

Radverkehrskonzept Tübingen 2030

Fachlicher Input

M.Sc. Sascha Klein, M.Sc. Annika Röder

Tübingen, 22.11.2022

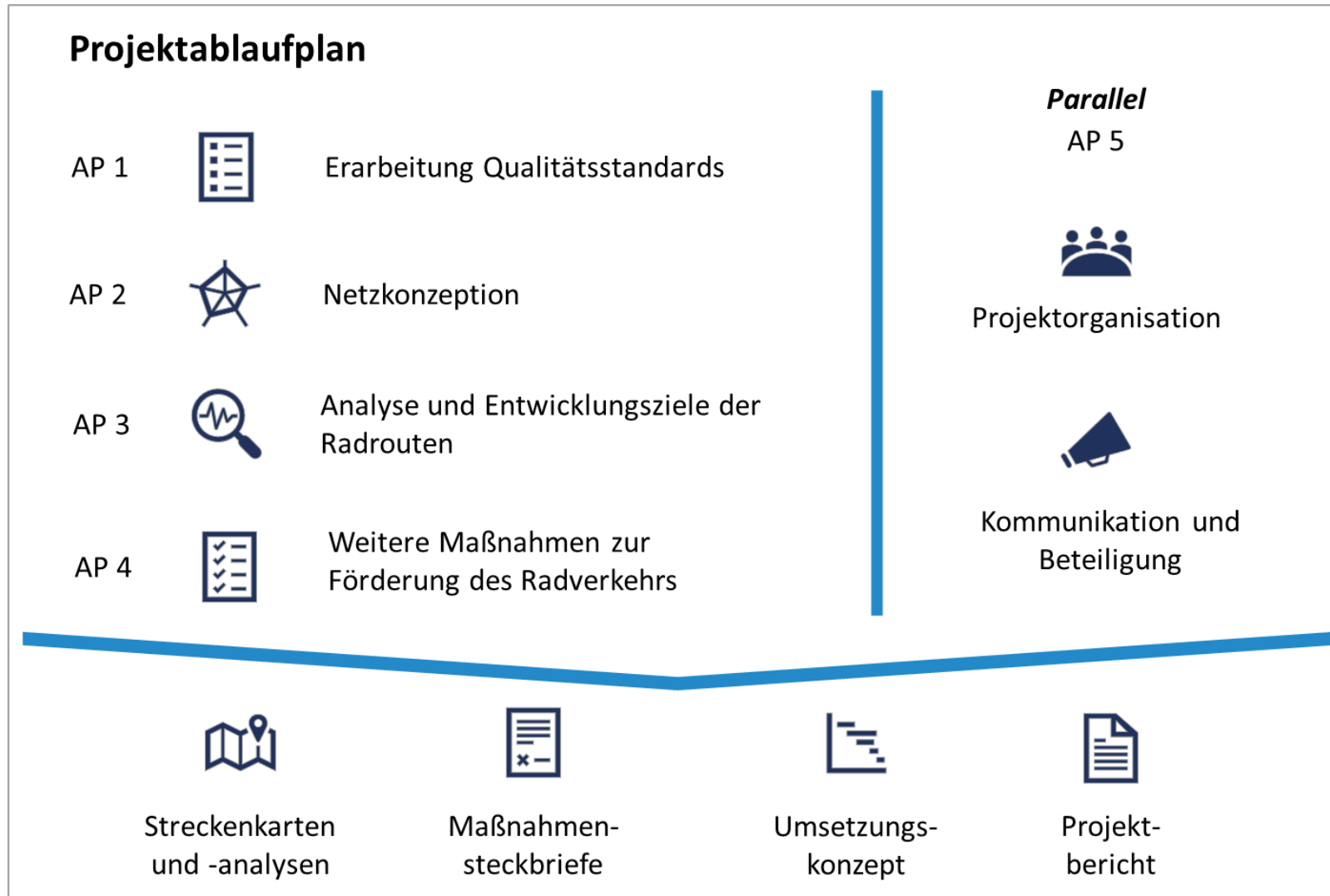
Radverkehrskonzept Tübingen 2030

Netzentwurf

Qualitätsstandards

Erste Ergebnisse

Ausblick



Integriertes Radverkehrsnetz auf hierarchischen Ebenen



Radschnellverbindung

- Regionale Verbindung zwischen wichtigen Zielen des Alltags

Hinweis: Einbindung in das Netz,
Planungszuständigkeit liegt beim RP Tübingen



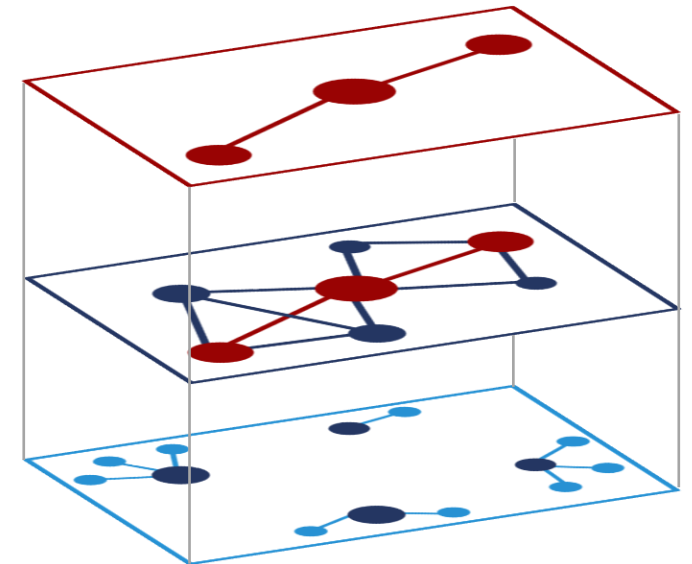
Radvorrangroute

- Lokale Verbindung zwischen wichtigen Zielen des Alltags
- Für Pendelnde und SchülerInnen



Ergänzungsnetz

- Zubringer zu den Radvorrang- und Radschnellverbindungen
- Lückenschluss (Tür-zu-Tür-Verbindung)



Integriertes Radverkehrsnetz auf hierarchischen Ebenen



Radschnellverbindung

- Regionale Verbindung zwischen wichtigen Zielen des Alltags

Hinweis: Einbindung in das Netz,
Planungszuständigkeit liegt beim RP Tübingen



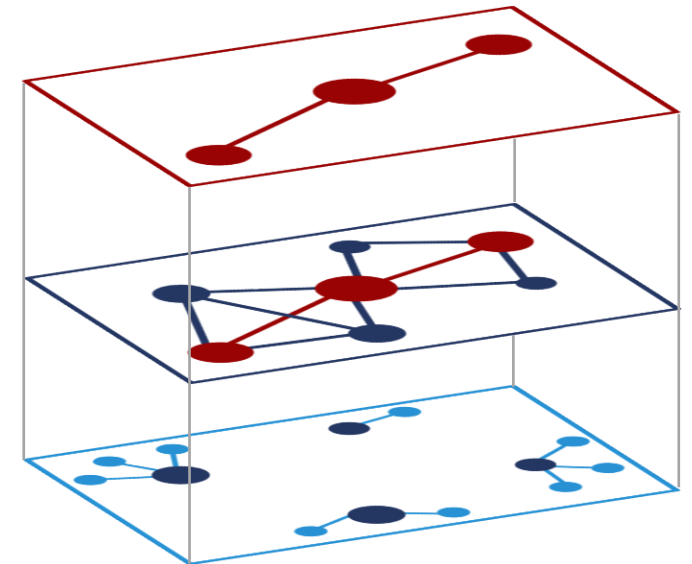
Radvorrangroute

- Lokale Verbindung zwischen wichtigen Zielen des Alltags
- Für Pendelnde und SchülerInnen



