



BERNARD

GRUPPE

■ Rottenburg am Neckar

Klimaschutzteilkonzept – Mobilitätskonzept Radverkehr

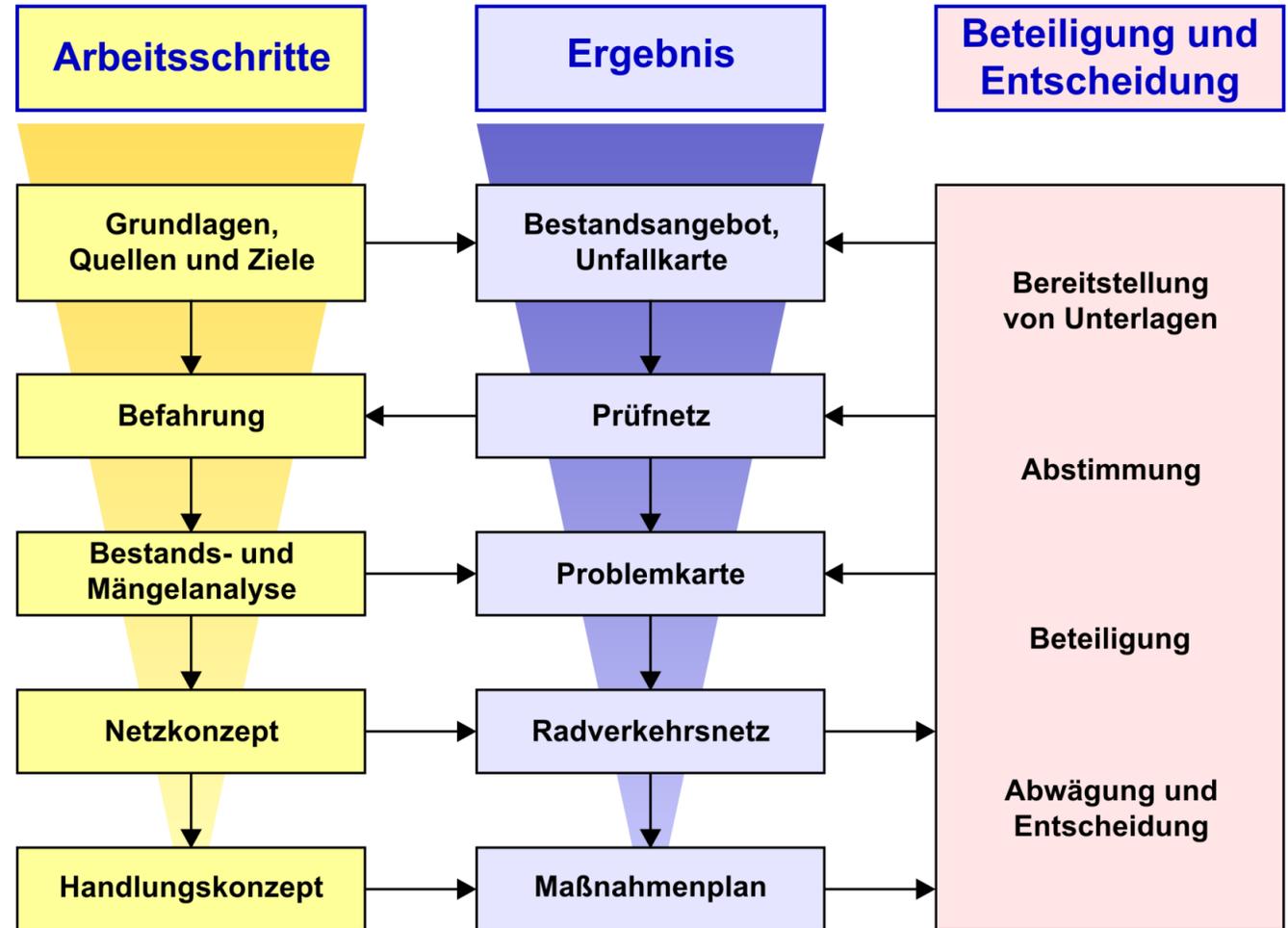
Dipl.-Geogr. Günter Bendias

Abschlussbericht im Gemeinderat am 24. November 2020

Aufgabenstellung

- Erarbeitung eines **Gesamtkonzeptes** für den Radverkehr
- Entwicklung eines **Radverkehrsnetzes** für die Stadt Rottenburg am Neckar unter Betrachtung aller Stadtteile und mit Anknüpfung an die Nachbarkommunen
- Differenzierung in **Alltags- und Freizeitrouten** (unterschiedliche Ansprüche)
- Analyse von **Defiziten und Lücken** im vorhandenen Radverkehrsnetz
- Darstellung des **Handlungsbedarfs** zur Beseitigung der Mängel im Radverkehrsnetz
- Analyse und Bewertung der **Fahrradabstellmöglichkeiten**, Empfehlungen zu geeigneten Abstellmöglichkeiten und zum Bedarf
- Umfassende Beteiligung von **Akteuren**
- Vorschläge zur **Öffentlichkeitsarbeit**, zur **Verstetigung** und zum **Controlling**
- Abschätzung der **Verlagerungspotenziale**
- **Energie- und Treibhausgasbilanz**

