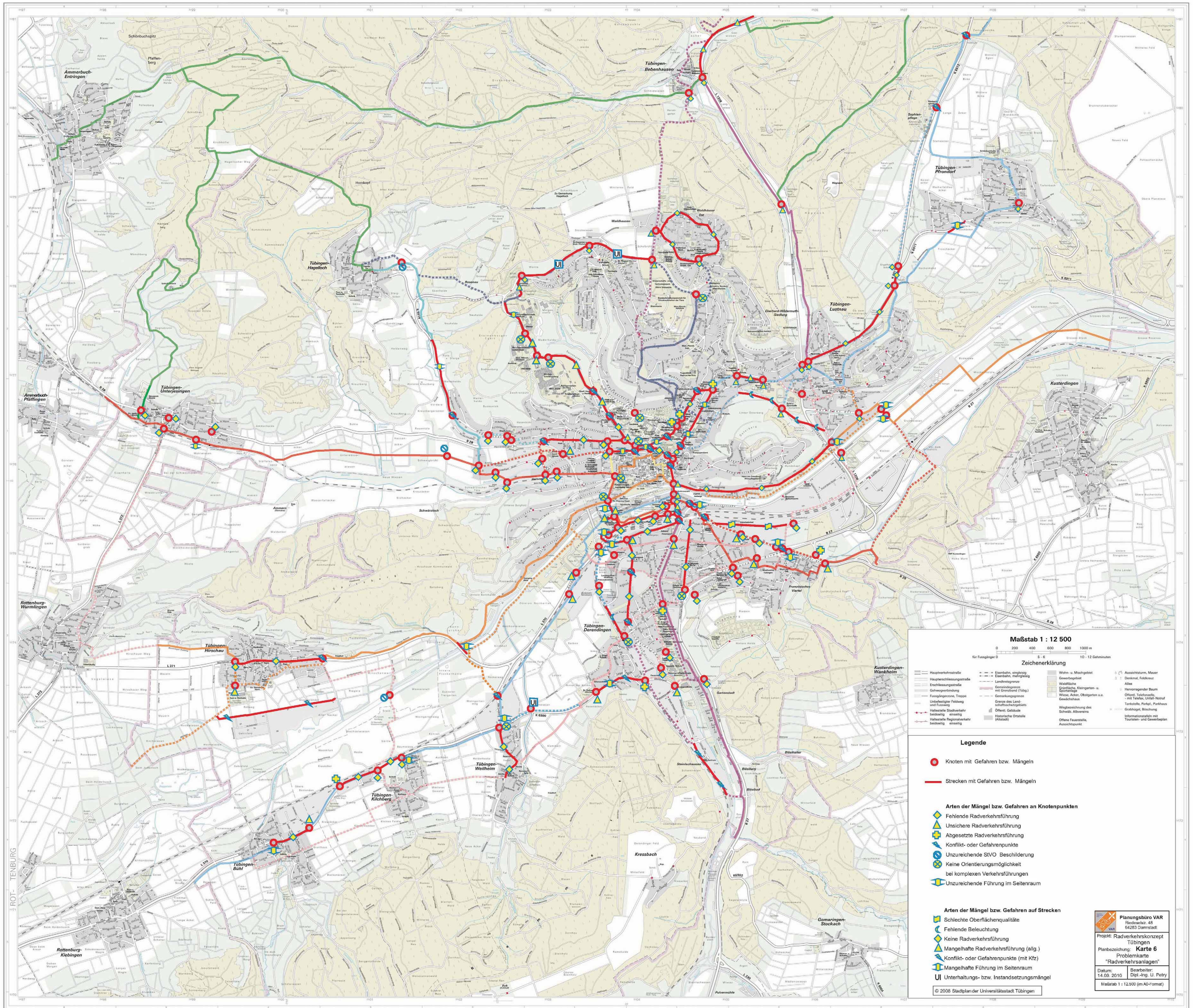
- Ortsteilverbindungen (und zu Zielen außerhalb Tübingens)
- Stadtteilverbindungen

© 2008 Stadtplan der Universitätsstadt Tübingen

Planungsbüro VAR
 Rindweilstr. 48
 74283 Dornstadt

Projekt: Radverkehrsnetzkonzept Tübingen
 Planbezeichnung: Karte 5 - Wunschlinien des Radverkehrs

Datum: 25.02.2010 Bearbeiter: Dipl.-Ing. U. Petry
 Maßstab 1 : 12.500 (m A4-Format)