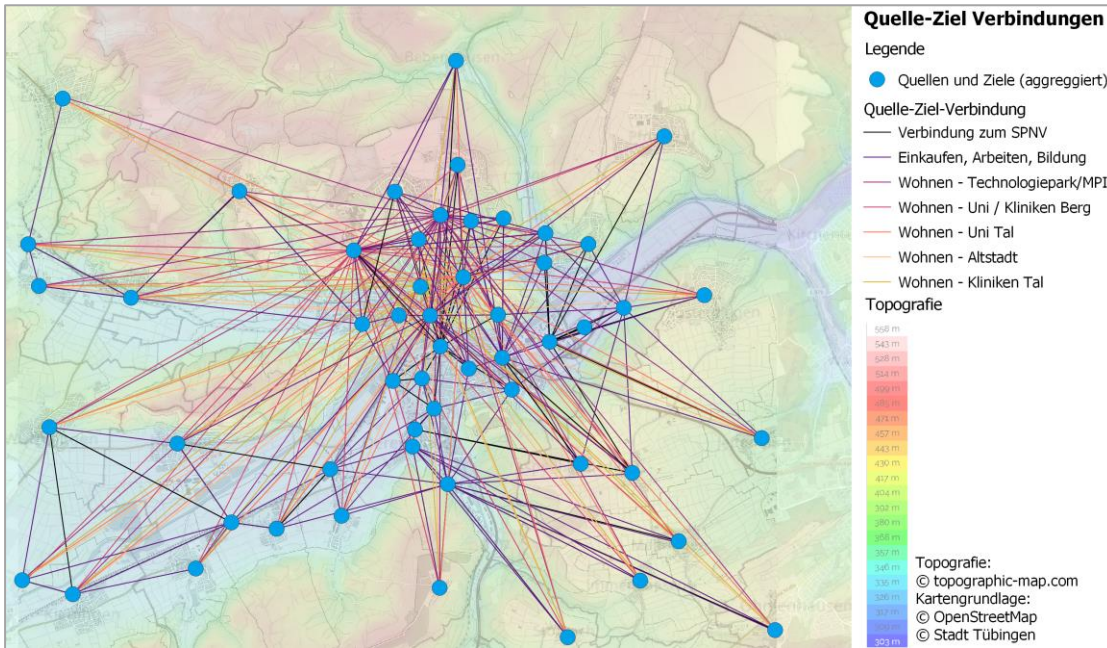
Ergänzungsnetz

- Zubringer zu den Radvorrang- und Radschnellverbindungen
- Lückenschluss (Tür-zu-Tür-Verbindung)