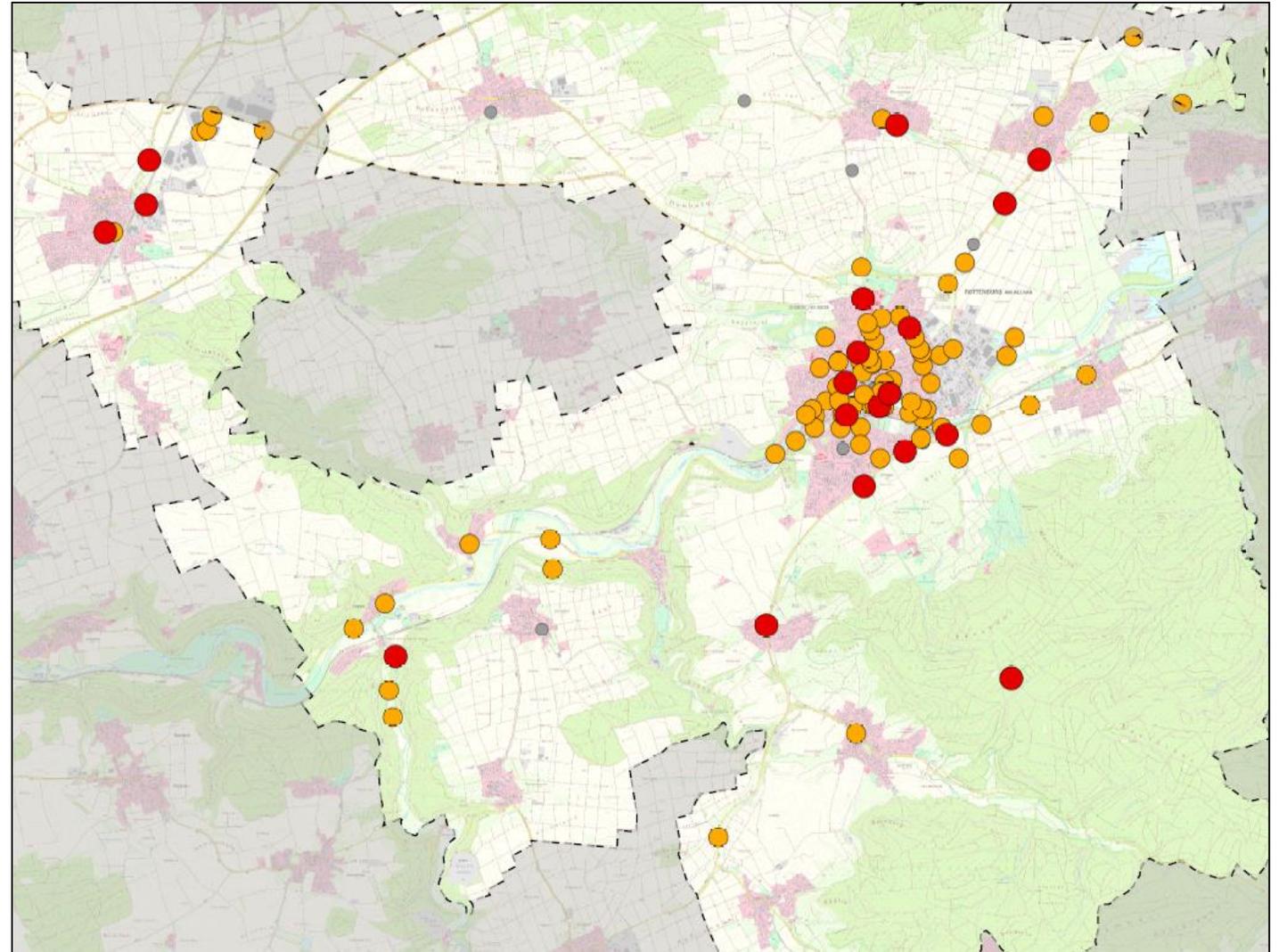
Vorgehensweise



**Unfälle mit
Radverkehrsbeteiligung:
Übersicht**

