

# Radverkehrskonzept 2030: Online-Öffentlichkeitsbeteiligung

## Ein neues Radroutennetz für Tübingen

Wie kann das Radfahren in Tübingen sicherer, attraktiver und komfortabler werden? Ein neues, lückenloses Radroutennetz soll noch mehr Menschen dazu bringen, auf das Fahrrad umzusteigen.

Für das neue Radverkehrskonzept wurde ein hierarchisches Routennetz entwickelt. Es besteht aus:

- **Radschnellrouten:** Die Planungshoheit liegt hier nicht bei der Stadt, sondern bei den Regierungspräsidien des Landes. Die beiden möglichen Radschnellrouten Tübingen-Rottenburg und Tübingen-Reutlingen wurden in das städtische Gesamtnetz integriert.
- **Radvorrangrouten:** Sie bilden das künftige Rückgrat der Tübinger Radverkehrsinfrastruktur. Über sie erreicht man zentrale Ziele innerhalb der Stadt, in den Stadtteilen und Teilorten. Auf diesen Routen können Radfahrende direkt, gleichmäßig und möglichst ohne Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden fahren. Der Fokus liegt auf Pendelnden und Schüler\_innen.
- **Ergänzungsrouten:** Sie sind feinmaschiger und erschließen die einzelnen Stadtviertel sowie Quartiere. Sie ergänzen das übergeordnete Netz.

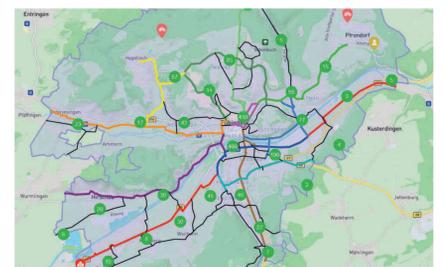
Wichtig: Das vorgeschlagene Routennetz ist ein Zielnetz, das heißt manche Verbindungen gibt es noch nicht. Sie müssen erst im weiteren Prozess entwickelt werden.

## Online-Öffentlichkeitsbeteiligung

Vier Wochen konnte sich die Tübinger Bevölkerung zum neuen Routennetz äußern und Anmerkungen, Kommentare und Wünsche auf einer Online-Beteiligungskarte eintragen. An fünf Terminen war das Planungsteam in Tübingen unterwegs und holte Ideen und Anmerkungen im direkten Gespräch ein.



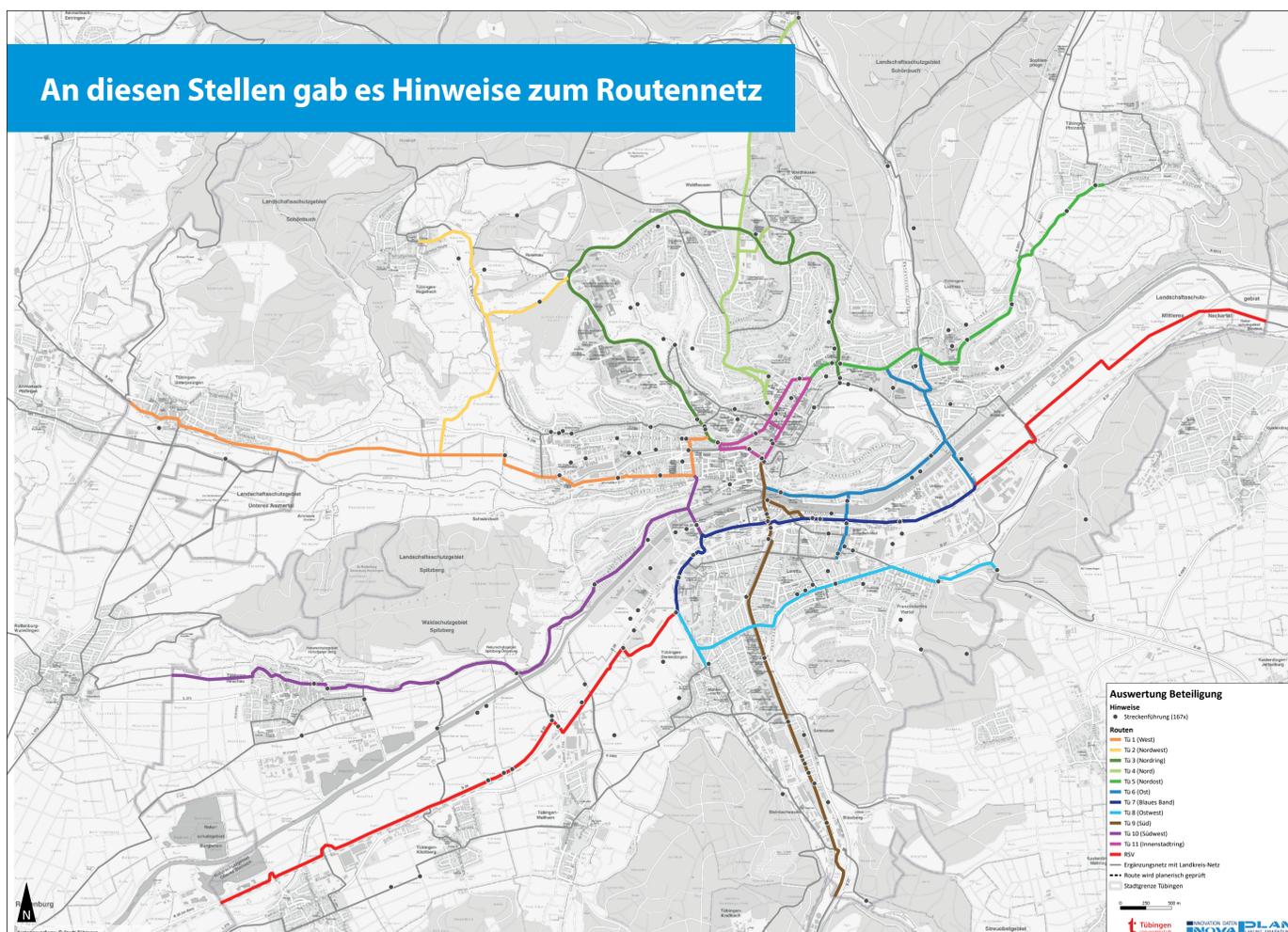
Das zentrale Werbemotiv für die Öffentlichkeitsbeteiligung (Bild: Anne Faden)



Ausschnitt aus der digitalen Beteiligungskarte



Hier geht's zur Projektseite  
[www.tuebingen.de/radfahren](http://www.tuebingen.de/radfahren)



Die Karte zeigt das vorgeschlagene Routennetz mit allen eingetragenen Hinweisen zum Routennetz. Die einzelnen Hinweise können auf [www.karte-radverkehrskonzept-tuebingen.de](http://www.karte-radverkehrskonzept-tuebingen.de) abgerufen werden.