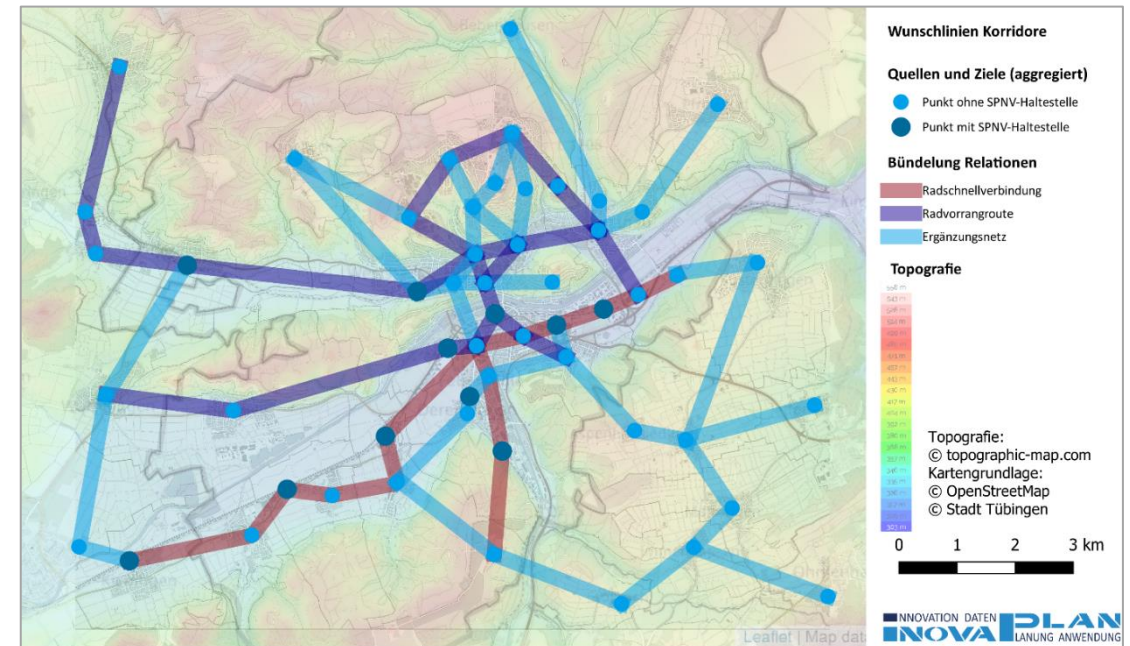


Netzkonzeption

Quellen und Ziele

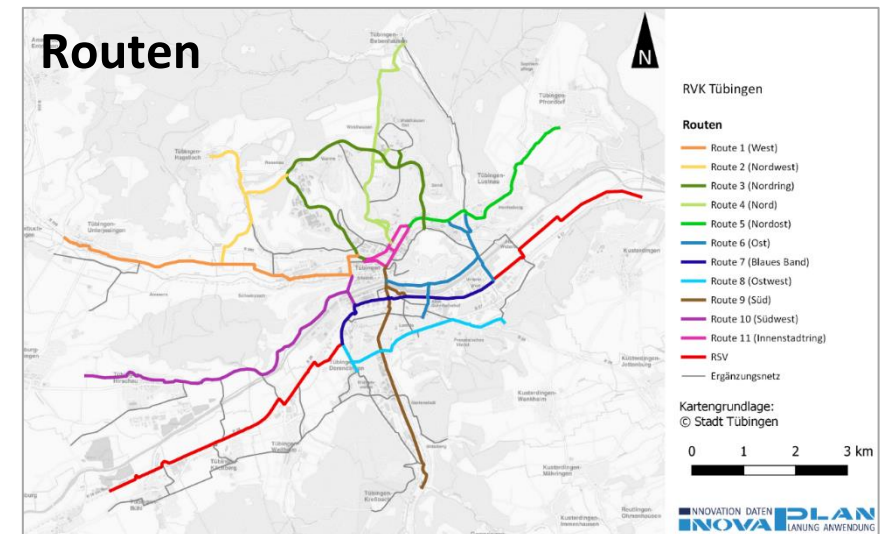