Unfälle der Jahre 2015-2017 mit

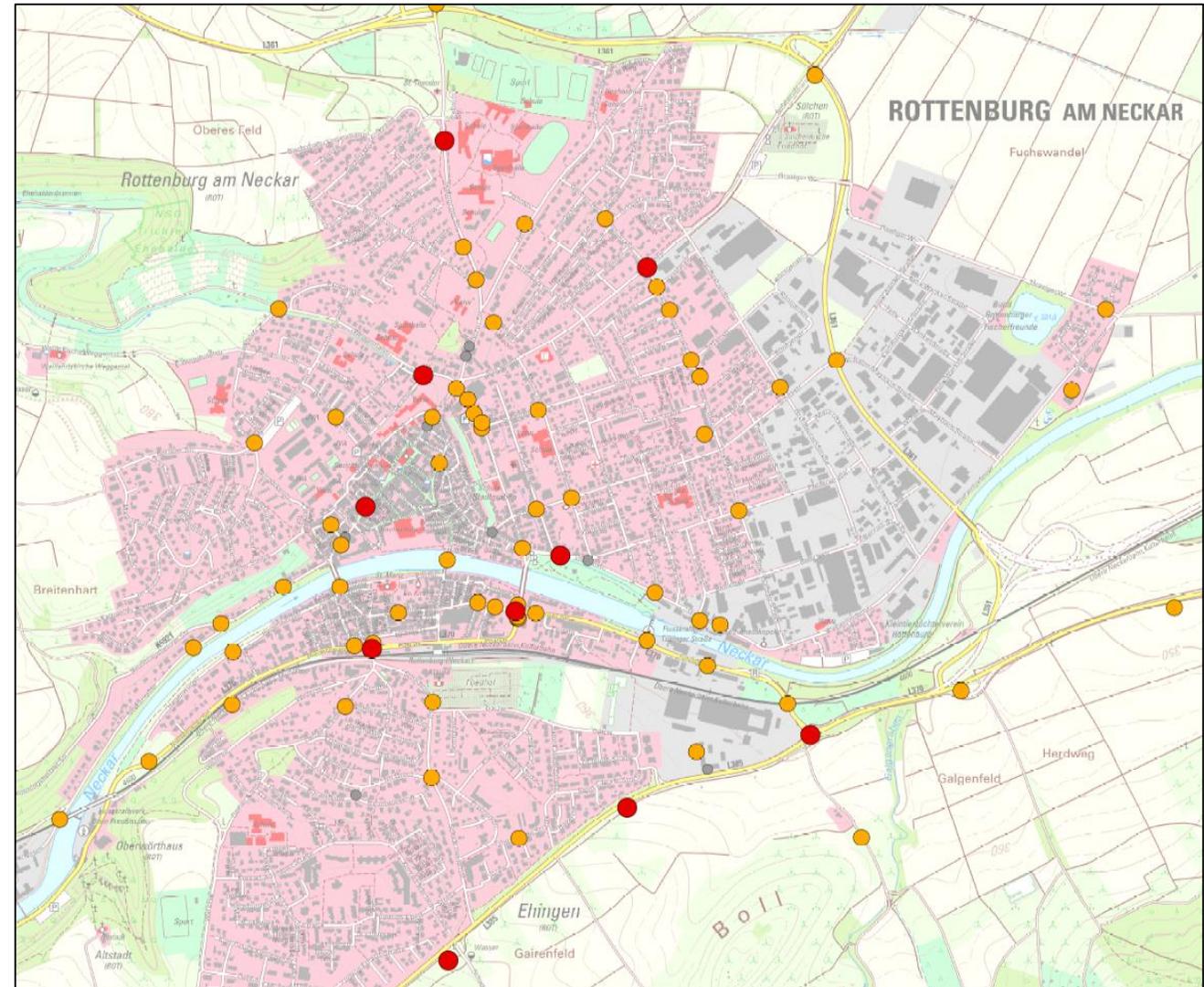
- Schwerverletzten
- Leichtverletzten
- Sachschaden