# Ergebnisse der Online-Beteiligung

## Überwältigende Resonanz

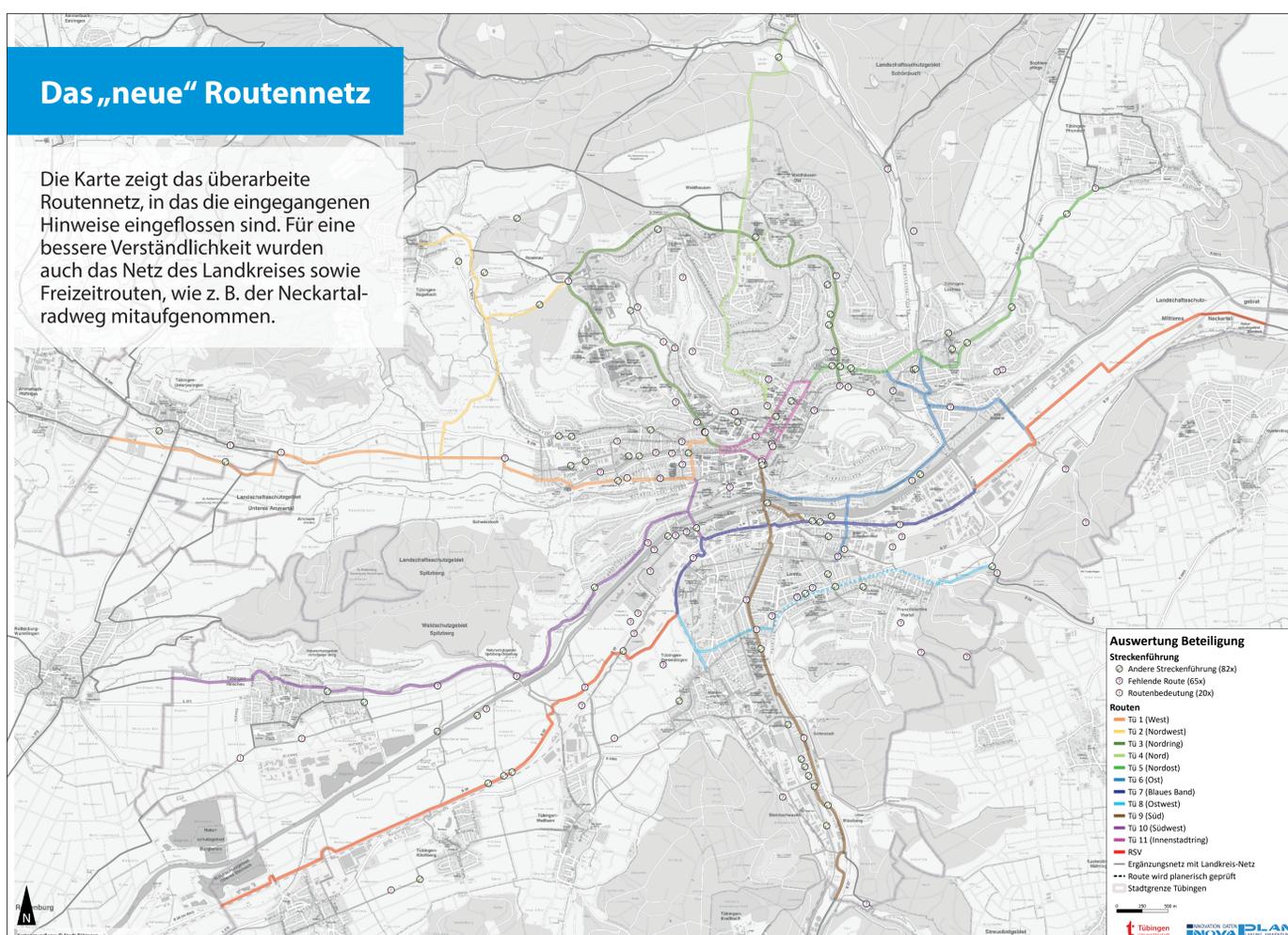
1.800 Hinweise und 1.500 Kommentare sind in den vier Wochen beim Planungsteam eingegangen. Entstanden ist eine riesige Wissens- und Datenbasis aus Ortskenntnissen, Erfahrungen und Hinweisen, die für die weiteren Planungen zur Verfügung steht.

Das Planungsteam aus Stadtverwaltung und Inovaplan sichtete und prüfte alle Anmerkungen. Nicht alle konnten übernommen werden, beispielsweise wenn sie der Netzplanung oder sich gegenseitig widersprachen.



## Die wichtigsten Ergebnisse im Überblick

- Das Routennetz mit seinem hierarchischen Aufbau aus Radschnell-, Radvorrang- und Ergänzungsrouten wurde im Grundsatz durch die Öffentlichkeit bestätigt.
- Die Einteilung der Routen in die drei Hierarchien wurde größtenteils bestätigt.
- Das Ergänzungsnetz wurde erweitert und Lücken geschlossen: Beispielsweise sind nun zusätzliche Verbindungen zur Morgenstelle, zum Freibad, dem Französischen Viertel und dem Schulzentrum Süd enthalten. Auch der Ammerbegleitweg wurde als zu prüfende Route aufgenommen.
- Am häufigsten gab es Änderungsvorschläge zum Streckenverlauf, beispielsweise:
  - Radvorrangroute in der Fuchs- und Füllmauerstraße statt entlang der Steinlach
  - Ergänzungsroute in die Eberhardstraße statt in der Ulrich- und Paulinenstraße
  - Radvorrangroute in Unterjesingen südlich der Ammer
- Viele Vorschläge gab es zu Routen und Strecken, die heute noch keine geeignete Radinfrastruktur haben, beispielsweise entlang der Stuttgarter Straße.
- Zudem kamen Anregungen zur Qualität der Radinfrastruktur: beispielsweise breitere, getrennt geführte Radwege bei stark befahrenen Strecken wie der Wilhelmstraße.



## Warum wurde mein Hinweis nicht berücksichtigt?

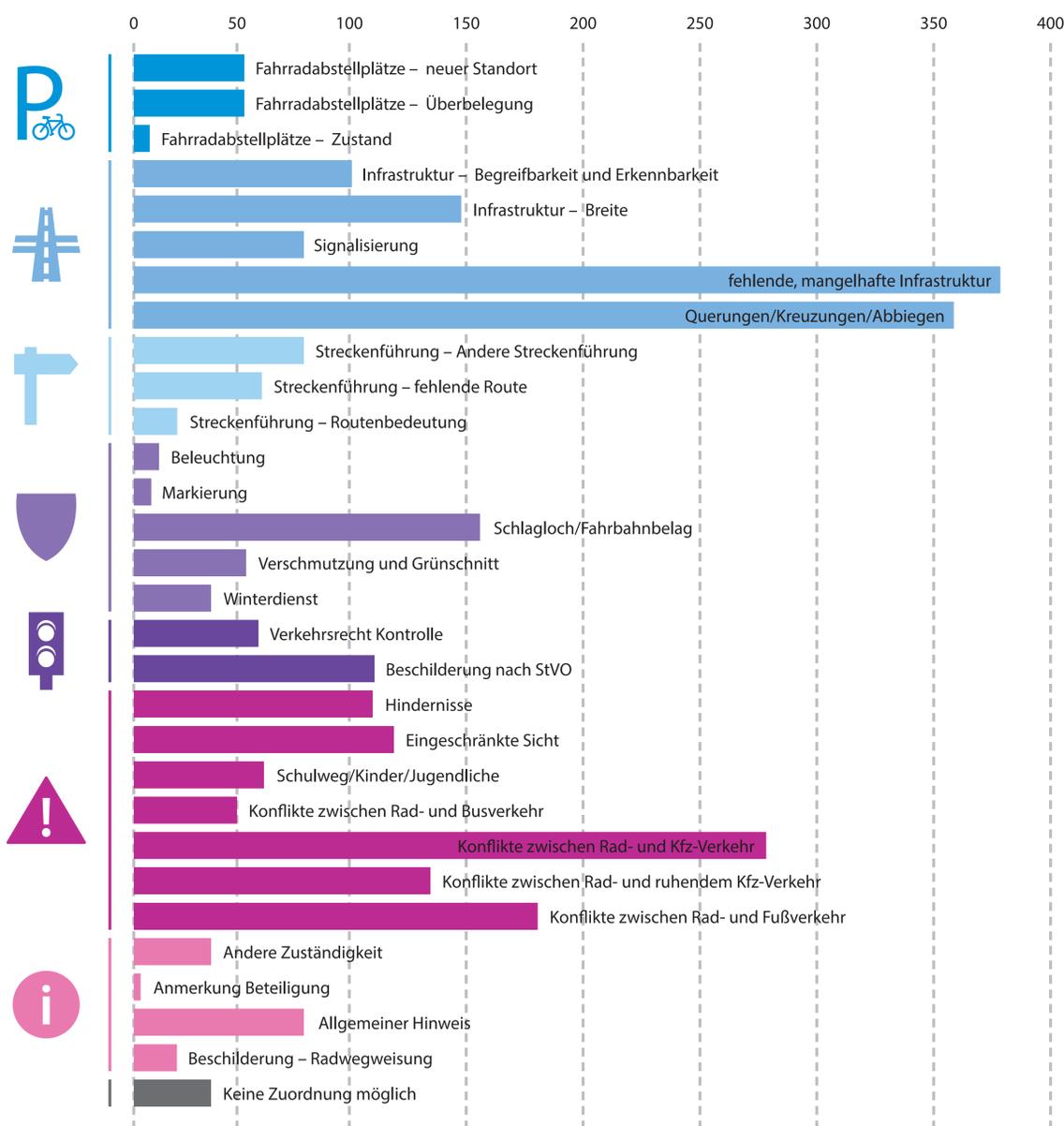
Jeder Hinweis wurde durch das Planungsteam auf Plausibilität und Machbarkeit geprüft. Aufgrund der Vielzahl wurden jedoch nicht alle Hinweise im Rahmen der Netzplanung im Detail aufbereitet. Das Planungsteam erläutert Ihnen jedoch gerne die fachliche Einschätzung bei Rückfragen zu einzelnen Hinweisen unter [radverkehr@tuebingen.de](mailto:radverkehr@tuebingen.de) oder Telefon 07071/204-2276.