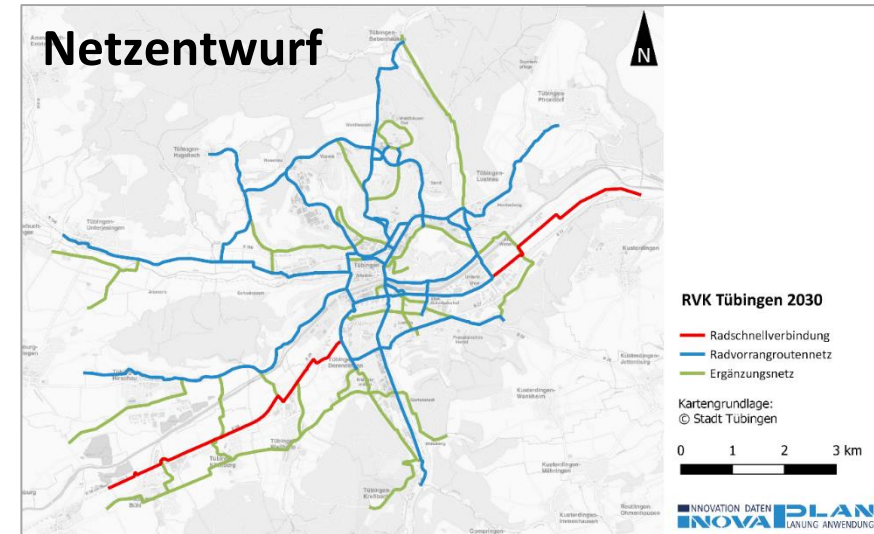
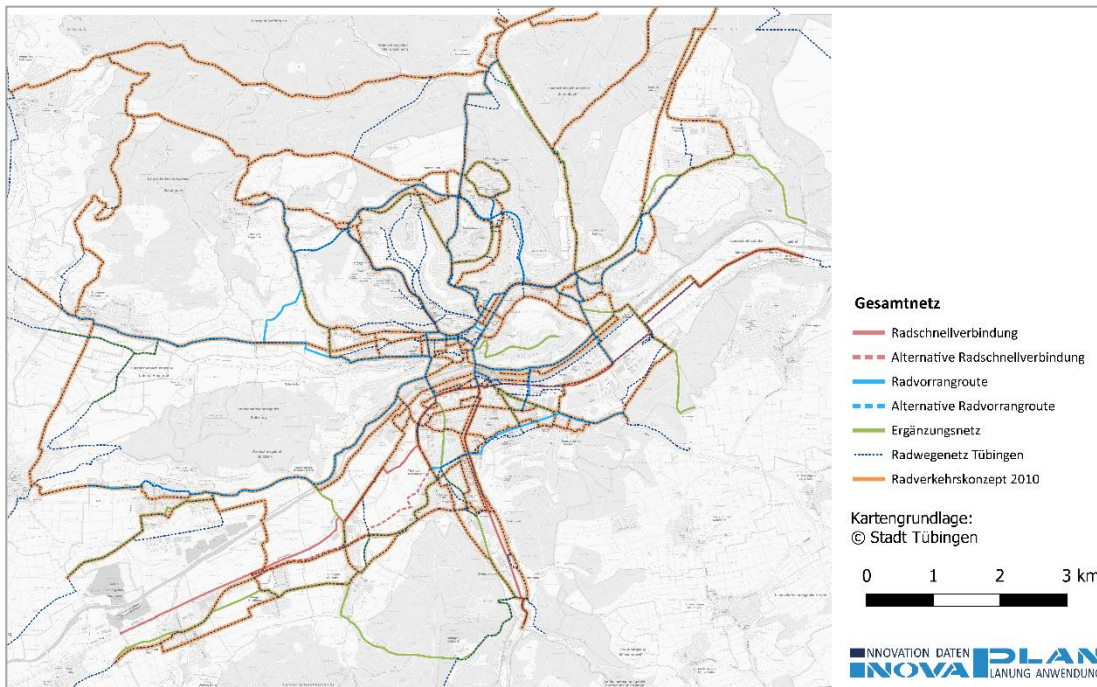