**Unfälle mit
Radverkehrsbeteiligung:
Kernstadt**

Unfälle der Jahre 2015-2017 mit

- Schwerverletzten
- Leichtverletzten
- Sachschaden



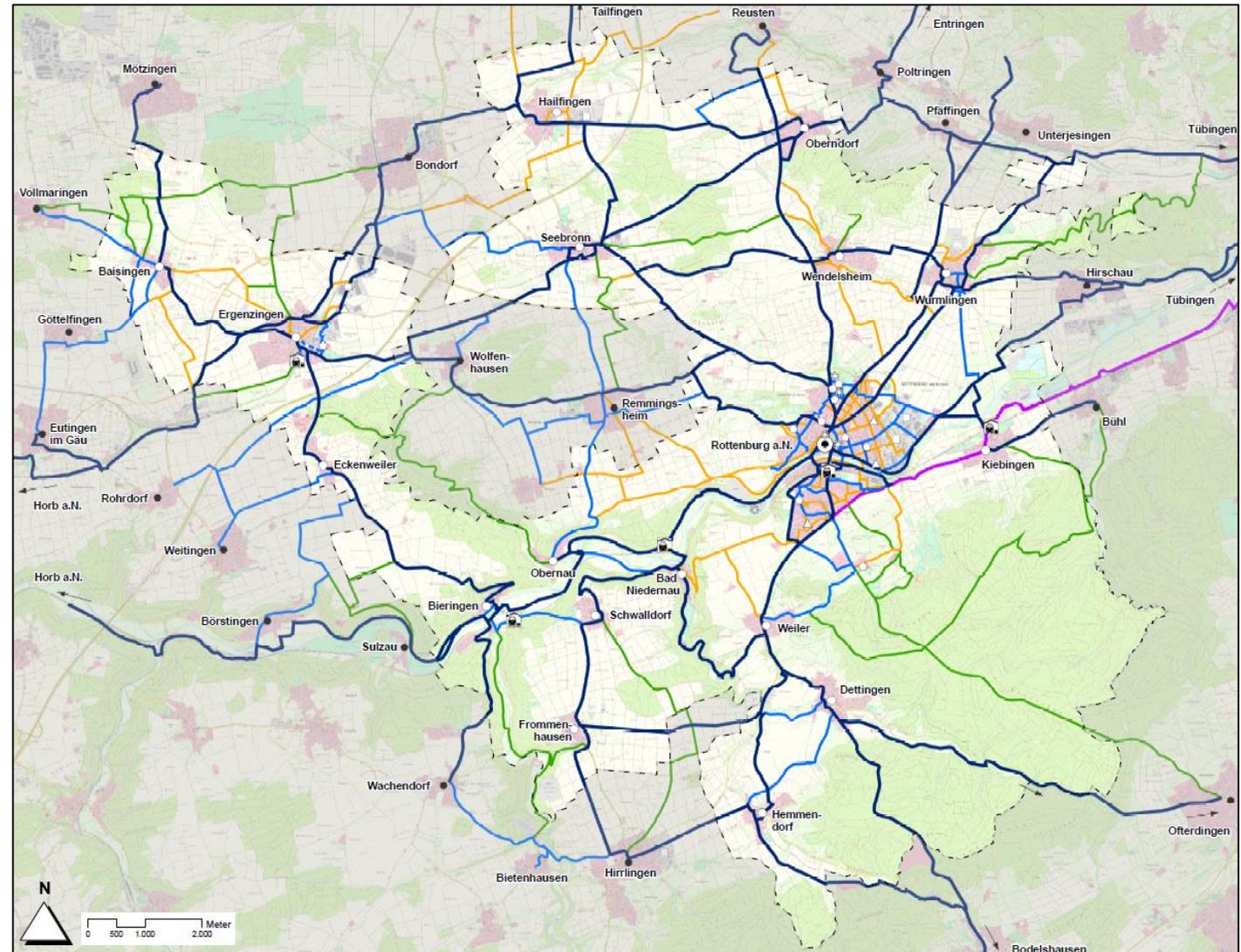
Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung

- Im Dreijahreszeitraum (2015 – 2017) wurden **127 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung** von der Polizei erfasst.
- Es gab 19 Schwer- und 94 Leichtverletzte.
- **104** dieser Unfälle ereigneten sich **innerorts**, ein Drittel der Unfallbeteiligten mit Fahrrad waren Kinder und Jugendliche bis 18 Jahren.
- Ein gutes Viertel waren Alleinunfälle, **57 %** der Innerortsunfälle mit zwei oder mehr Beteiligten waren Zusammenstöße mit **einbiegenden oder kreuzenden** Fahrzeugen.
- Bei Unfällen mit mehreren Beteiligten waren innerorts zu 72 % die Kfz-Lenker die Unfallverursacher.
- Zahlreiche Unfälle innerorts ereigneten sich im **Hauptstraßennetz** (beispielsweise in der Tübinger Straße), fehlende oder ungeeignete Radverkehrsinfrastruktur macht das Radfahren hier unsicher.

Radverkehrsnetz: Übersicht

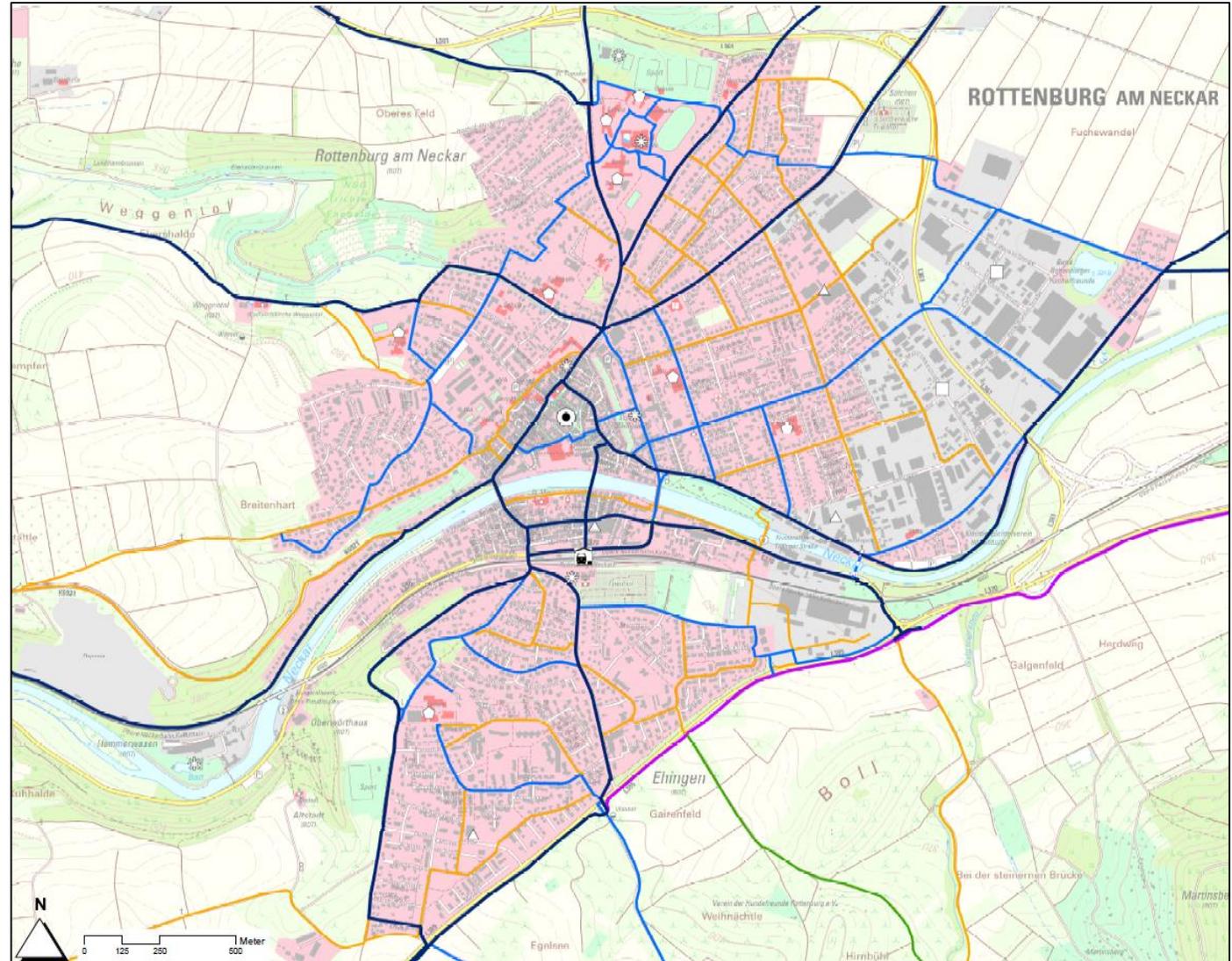
-  Hauptnetz 1. Ordnung
-  Hauptnetz 2. Ordnung
-  Netzergänzung (Neubau)
-  Ergänzungsnetz
-  ergänzendes Freizeitnetz