# Datenbasis für die weitere Arbeit

## Prüfen, kategorisieren, verschlagworten

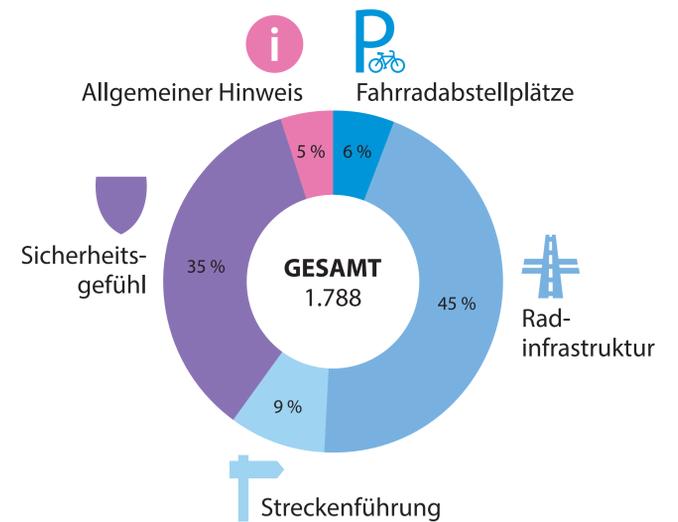
1.800 Hinweise und 1.500 Kommentare in vier Wochen – die Online-Beteiligung war riesig! Die Freude beim Planungsteam darüber war groß, aber auch die Arbeit. Denn es hat deutlich länger gedauert als gedacht, alles auszuwerten. Um die vielen Hinweise nutzen zu können, hat das Planungsteam alle kategorisiert, gruppiert und verschlagwortet. 30 Schlagworte wurden definiert, mehrfache Zuordnungen waren möglich. Diese Datenbasis hilft bei der weiteren Arbeit. Die Planer\_innen können Inhalte, Schwerpunkte und Zielkonflikte identifizieren und abrufen und zielgerichtete Handlungsprogramme erstellen, beispielsweise für Fahrradabstellplätze oder Konflikte mit parkenden Autos. Wer einen Beitrag (PIN) in der Karte eingetragen hat, kann hier die zugeordneten Schlagworte abrufen: [www.karte-radverkehrskonzept-tuebingen.de](http://www.karte-radverkehrskonzept-tuebingen.de).

### Verteilung der Hinweise nach Schlagworten (gesamt: 2.935)



Diese Begriffe sind am häufigsten unter den 1.800 Hinweisen und 1.500 Kommentaren genannt worden

### Verteilung der Hinweise nach Kategorien



### Wo finde ich die 1.800 Hinweise?

Die 1.800 Hinweise sind noch bis Ende dieses Jahres auf [www.karte-radverkehrskonzept-tuebingen.de](http://www.karte-radverkehrskonzept-tuebingen.de) frei einsehbar. Danach wird die digitale Beteiligungskarte offline gehen.



Hier geht's zur Projektseite [www.tuebingen.de/radfahren](http://www.tuebingen.de/radfahren)

# Hinweise zur Infrastruktur

1.075 Hinweise insgesamt



## Wichtige Ergebnisse und Handlungsfelder aus Sicht des Planungsteams:

### „Begreifbarkeit und Erkennbarkeit der Infrastruktur“ (102 Hinweise):

Häufig an Stellen, die aus Sicht der Radfahrenden eine unklare bzw. nicht eindeutige Verkehrsführung haben. Beispiel: Mühlstraße. Den Radfahrenden ist teilweise nicht klar, ob sie auf der Fahrbahn oder auf dem Gehweg fahren müssen/dürfen.

### „Fehlende/mangelhafte Infrastruktur“ (385 Hinweise):

Meiste Rückmeldungen; Schwerpunktbereiche bilden oftmals ganze Streckenzüge wie z. B. die Gmelin-, Hölderlin-, Keltern-, Wilhelm- oder Kusterdinger Straße. Auf diesen Abschnitten fehlt ein Angebot oder das Angebot (z. B. mit Schutzstreifen) wird als „unsicher“ empfunden. Vielfach hängen die Hinweise auch mit der Breite des Radwegs zusammen.

### „Querungen/Kreuzungen/Abbiegen“ (358 Hinweise):

Zweithäufigste Hinweise; Meldungen sind vielfältig und verteilt über das gesamte Stadtgebiet. Beispiel: fehlende Abbiegemöglichkeiten, unübersichtliche Kreuzungen z. B. am Nordportal des Schlossbergtunnels oder Nicht-Bevorrechtungen z. B. an der Fürst-/Heinlenstraße.

### „Signalisierung“ (82 Hinweise):

Betrifft längere Wartezeiten oder die Nicht-Erkennung von Radfahrenden an Ampeln. Einige Hinweise wurden direkt in das Sofortmaßnahmenprogramm aufgenommen.



- Bei Planungen zum Radverkehr möglichst durchgängige und leicht verständliche Lösungen schaffen, intuitive Führungen
- Insbesondere an Kreuzungen Augenmerk auf sichere und komfortable Angebote legen; nach Möglichkeit den Radverkehr bevorzugen; dies ist ein Merkmal von Radvorrangrouten
- Radwege sind ausreichend breit, um ein ausreichendes Sicherheitsgefühl zu schaffen



**Sie möchten mehr zu einzelnen Hinweisen wissen?** Sicherlich gibt es mehr Schwerpunkte oder andere Interpretationen zu den Handlungsfeldern. Wenn Sie eine detaillierte fachliche Einschätzung interessiert, nutzen Sie die Termine, an denen das Planungsteam vor Ort ist, oder nehmen Sie Kontakt mit den Planern auf unter [radverkehr@tuebingen.de](mailto:radverkehr@tuebingen.de) oder Telefon 07071/204-2276.

# Hinweise zur Unterhaltung der Infrastruktur

271 Hinweise insgesamt



## Wichtige Ergebnisse und Handlungsfelder aus Sicht des Planungsteams:

### „Schlagloch/Fahrbahnbelag“ (157 Hinweise):

Sukzessive Prüfung der Hinweise durch die Verwaltung. Abhängig vom Prüfungsergebnis werden diese zeitnah behoben oder fließen in die Jahresplanungen der Straßensanierungsmaßnahmen ein.

### „Verschmutzungen und Grünschnitt“ (54 Hinweise):

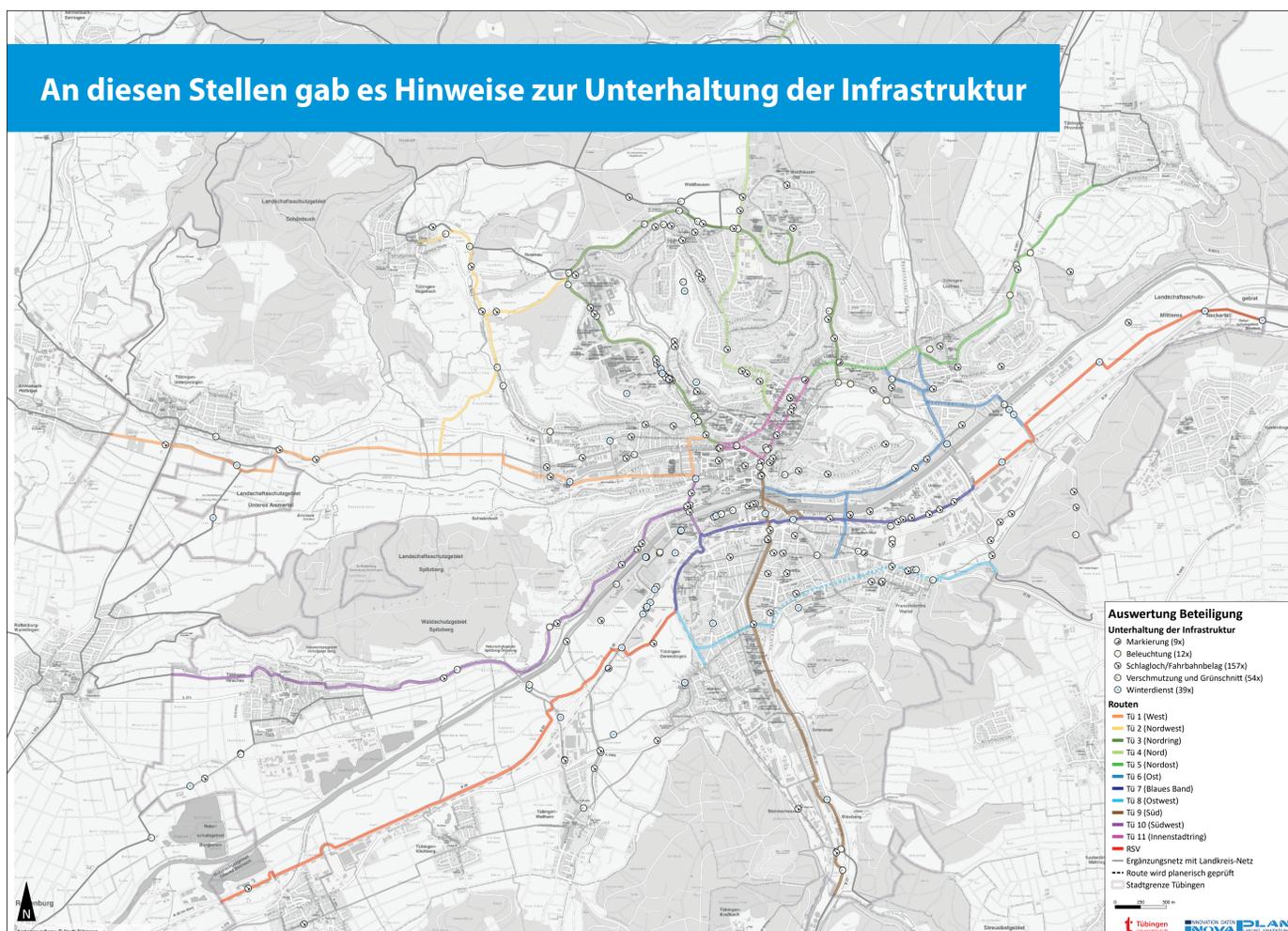
Sukzessive Prüfung der Hinweise durch die Verwaltung. Teilweise liegen Grünflächen nicht im städtischen Eigentum, sodass die Verwaltung die Eigentümer zunächst informieren muss. Hinweise zu Grünschnitt (z. B. Herbstlaub) sind jahreszeitlich bedingt.