Wunschlinien Korridore



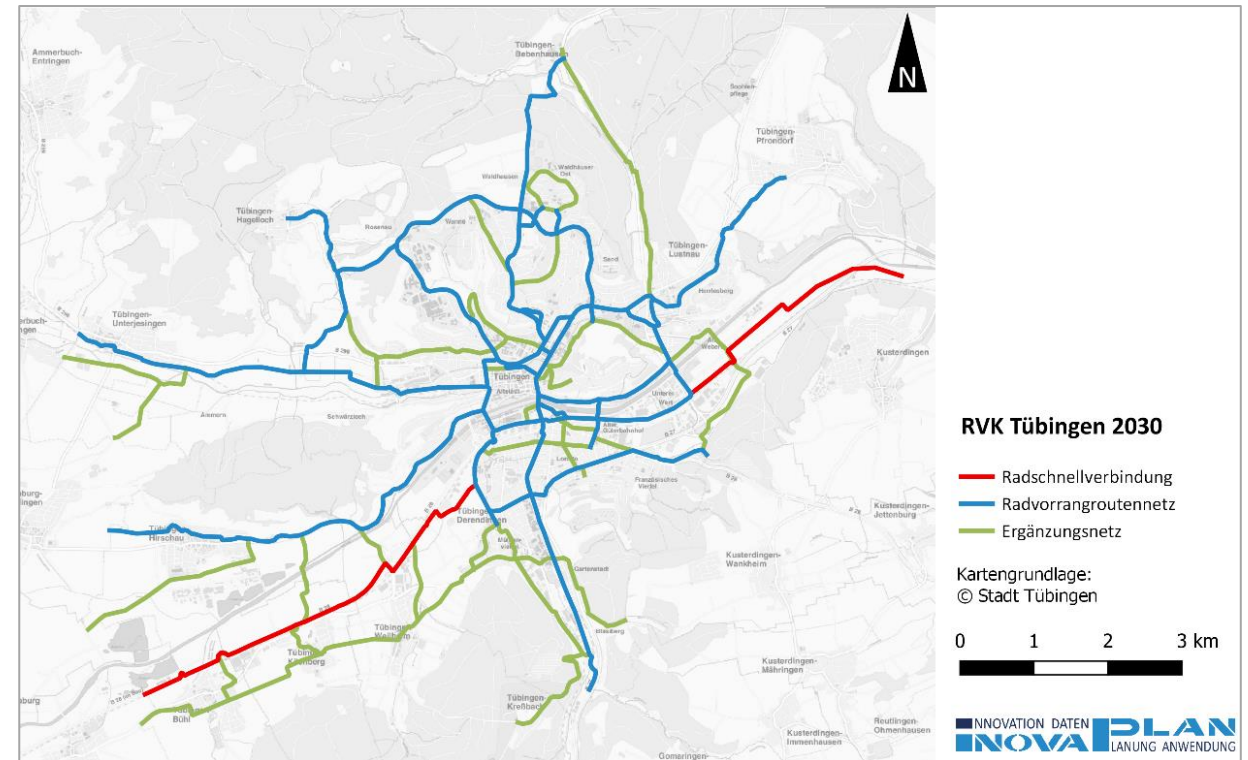
Netzkonzeption

Netzüberlagerung



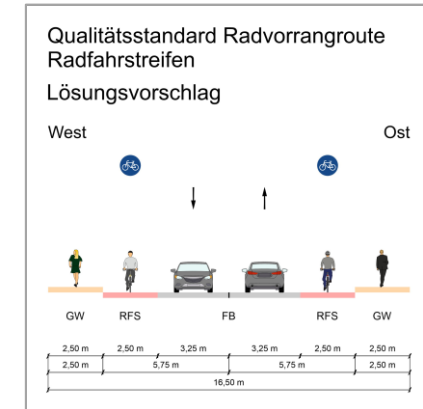
Netzkonzeption

- RSV: Zuständigkeit RP Tübingen
- Fokus weiterer Ausarbeitung auf Radvorrangrouten
 - Analyse bestehender Defizite
 - Entwicklung geeigneter Maßnahmen zur weiteren Steigerung Angebotsqualität
- Zusätzlich Betrachtung Ergänzungsnetz