-  Altstadt
-  Stadtteil
-  Nachbarkommune
-  Bahnhof
-  Arbeitsplatzschwerpunkt
-  weiterführende Schule
-  Einkaufs-/Versorgungsschwerpunkt
-  Freizeitziel

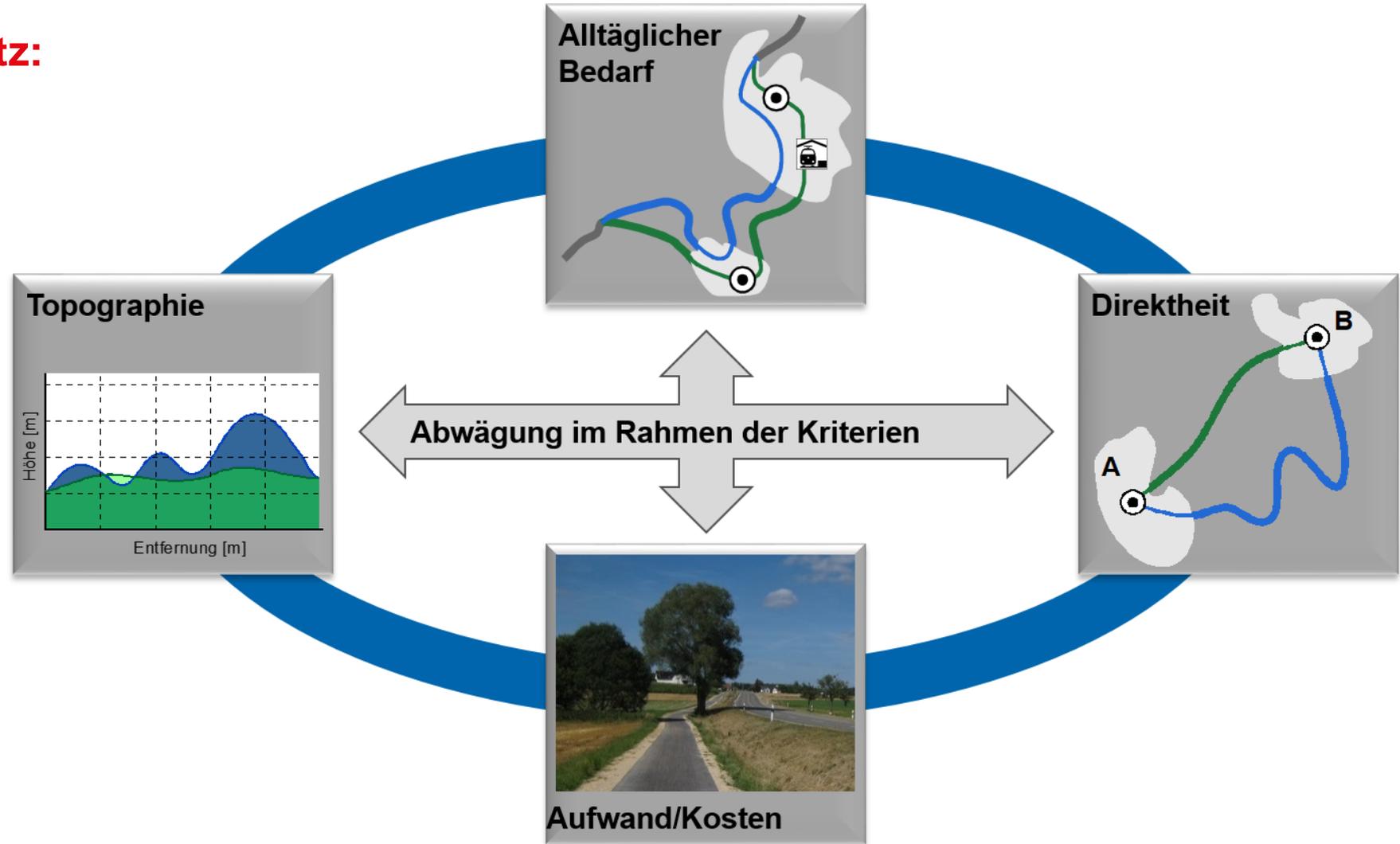


**Radverkehrsnetz:
 Kernstadt**

-  Hauptnetz 1. Ordnung
-  Hauptnetz 2. Ordnung
-  Netzergänzung (Neubau)
-  Ergänzungsnetz
-  ergänzendes Freizeitnetz
-  Altstadt
-  Stadtteil
-  Nachbarkommune
-  Bahnhof
-  Arbeitsplatzschwerpunkt
-  weiterführende Schule
-  Einkaufs-/Versorgungsschwerpunkt
-  Freizeitziel



**Alltagsroutennetz:
Kriterien der
kleinräumlichen
Routenwahl**



Alltagsroutennetz – Anforderungen

1. Schaffung **möglichst direkter, umwegarmer Verbindungen**.
Dabei sind raumstrukturelle und topografische Gegebenheiten zu berücksichtigen.
2. Vorschlag zur **angepassten Führungsform** des Radverkehrs
 - a) Innerorts: Keine Mitführung auf stark befahrenen Straßen
 - b) Außerorts: Gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Fahrzeugverkehr nur bei:
 - Verkehrsarmen Straßen
(max. 4.000 Kfz/d bei Tempo 70 bzw. max. 2.500 Kfz/d bei Tempo 100)
 - Wirtschaftswegen

Alltagsroutennetz – Anforderungen

4. Möglichst **wenig Straßenquerungen, keine ungesicherte Querung** bei stark befahrenen Straßen und an Anfang und Ende einer Zweirichtungsführung