### „Winterdienst“ (39 Hinweise):

Die bestehende Winterdienstplanung für den Radverkehr wird überprüft. Im Winter sollen zentrale Radrouten priorisiert geräumt werden.



- Die Verwaltung bietet ein sogenanntes Schadensmanagement an. Bürger\_innen können ganzjährig z. B. Scherben auf Radwegen, Schlaglöcher, Stolperfallen, zugewachsene Geh- und Radwege melden. Folgende Kontaktmöglichkeiten stehen zur Verfügung:  
[schadensmanagement@tuebingen.de](mailto:schadensmanagement@tuebingen.de), 07071/204-1275,  
[www.tuebingen.de/schadensmanagement](http://www.tuebingen.de/schadensmanagement)
- Der Ausbau der Radinfrastruktur führt auch zu einem gesteigerten Erhaltungsaufwand. Dies ist zukünftig im Haushalt zu berücksichtigen.



**Sie möchten mehr zu einzelnen Hinweisen wissen?** Sicherlich gibt es mehr Schwerpunkte oder andere Interpretationen zu den Handlungsfeldern. Wenn Sie eine detaillierte fachliche Einschätzung interessiert, nutzen Sie die Termine, an denen das Planungsteam vor Ort ist, oder nehmen Sie Kontakt mit den Planern auf unter [radverkehr@tuebingen.de](mailto:radverkehr@tuebingen.de) oder Telefon 07071/204-2276.

# Hinweise zum Verkehrsrecht

173 Hinweise insgesamt



## Wichtige Ergebnisse und Handlungsfelder aus Sicht des Planungsteams:

### „Beschilderung nach StVO“ (113 Hinweise):

Die Hinweise verteilen sich im ganzen Stadtgebiet und sind inhaltlich sehr divers. Gewünscht wird unter anderem, Gehwege, Einbahnstraße und Abbiegemöglichkeiten freizugeben oder die Benutzungspflicht für den Radverkehr aufzuheben. Auch gingen Hinweise zur S-Pedelec-Freigabe an einzelnen Stellen im Stadtgebiet ein. Ein Teil der Meldungen wurde in das Sofortmaßnahmenprogramm übernommen und soll zeitnah umgesetzt werden.

### „Kontrolle“ (60 Hinweise):

Es wird gewünscht, Falschparker auf Radwegen oder an zugeparkten Kreuzungen verstärkt zu kontrollieren. Auch Anmerkungen zu Überholabständen, die nicht eingehalten werden, tauchten immer wieder auf.



- Unklare oder verhindernde Beschilderung wird in den Planungen zum Radverkehr sukzessive abgebaut und/oder vereinfacht. Hierfür erstellt das Planungsteam Programme z. B. zur Überprüfung der Benutzungspflicht.
- Diskussion im Rahmen des Radverkehrskonzeptes, ob z. B. der kommunale Ordnungs- und Vollzugsdienst mit dem Fahrrad Streife fahren könnte



**Sie möchten mehr zu einzelnen Hinweisen wissen?** Sicherlich gibt es mehr Schwerpunkte oder andere Interpretationen zu den Handlungsfeldern. Wenn Sie eine detaillierte fachliche Einschätzung interessiert, nutzen Sie die Termine, an denen das Planungsteam vor Ort ist, oder nehmen Sie Kontakt mit den Planern auf unter [radverkehr@tuebingen.de](mailto:radverkehr@tuebingen.de) oder Telefon 07071/204-2276.

# Hinweise zur Verkehrssicherheit (1)

952 Hinweise insgesamt



## Wichtige Ergebnisse und Handlungsfelder aus Sicht des Planungsteams:

### „Konfliktstellen zwischen Fuß- und Radverkehr“ (181 Hinweise):

Häufig in Straßen, in denen Rad- und Fußverkehr unklar getrennt oder die gemeinsamen Geh- und Radwege zu schmal sind. Beispiele: die Jahnallee, der Ammerbegleitweg, die Wilhelmstraße und die Karlstraße. Interessanterweise kamen die Hinweise nicht nur von Radfahrenden, sondern auch von Fußgänger\_innen.

### „Konfliktstellen zwischen Rad- und ruhendem Kfz-Verkehr“ (138 Hinweise):

Verteilt über das ganze Stadtgebiet. An vielen genannten Stellen schränken parkende Fahrzeuge die Sicht ein, beispielsweise an Kreuzungen oder Abschnitten, auf denen die Spur durch parkende Fahrzeuge sehr schmal wird. Das wird besonders bei Gegenverkehr problematisch. Beispiele: Neckarhalde, Schaffhausenstraße und Max-Eyth-Straße.

### „Konfliktstellen zwischen Rad- und Kfz-Verkehr“ (278 Hinweise):

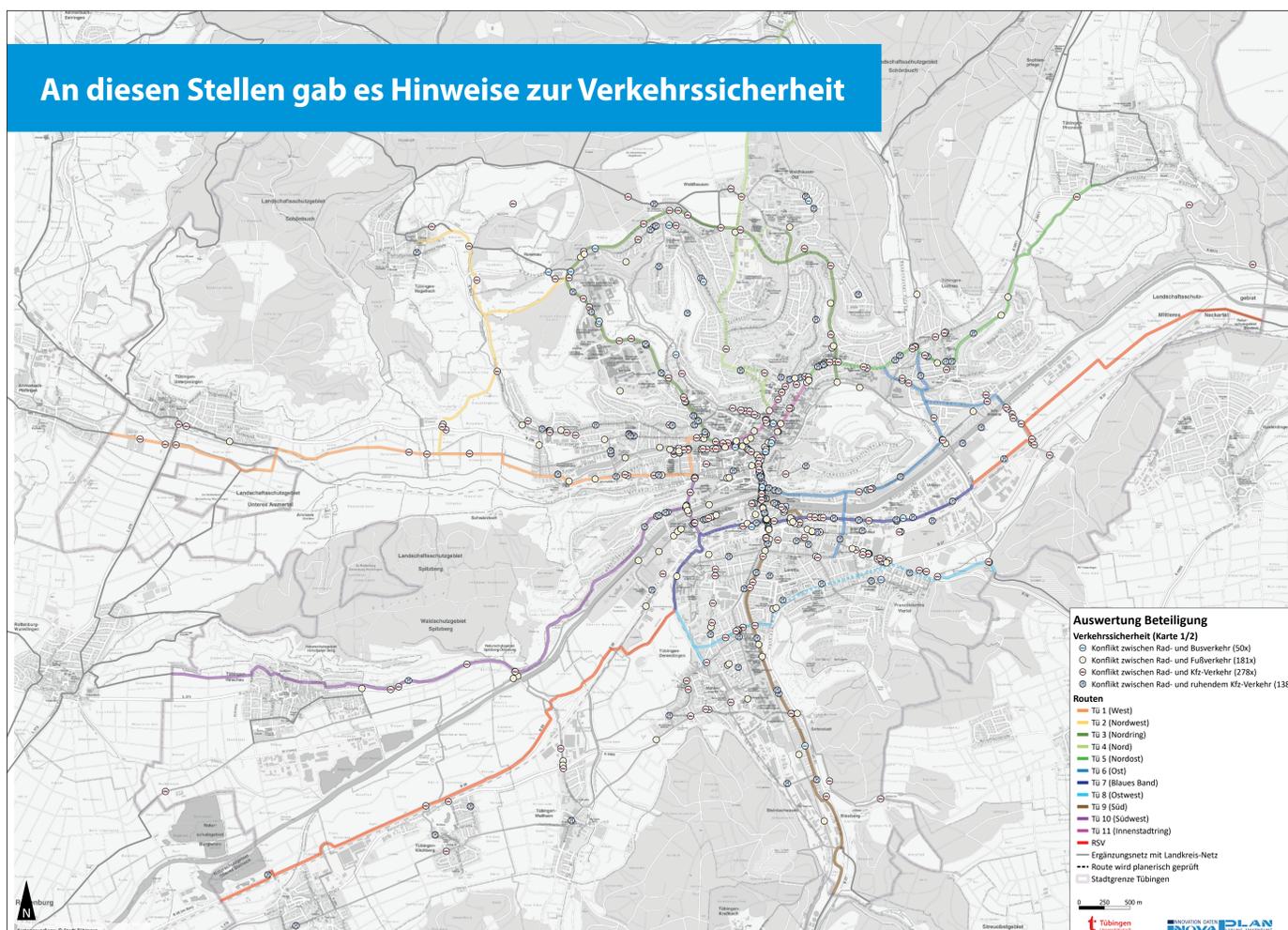
Schwerpunktbereiche haben sich bei Radverkehrsführungen im Mischverkehr und/oder zu schmalen/fehlenden Radwegen herauskristallisiert. Vor allem hier: Gmelinstraße, Westbahnhofstraße, Schnarrenbergstraße, Nordring, Fürststraße.