Maßstab 1 : 12 500
 für Fußgänger 0 200 400 600 800 1000 m
 10 - 12 Gehminuten

Zeichenerklärung

<ul style="list-style-type: none"> — Hauptverkehrsstraße — Haupterschließungsstraße — Erschließungsstraße — Gehwegvorbindung — Fußwegprogramm, Treppen — Unbefestigter Feldweg — Halbesand-Strassenbahn — Halbesand-Strassenbahn — Halbesand-Strassenbahn 	<ul style="list-style-type: none"> — Eisenbahn, einseitig — Eisenbahn, beidseitig — Landweggrenze — Grenzlinie (Tübingen) — Grenzlinie (Tübingen) — Grenze des Landes — Offener, Gebäude — Historische Ortschaft (Altstadt) 	<ul style="list-style-type: none"> Wohn- u. Mischgebiet Gewerbegebiet Waldfläche Grünfläche, Kleingarten u. Sportplätze Wiese, Acker, Obstgarten u. Gewächshaus Wegzeichnung des Schutts, Abwehrens Offene Freizeitanlage, Aussichtspunkt 	<ul style="list-style-type: none"> Aussichtsturm, Mauer Denkmal, Fildenkreuz Allee Herrnrunder Baum Öffentl. Telefonzelle mit Telefon, Unfall-Normal Telefonzelle, Parkhaus Gründerzeit, Biotop Informationstafel mit Touristen- und Gewerbetag
--	---	--	--

Legende

- Knoten mit Gefahren bzw. Mängeln
- Strecken mit Gefahren bzw. Mängeln

Arten der Mängel bzw. Gefahren an Knotenpunkten

- ◆ Fehlende Radverkehrsführung
- ▲ Unsichere Radverkehrsführung
- ▲ Abgesetzte Radverkehrsführung
- ▲ Konflikt- oder Gefahrenpunkte
- ▲ Unzureichende SVO Beschilderung
- ▲ Keine Orientierungsmöglichkeit bei komplexen Verkehrsführungen
- ▲ Unzureichende Führung im Seitenraum

Arten der Mängel bzw. Gefahren auf Strecken

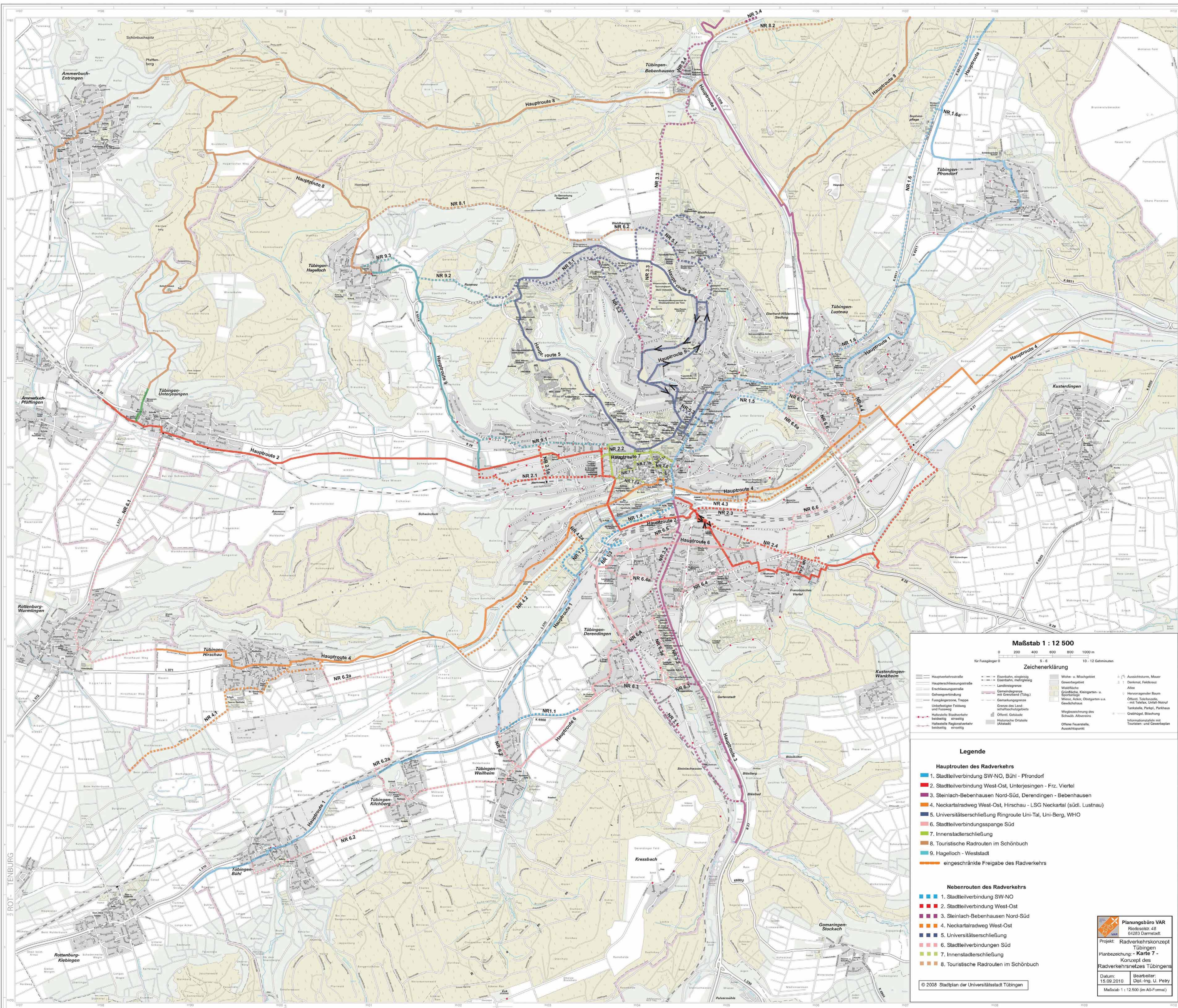
- Schlechte Oberflächenqualität
- ▲ Fehlende Beleuchtung
- ▲ Keine Radverkehrsführung
- ▲ Mangelhafte Radverkehrsführung (allg.)
- ▲ Konflikt- oder Gefahrenpunkte (mit Kfz)
- ▲ Mangelhafte Führung im Seitenraum
- UJ Unterhaltungs- bzw. Instandsetzungsmängel