Qualitätsstandards

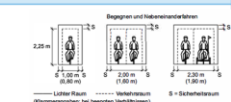
- Trennung zu anderen Verkehrsteilnehmenden
- Entscheidung für bestimmte Radverkehrsführungsformen
- Breiten der Radverkehrsführungsformen
- Weitere Eigenschaften wie Belag und Qualität, Winterdienst etc.



- Gewünschter Mindeststandard soll umgesetzt werden, breiter ist möglich
- Zielkonflikte erwartbar (z.B. ruhender Verkehr, Fußverkehr)
- Kompromisse notwendig
- Ausarbeitung von Beispielquerschnitten

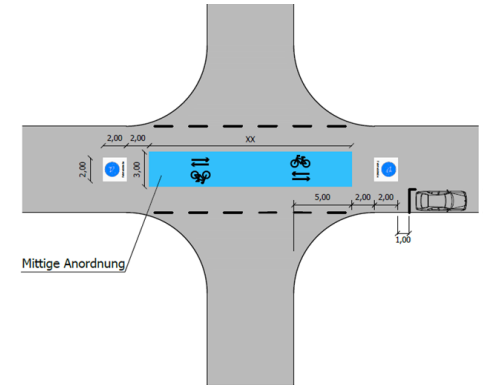
Allgemeine Qualitätsstandards Radvorrangroute

Kriterium	Anforderung	Anmerkung
Trennung vom Kfz-Verkehr	Ja	Abweichung bei Fahrradstraßen und verkehrsberuhigten Bereichen (Abschnitte)
Trennung vom Fußverkehr	Ja	Abweichung nur in begründeten Ausnahmefällen
Trennung vom ÖV	Nein	Umweltspuren, Abweichung in begründeten Ausnahmefällen
Taktile Begrenzungsstreifen zum Fußverkehr	Ja	0,30 m
Bevorrechtigung an Kreuzungen	Ja	
Direkte, umwegfreie Führung	Ja	Möglichst direkt
Nebeneinanderfahren	Ja	
Beleuchtung	Nein	Innerorts verpflichtend
Belagsqualität	Hoch	Asphalt
Ø Fahrgeschwindigkeiten	20 km/h	
Winterdienst / Reinigung	Hoch	
Führungsform	Getrennt	Einrichtungsrادweg (2,30 m) Zweirichtungsrادweg (3,00 m) Radfahrstreifen (2,50 m) Fahrradstraße (4,00 m) Umweltspuren (3,25 m) Landwirtschaftlicher Weg (4,00 m) Zuzüglich Sicherheitsabstände
Kennzeichnung	Ja	Markierungsstandards Stadt Tübingen



Fahrradstraße 2.0

- Radverkehr in den Mittelpunkt rücken
 - Bündelung und Bevorrechtigung des Radverkehrs
 - Verkehrssichere Führung für den Radverkehr
 - Nutzungsansprüche für angenehmes Radfahren können gewährleistet werden (z.B. nebeneinander fahren)
 - Besonders auffällige Ausgestaltung (z.B. an Knotenpunkten)
- Analyse und Entwicklung von Qualitätsstandards



Musterlösung Fahrradstraße
Kreuzung

■ RAL 5015
■ Länge variabel,
je nach Kreuzungs-
durchmesser



Fahrradparken



Gute Erreichbarkeit
der Abstellanlage



Ausreichende Dimensionierung der Stellfläche



Schutz vor Vandalismus und Diebstahl

→ Beleuchtung, Einsehbarkeit, soziale Kontrolle, Videoüberwachung



Witterungsschutz
(z.B. Überdachung)



**Allgemeine
Qualitätsstandards**



Stabiler Stand des Fahrrads

Abstellplätze für
Spezialfahräder
(z.B. Lastenräder)



Möglichkeit, um das Fahrrad
anzuschließen (im Idealfall
Rahmen anschließbar)



Serviceeinrichtungen
(z.B. Reparaturstation)

1 Kfz-Stellplatz = 10 Fahrradstellplätze



Bestandsanalyse – Befahrung

- Befahrung von Streckenvarianten
 - Fotos automatisiert mit GoPro und manuell durch App
 - Erhebung der Streckeneigenschaften (Radverkehrsführungsform, Knotenpunkte, Gefahren und Mängel, Parken, Beleuchtung etc.)
- Aufbereitung der Daten in Excel und QGIS