### „Konfliktstellen zwischen Rad- und Busverkehr“ (50 Hinweise):

Diese treten vor allem in Bereichen mit beengten Straßenräumen auf, z. B. Hartmeyerstraße. Auch Abschnitte, in denen Radfahrende und Busse auf einer gemeinsamen Spur geführt werden, wurden genannt. Beispiel: Am Stadtgraben.



- Eigenständige Radverkehrsführungen führen zu einer höheren Akzeptanz und erhöhtem Sicherheitsgefühl bei Radfahrenden und Fußgänger\_innen.
- Insbesondere auf stark frequentierten Radachsen (Radvorrangrouten) benötigt man ausreichend breite Straßen, um Gegenverkehr zu begegnen.
- Bessere Qualität (Erkennbarkeit und Sicherheit) von Fahrradstraßen, auch bestehenden.



**Sie möchten mehr zu einzelnen Hinweisen wissen?** Sicherlich gibt es mehr Schwerpunkte oder andere Interpretationen zu den Handlungsfeldern. Wenn Sie eine detaillierte fachliche Einschätzung interessiert, nutzen Sie die Termine, an denen das Planungsteam vor Ort ist, oder nehmen Sie Kontakt mit den Planern auf unter [radverkehr@tuebingen.de](mailto:radverkehr@tuebingen.de) oder Telefon 07071/204-2276.

# Hinweise zur Verkehrssicherheit (2)

952 Hinweise insgesamt



## Wichtige Ergebnisse und Handlungsfelder aus Sicht des Planungsteams

### „Hindernisse“ (112 Hinweise):

Über das gesamte Stadtgebiet sind vor allem Poller, hohe Bordsteine oder Umlaufsperrn aufgefallen. Die Hinweise, die einfach umzusetzen sind, sind in das Sofortmaßnahmenprogramm geflossen, etwa Bordsteinabsenkungen.

### „Eingeschränkte Sicht“ (129 Hinweise):

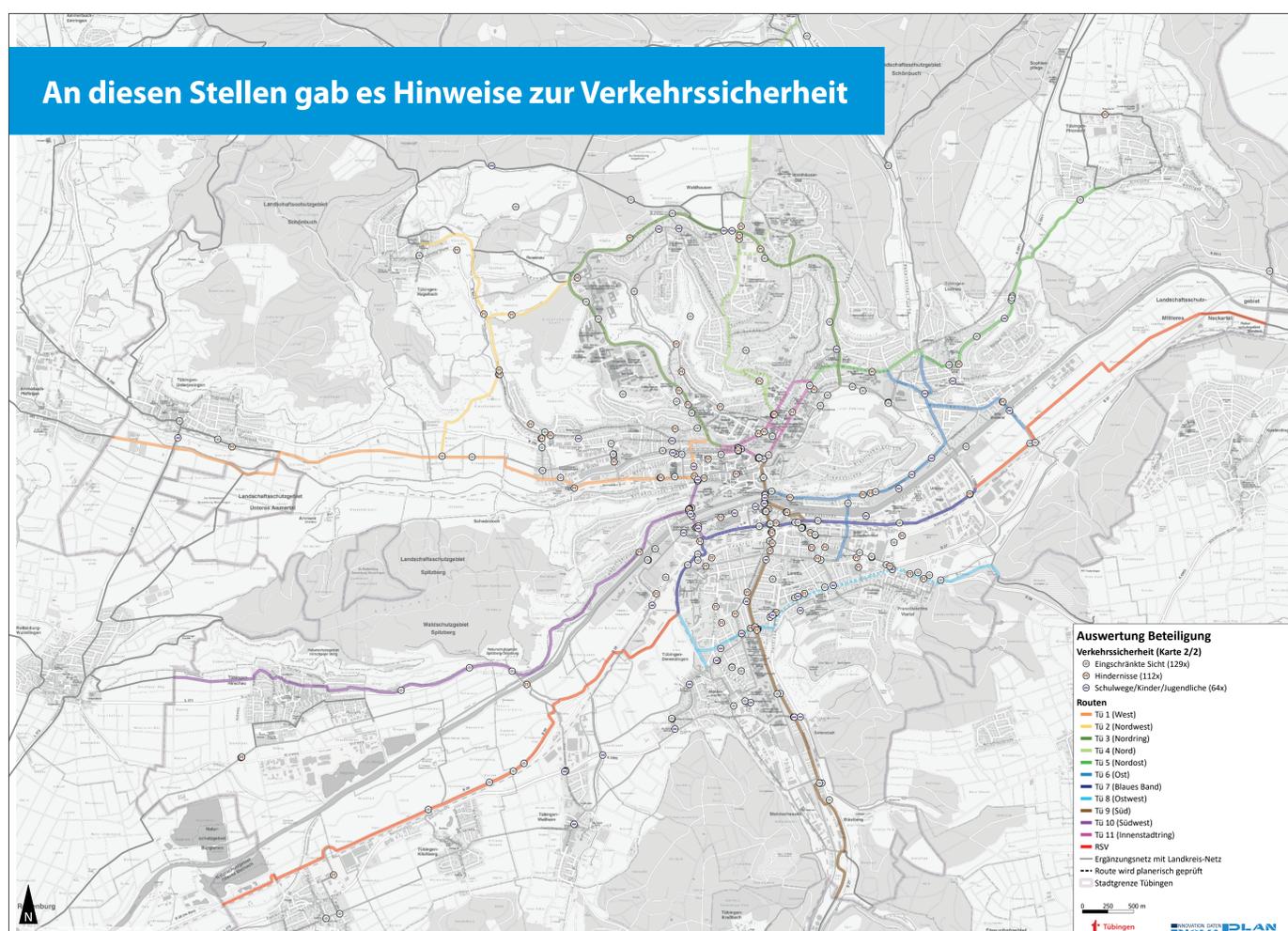
Vor allem an Kreuzungen behindern Hecken, Zäune oder parkende Autos die Sicht. Entgegenkommende Autos, die blenden, wurden ebenfalls angemerkt, beispielsweise auf der potenziellen Radschnellverbindung Tübingen-Rottenburg. Diese Hinweise wurden an das Regierungspräsidium für dessen weitere Planung weitergeleitet.

### „Schulwege/Kinder/Jugendliche“ (64 Hinweise):

Vielfältige Hinweise, vor allem, dass die bestehende Infrastruktur nicht ausreichend sicher für Kinder oder als Schulweg ungeeignet ist. Das gilt auch im Zusammenhang mit Querungen und Kreuzungen. Einige der Hinweise fließen in das Sofortmaßnahmenprogramm ein.



- Das Radverkehrskonzept hat neben Pendelnden vor allem Schüler\_innen im Fokus. Schulschwerpunkte sollen sicher an das Radroutennetz angebunden werden.
- Gute Sichtbeziehungen an Kreuzungen sind das A und O für einen sicheren Radverkehr. Die Planung etwa von Fahrradstraßen legt darauf einen besonderen Schwerpunkt.