© 2008 Stadtplan der Universitätsstadt Tübingen

Planungsbüro VAR
 Rindfleischstr. 48
 72073 Darmstadt

Projekt: Radverkehrskonzept Tübingen
 Planbezeichnung: **Karte 6**
 Problemmkarte "Radverkehrsanlagen"

Datum: 14.09.2010 Bearbeiter: Dipl.-Ing. U. Petry
 Maßstab 1 : 12.500 (im A4-Format)



Maßstab 1 : 12 500
 0 200 400 600 800 1000 m
 für Fußgänger 0 5 10 12 Gehminuten

Zeichenerklärung

Hauptverkehrsstraße	Eisenbahn, einseitig	Wohn- u. Mischgebiet	Aussichturm, Mauer
Hauptverkehrsstraße	Eisenbahn, beidseitig	Gewerbegebiet	Direkt. Fußweg
Erstklassige Straße	Landesgrenze	Waldfläche	Alte
Gehwegverbindung	Gemeindegrenze mit Gewässern (Tübg.)	Grünfläche, Grünanlagen u. Sportanlagen	Hoveringender Baum
Fußgängerzone, Treppe	Gemeindegrenze	Gemeindegebiet	Offene Grünfläche - mit Teufel, Unfall-Natur
Einseitige Fußwege und Fußwege	Gemeindegrenze	Gemeindegebiet	Tankstelle, Parkhaus
Halbseitige Radverkehrsbeidseitig einseitig	Gemeindegrenze	Offenes Gelände	Gebäude, Bauschutt
Halbseitige Regionalverkehr beidseitig einseitig	Historische Ortslinie (Altstadt)	Wegbeschilderung des Schwab. Albvereins	Informationsstufen mit Touristen- und Gewerbeten
		Offener Fuhrort, Aussichtspunkt	