Ca. 30 Streckeneigenschaften



Über 5.600 Fotos während der Befahrung



Ca. 45 km Befahrungsnetz



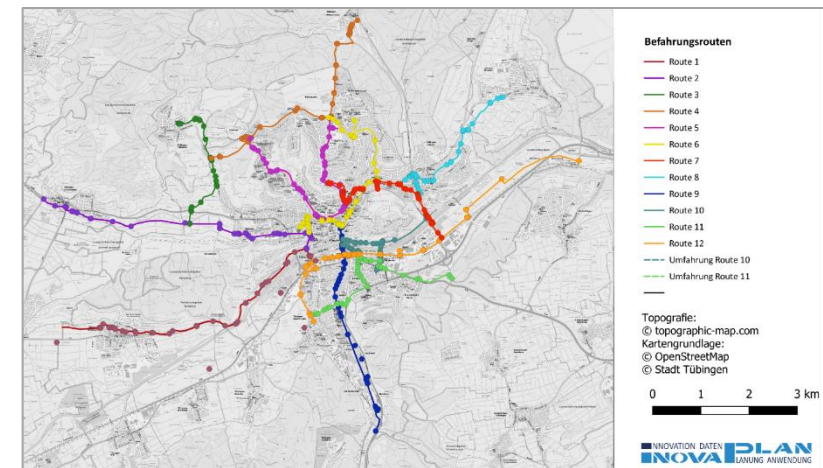
700 Datenpunkte



Beispielhafte Darstellung der Befahrung

Typ_Von	Typ_Nach	Start_Von	Start_Nach	Beleg	SONSTIG	Fahrungs	SONSTFU	MISCHVE	EINBAHN	SICHTREIN	WEGBRE	BREIT	TAKTILETR
Str_Beg	Str_End	GR	GR	11	0	33	0	0	0	0	11	14	33
Str_End	Str_Beg	OR	OR	11	0	42	0	11	0	0	33	17	0
Str_Beg	Str_End	OR	OR	11	0	42	0	11	0	0	0	17	0
Str_End	Str_Beg	OR	OR	11	0	42	0	11	0	0	0	17	0
Str_Beg	Str_End	OR	OR	11	0	42	0	11	0	0	0	17	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	51	0	0	0	0	0	15	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	51	0	0	0	0	0	15	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	42	0	11	0	0	0	17	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	42	0	11	0	0	0	17	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	51	0	0	0	0	0	16	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	51	0	0	0	0	0	17	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	51	0	0	0	0	0	17	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	42	0	11	0	0	0	16	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	42	0	11	0	0	0	16	0
Str_Beg	Str_Beg	FR	FR	11	0	42	0	11	0	0	0	17	0
Str_Beg	Str_Beg	FR	FR	11	0	42	0	11	0	0	0	17	0
Str_Beg	Str_Beg	GR	FR	11	0	38	0	0	0	0	33	13	33
Str_Beg	Str_Beg	FR	OR	11	0	42	0	11	0	0	0	17	0
Str_End	Str_End	OR	OR	11	0	32	0	0	0	0	33	14	0
Str_Beg	Str_End	OR	OR	11	0	32	0	0	0	0	33	14	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	42	0	11	0	0	0	17	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	42	0	11	0	0	0	17	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	31	0	0	0	0	33	13	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	31	0	0	0	0	33	13	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	42	0	11	0	0	0	17	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	42	0	11	0	0	0	17	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	41	0	0	0	0	0	17	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	41	0	0	0	0	0	17	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	41	0	0	0	0	0	17	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	41	0	0	0	0	0	17	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	51	0	0	0	0	0	14	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	51	0	0	0	0	0	14	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	42	0	11	0	0	0	16	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	42	0	11	0	0	0	16	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	51	0	0	0	0	0	15	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	51	0	0	0	0	0	15	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	51	0	0	0	0	0	15	0
Str_Beg	Str_Beg	OR	OR	11	0	51	0	0	0	0	0	15	0