**Sie möchten mehr zu einzelnen Hinweisen wissen?** Sicherlich gibt es mehr Schwerpunkte oder andere Interpretationen zu den Handlungsfeldern. Wenn Sie eine detaillierte fachliche Einschätzung interessiert, nutzen Sie die Termine, an denen das Planungsteam vor Ort ist, oder nehmen Sie Kontakt mit den Planern auf unter [radverkehr@tuebingen.de](mailto:radverkehr@tuebingen.de) oder Telefon 07071/204-2276.

# Sofortmaßnahmen

## Hinweise für die Schublade?

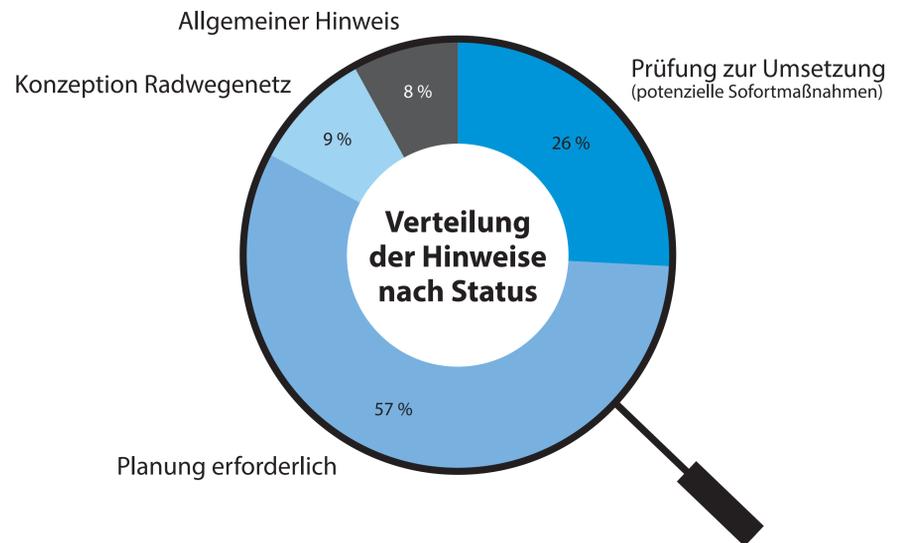
Viele Hinweise sind nur mit einem größeren Planungsprozess umsetzbar oder hängen mit anderen Maßnahmen und Projekten zusammen. Manchmal gibt es auch Konflikte, die auf den ersten Blick nicht zu erkennen und zu lösen sind.

Daneben hat das Planungsteam rund 60 Hinweise identifiziert, bei denen der Planungsaufwand gering ist und die kurzfristig „machbar“ sind. Erste Ergebnisse der Beteiligung sollen schnell im Stadtbild sichtbar werden, beispielweise Fahrradabstellplätze, angepasste Beschilderungen oder abgesenkte Bordsteine.

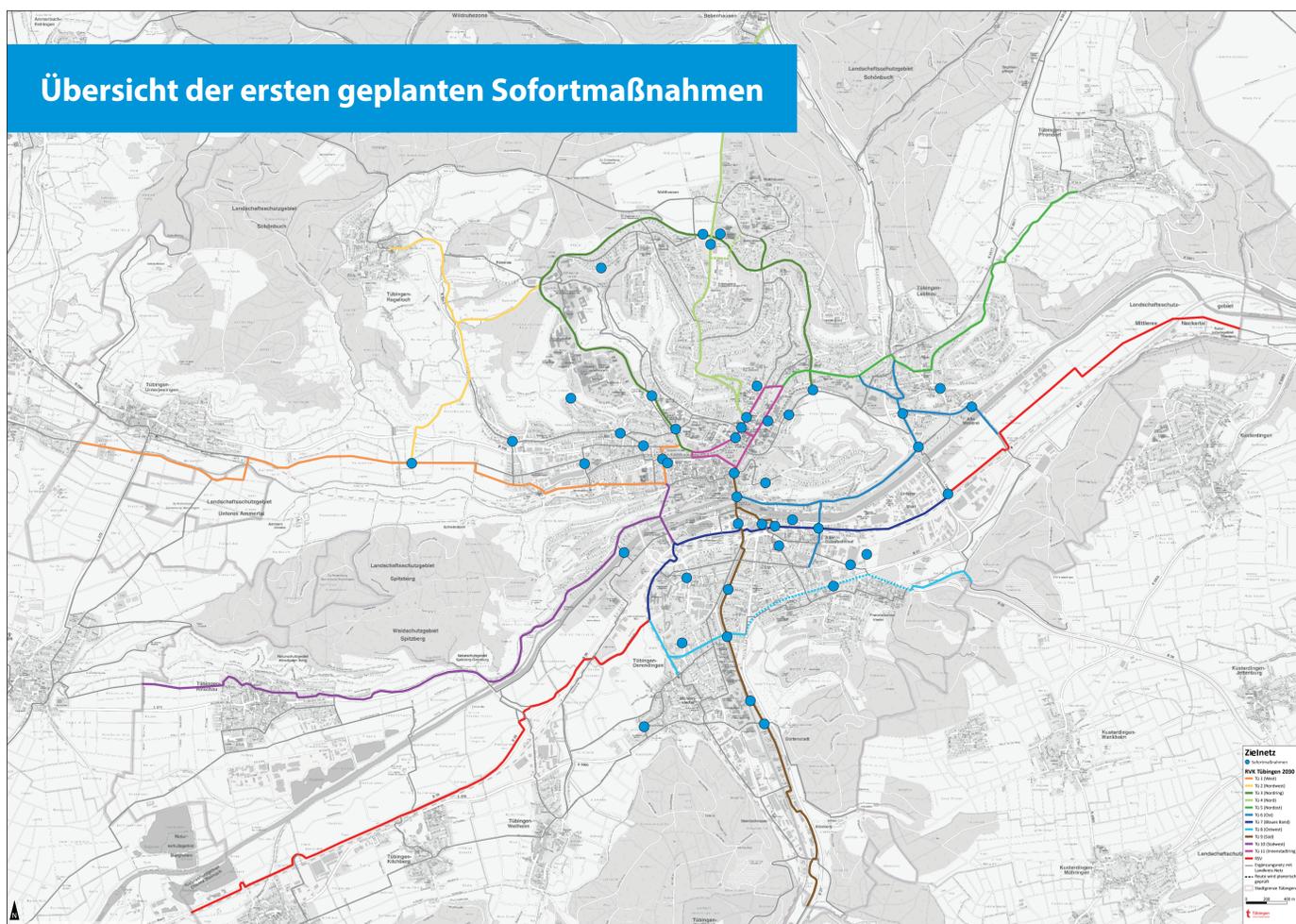
Tipp: Unter [www.tuebingen.de/radfahren](http://www.tuebingen.de/radfahren) sind die Sofortmaßnahmen übersichtlich aufgelistet.



Hier geht's zur Projektseite  
[www.tuebingen.de/radfahren](http://www.tuebingen.de/radfahren)



26 % der 1.800 Hinweise werden durch das Planungsteam als potenziell kurzfristig umsetzbar eingestuft. Aus diesen Hinweisen wurden wiederum 60 Maßnahmen identifiziert, mit deren Umsetzung gestartet wird. Für den Großteil der Hinweise zeigt sich, dass ein größerer Planungsaufwand erforderlich ist. Auch diese Maßnahmen fließen in den weiteren Prozess ein.



**Warum ist mein Hinweis nicht im Sofortprogramm?**  
Bitte haben Sie Verständnis, dass nicht jeder individuelle Wunsch und jede Anregung gleichermaßen aufgegriffen werden kann. Die Gründe sind vielfältig: Teilweise lassen sich Hinweise nicht kombinieren oder widersprechen sich. Je nach Inhalt des Hinweises variiert auch der Planungsaufwand stark, oder die Maßnahme steht einem Zielkonflikt gegenüber, der zunächst gelöst werden muss. Die ist nicht immer auf den ersten Blick erkennbar.

# Unsere Route – bisherige und nächste Stationen

## 11/2021: Start des Radverkehrskonzepts

Vorlage 351/2021 und Vorstellung im Planungsausschuss



## 03/2022: Erarbeitung von Qualitätsstandards und eines Routennetzes für Radvorrang- und Ergänzungsrouten

## 04/2022: Abstimmung mit der AG-Rad

zu Qualitätsstandards und zum Netzentwurf – Abstimmung laufend

## 05/2022: Befahrung des Radvorrangroutennetzes

Erfassung über Kamera und App-Anwendung



## 07/2022: Erste Überarbeitung des Routennetzes

## 10/2022: Vorbereitung der digitalen Öffentlichkeitsbeteiligung

Erstellen einer digitalen Beteiligungskarte sowie Vorbereitung von Werbemaßnahmen

## 22.11.2022: Digitale Auftaktveranstaltung

Veranstaltung über Zoom mit 80 Teilnehmenden und YouTube-Live-Stream

## 22.11 – 24.12.22: Radverkehrskonzept vor Ort

An fünf Terminen war das Planungsteam vor Ort und stand Rede und Antwort



2023



## Digitale Beteiligungskarte

1.800 Hinweise und 1.500 Kommentare



## 05/2023: Auswertung der Ergebnisse

Auswerten und Prüfen aller Hinweise, Überarbeitung des Netzentwurfs und Erstellen eines Sofortprogramms

## 07/2023: Vorstellung der Ergebnisse

Ausstellung im Foyer des Rathauses am Markt vom 25.07. bis 15.08.