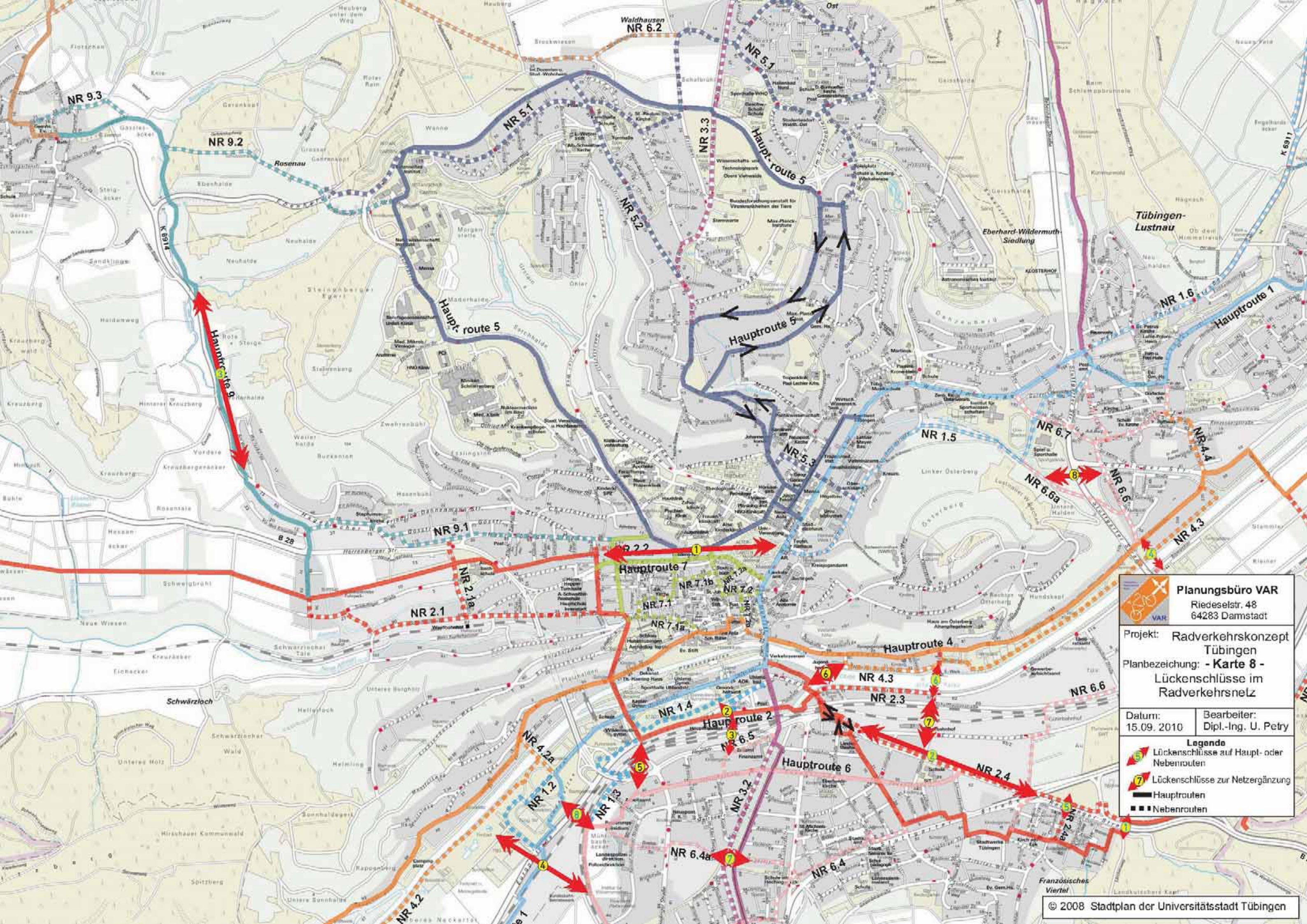
- Legende**
- Haupttruten des Radverkehrs**
- 1. Stadtteilverbindung SW-NO, Bühl - Pfrondorf
 - 2. Stadtteilverbindung West-Ost, Unteresingen - Frz. Viertel
 - 3. Steinlach-Bebenhausen Nord-Süd, Derendingen - Bebenhausen
 - 4. Neckartalradweg West-Ost, Hirschau - LSG Neckartal (südl. Lustnau)
 - 5. Universitätserschließung Ringroute Uni-Tal, Uni-Berg, WHO
 - 6. Stadtteilverbindungspange Süd
 - 7. Innenstadterschließung
 - 8. Touristische Radrouten im Schönbuch
 - 9. Hagelloch - Weststadt
 - eingeschränkte Freigabe des Radverkehrs
- Nebenrouten des Radverkehrs**
- 1. Stadtteilverbindung SW-NO
 - 2. Stadtteilverbindung West-Ost
 - 3. Steinlach-Bebenhausen Nord-Süd
 - 4. Neckartalradweg West-Ost
 - 5. Universitätserschließung
 - 6. Stadtteilverbindungen Süd
 - 7. Innenstadterschließung
 - 8. Touristische Radrouten im Schönbuch

© 2008 Stadtplan der Universitätsstadt Tübingen

Planungsbüro VAR
 Riedeselstr. 48
 64283 Darmstadt

Projekt: Radverkehrskonzept Tübingen
 Planbezeichnung: Karte 7 - Konzept des Radverkehrsnetzes Tübingens

Datum: 15.09.2010 Bearbeiter: Dipl.-Ing. U. Peiry
 Maßstab: 1 : 12.500 (in A0-Format)



Planungsbüro VAR
 Riedeselstr. 48
 64283 Darmstadt

Projekt: Radverkehrskonzept
 Tübingen
 Planbezeichnung: - Karte 8 -
 Lückenschlüsse im
 Radverkehrsnetz

Datum: 15.09.2010
 Bearbeiter:
 Dipl.-Ing. U. Petry

- Legende**
- Lückenschlüsse auf Haupt- oder Nebenrouten
 - Lückenschlüsse zur Netzergänzung
 - Hauptrouten
 - Nebenrouten