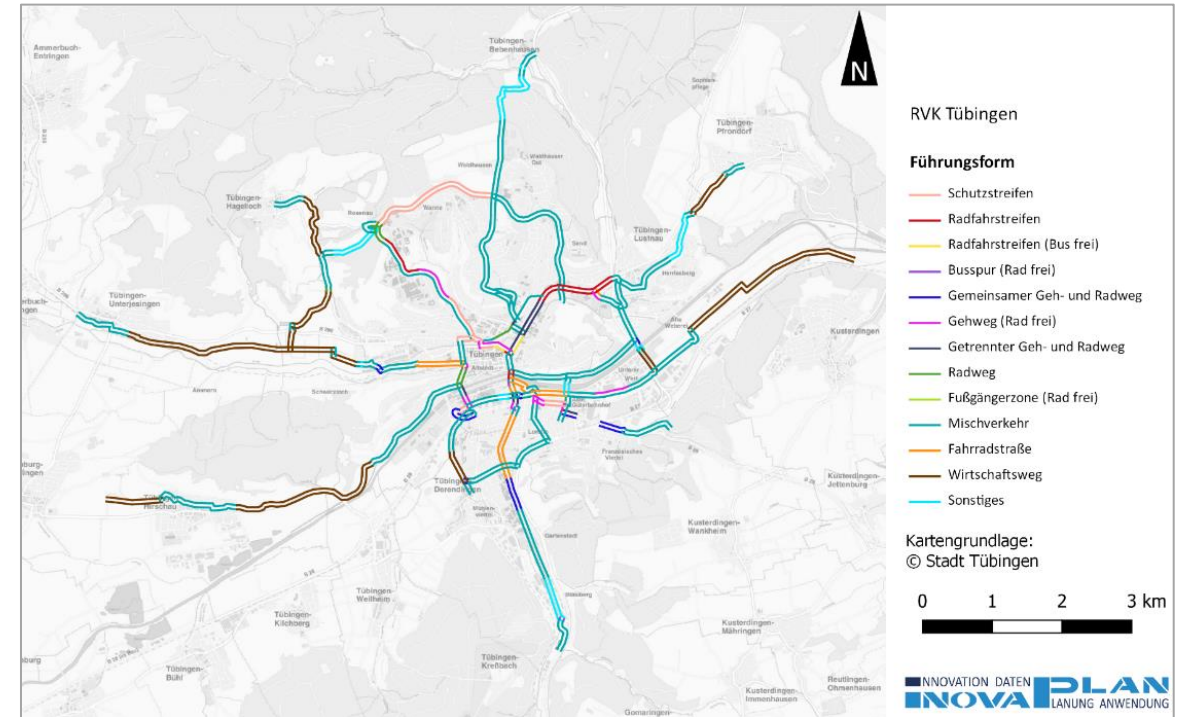
Beispielhafte Darstellung der Auswertung



Befahrungsrouten

Bestandsanalyse – Aufbereitung

- Detaillierte Kenntnis des Bestands
 - Analyse anhand der Ergebnisse und Fotos
 - Grafische Aufbereitung der Befahrungsergebnisse
 - Abstimmung mit der Stadt Tübingen
- ➔ Analyse bestehender Defizite
(Abgleich mit definierten Qualitätsstandards)
- ➔ Grundlage für Maßnahmenentwicklung



Öffentlichkeitsbeteiligung

Wir erhoffen uns weiteren Input von Ihnen!

- Lokales Hintergrundwissen
- Anmerkungen zur Routenführung
- Anmerkungen zu weiteren Gefahren und Mängeln auf und entlang des Netzes
- Hinweise zu fehlenden Fahrradabstellplätzen
- Hinweise zum Sicherheitsgefühl
- Anmerkungen zur Radverkehrsinfrastruktur

Nutzen Sie die
Online-Beteiligung!



Weiteres Vorgehen

Input aus der Öffentlichkeitsbeteiligung



Anpassung des Radvorrangroutennetzes

Abgleich des Bestands und der Qualitätsstandards



Basis für die kommende Maßnahmenentwicklung

Weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

PLANUNG



... wir stellen die Weichen!

MODELLE



... wir schauen in die Zukunft!

TECHNIK



... mit uns geht es weiter!

FORSCHUNG



... wir schauen genau hin!

M.Sc. Sascha Klein
sascha.klein@inovaplan.de

M.Sc. Annika Röder
annika.roeder@inovaplan.de

Sie erreichen uns unter ...

info@inovaplan.de
www.inovaplan.de

INOVAPLAN GmbH
Karlsruhe
Degenfeldstr. 3
D-76131 Karlsruhe

+49 (0) 721 / 98 77 94 - 00
karlsruhe@inovaplan.de



INOVAPLAN GmbH
München
Am Wiesenhang 19
D-81377 München

+49 (0) 89 / 500 354 - 0
muenchen@inovaplan.de