## Start des Sofortprogramms

Beginn mit der Umsetzung von Maßnahmen

## 09/2023: Fertigstellung des Berichts

## 11/2023: Beschlussvorlage im Gemeinderat

Beschluss des Radverkehrskonzepts als strategische Handlungsgrundlage sowie des Arbeitsprogramms

## 10/2023: Workshops mit dem Gemeinderat, Ortschafts- und Ortsbeiräten und Verbänden

Vorstellung des Berichts, Priorisierung von Routen und Maßnahmen sowie Klärung des möglichen Mittelbedarfs

2024



## Ab 2024: Maßnahmenplanung

Planung und Umsetzung von konkreten Maßnahmen anhand der Priorisierung

# Das Radnetz wird geknüpft

## Radvorrangrouten als Rückgrat

Radvorrangrouten bilden das Rückgrat der Tübinger Radverkehrsinfrastruktur. Sie verbinden zentrale Ziele innerhalb der Stadt, Stadtteile und Teilorte. Nicht die Geschwindigkeit steht im Vordergrund, sondern dass Radfahrende möglichst direkt, gleichmäßig und ohne Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden vorankommen.

Die **Ziele** für Radvorrangrouten sind:

- über längere Strecken komfortabel, zügig und sicher Rad fahren
- sie bieten Vorteile gegenüber dem motorisierten Verkehr, aber nicht zulasten des Bus- und Fußverkehrs
- möglichst separate Führung (kein gemeinsamer Geh-/Radweg)
- vorfahrtsberechtigt in Tempo-30-Zonen mittels Fahrradstraßen
- durchgängig hohe Belagsqualität
- Absenkungen an allen Kreuzungen für eine ebene und möglichst hindernislose Fahrt
- Kennzeichnung durch besondere Markierungen
- gute Anbindung an ein dichtes Radwegenetz und integriert in das Wegweisungssystem
- höchste Priorität beim Winterdienst
- prioritäre Umsetzung beim Radwegeplanungs- und -bauprogramm

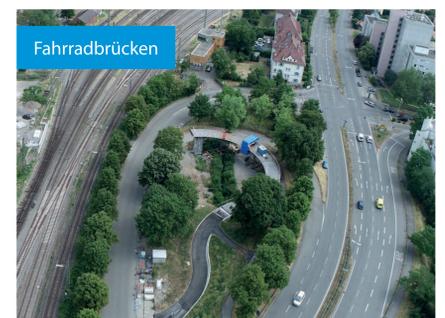


## Erarbeitung von Qualitätsstandards

Die Qualität muss bei Radvorrangrouten stimmen, damit noch mehr Menschen aufs Fahrrad umsteigen. Es sollen direkte und attraktive Verbindungen entstehen, entweder durch Veränderungen bestehender oder den Bau neuer Angebote. Doch das wird nicht überall möglich sein. Teilweise fehlt der Platz, oder unterschiedliche Interessen und Planungen stehen sich entgegen. Es gilt, darauf neue Antworten und Kompromisse zu finden. Die Qualitätsstandards sind als Zielwerte und die Routenführungen als Zielführungen zu verstehen, die in der konkreten Planung berücksichtigt und abgewogen werden müssen.

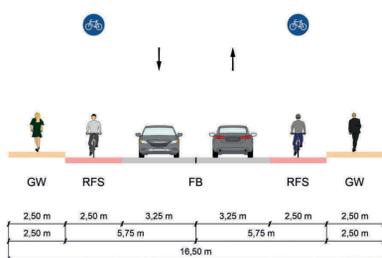
### Ziele

- Trennung zu anderen Verkehrsteilnehmenden
- Standards zu Markierungen, Belag und Qualität, Winterdienst, etc.
- ausreichende Breiten je Radverkehrsführungsform
- hohe Erkennbarkeit der Infrastruktur
- Qualitätsstandards in Abhängigkeit der Netzhierarchie
- sichere Führungsangebote auch an Kreuzungen

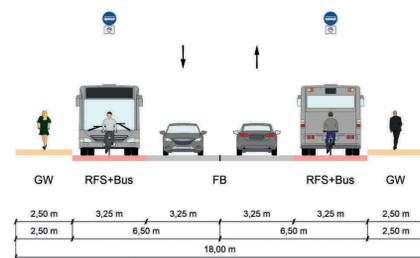


## Beispielquerschnitte für Radvorrangrouten

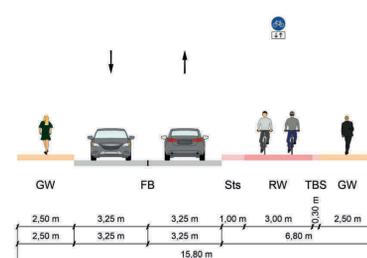
### Radfahrstreifen



### Umweltspur



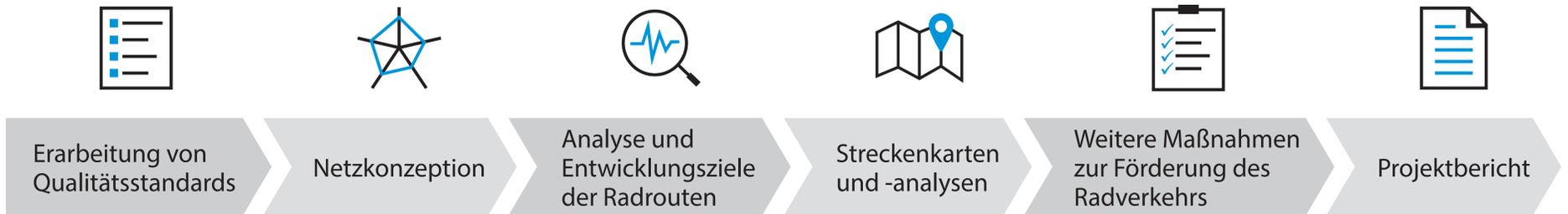
### Zweirichtungsradweg



# Radverkehrskonzept Tübingen 2030 (RVK)

## Projektlauf bei der Netzkonzeption

### Leistungsbausteine



### Parallel

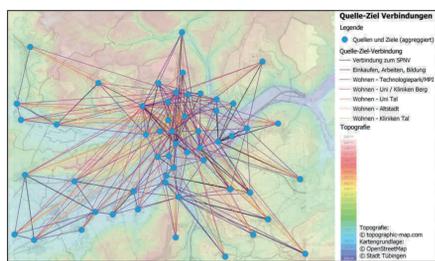


## Netzkonzeption – Erstellen eines Routennetzes

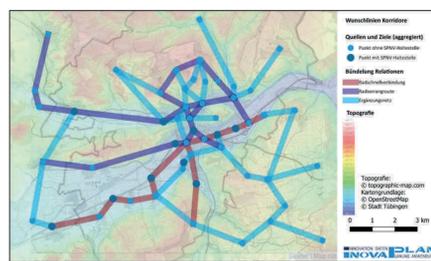
Mittelpunkt des neuen Konzepts ist die Entwicklung eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes. Ein sogenanntes **hierarchisches Zielnetz** wurde definiert mit den wichtigen Verbindungen für den Radverkehr. Diese können unterschiedliche Bedeutungen haben, z. B. regionale Verbindungen, lokale Verbindungen zwischen wichtigen Zielen des Alltags oder Zubringer und Tür-zu-Tür-Verbindungen (Ergänzungsnetz). Diese Kategorisierung ermöglicht es, konkrete Routenverläufe zu definieren. Dabei fließen auch die Erkenntnisse aus einer Ortsbefahrung und der Bürgerbeteiligung mit ein.



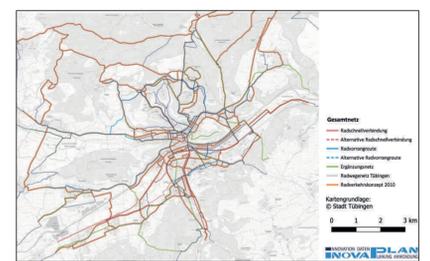
Analyse wichtiger Quell- und Zielverbindungen



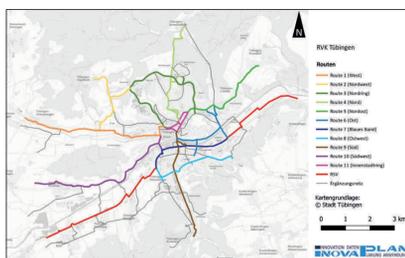
Netzentwicklung unter Berücksichtigung natürlicher und nutzungsbedingter Hindernisse (z. B. Bebauung, Topografie)



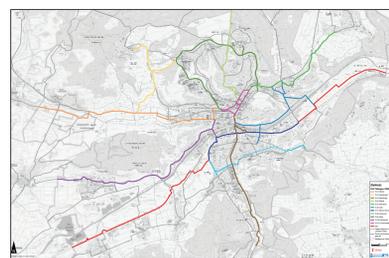
Netzüberlagerung mit den vorhandenen Netzen



Entwicklung eines Netzentwurfs und von Routen



Weiterer Input durch Bürgerbeteiligung/ Finalisierung des Netzentwurfs



# Qualitätsstandards – Fahrradstraßen

## Fahrradstraßen 2.0 für Tübingen

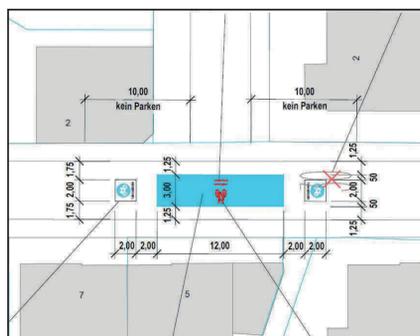
### Ziel: mehr Sicherheit und Komfort für den Radverkehr

Fahrradstraßen in Tübingen unterscheiden sich kaum von anderen Straßen. Das soll sich in Zukunft ändern. Fahrradstraßen sollen künftig eine deutlich wichtigere Rolle spielen als bisher. In diesen Straßen rückt der Radverkehr in den Mittelpunkt. Schon jetzt dürfen Radfahrende in Fahrradstraßen nebeneinander fahren und sich auch unterhalten. Das ist gesetzlich geregelt.

Die **Ziele** für Fahrradstraßen in Tübingen sind:



## Neue Standards für Fahrradstraßen



Aktuell gibt es in Tübingen acht Fahrradstraßen. Die bestehenden Fahrradstraßen sollen sukzessive mit einem besseren Qualitätsstandard versehen werden.

# Qualitätsstandards – Fahrradparken

## Ziel: sichere und komfortable Radabstellanlagen

126 Hinweise zu fehlenden Abstellmöglichkeiten sind während der Online-Beteiligung bei der Stadtverwaltung eingegangen und teilweise ins Sofortmaßnahmenprogramm eingeflossen. Insbesondere im Altstadt- und Innenstadtbereich ist die Nachfrage nach Parkmöglichkeiten groß.

Fahrradparken ist ein wichtiger Baustein in der Radverkehrsförderung. Die Menschen wollen ihre hochwertigen Fahrräder, Pedelecs, Sonderfahräder, Lastenräder etc. sicher abstellen. Der Anspruch an die Qualität der Parkangebote ist in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen. Die Stadtverwaltung baut das Angebot und die Qualität kontinuierlich aus. Geplant sind unter anderem:

- standardmäßig Fahrradabstellplätze an wichtigen – auch kleinen – Umsteigepunkten des ÖPNV
- Parkplätze zu Radparkplätzen umzunutzen, wenn Bedarf besteht und keine geeignete Alternative vorhanden ist
- mehr Abstellmöglichkeiten für die Altstadt (Bearbeitung im Altstadtrahmenplan)

### Allgemeine Qualitätsstandards:



Witterungsschutz

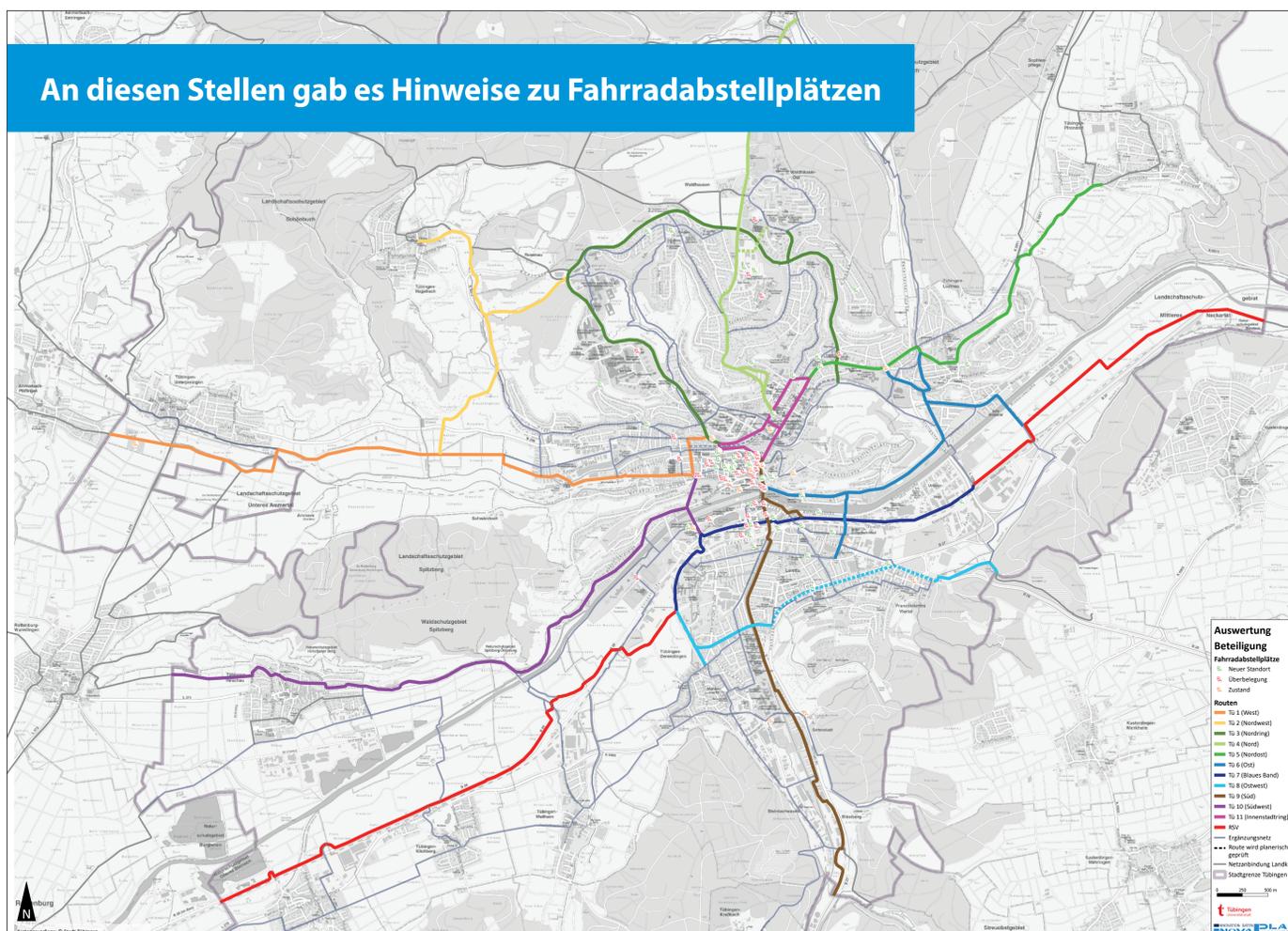


Schutz vor Vandalismus



Sonderfahräder (z. B. Lastenräder) bei der Dimensionierung der Abstellanlagen berücksichtigen

### Geeignete Abstellanlagen nach Nutzungen



Altstadt	Bildungseinrichtungen
Supermarkt	Bushaltestelle
Haltestellen Schienenpersonenverkehr	





## Das neue Radverkehrskonzept steht für ...

... eine strategische Handlungsgrundlage für die künftige Radverkehrsförderung

... Radwege für alle, aber insbesondere für Pendelnde und Schüler\_innen

... „Beteiligung“ = 1.800 Hinweise und 1.500 Kommentare

... neue und Tübingen-spezifische Qualitätsstandards

... mehr Fahrradstraßen in Tübingen

... kein konkretes Maßnahmenprogramm, die Maßnahmenebene erfolgt erst nachgelagert

... sichere, durchgängige und komfortable Radvorrangrouten

... ein hierarchisches Routennetz

... Sofortmaßnahmen

... mehr Radverkehr und Klimaschutz

... unkonventionelle Lösungen