(ab 5.000 Kfz/d Bau einer Querungshilfe notwendig, ab 15.000 Kfz/d LSA oder Unter- bzw. Überführung)
5. **Bestmögliche Sichtbeziehungen** an Knotenpunkten, Einmündungen, Unterführungen und Zufahrten
6. **Bei Nässe befahrbar**: Ebener und griffiger Fahrbahnbelag ohne Hindernisse, Rillen und Kanten
7. **Bei Nacht befahrbar** durch Beleuchtung in Siedlungsbereichen
8. **Im Winter befahrbar**, also muss Winterdienst möglich sein

Die verschiedenen Typen von Radfahrenden

Der Hase ist

- schnell, verkehrsgewandt, sicher
- hält Abstand zum Fahrbahnrand,
- biegt direkt Links ab
- benützt auch stark befahrene Strassen



Die Schildkröte ist

- langsam, ungeübt/unsicher,
- fährt nahe am Strassenrand
- nutzt indirektes Linksabbiegen
- fährt auf verkehrsarmen /-freien Strassen



Die verschiedenen Typen von Radfahrenden

Der Hase ist

- schnell, verkehrsgewandt, sicher
- hält Abstand zum Fahrbahnrand,
- biegt direkt Links ab
- benützt auch stark befahrene Strassen



Die Schildkröte ist

- langsam, ungeübt/unsicher,
- fährt nahe am Strassenrand
- nutzt indirektes Linksabbiegen
- fährt auf verkehrsarmen /-freien Strassen



Maßnahmenkonzeption – Befahrung und Mängel

a. Streckenmängel, differenziert nach:

- (Gefährliche) Strecke ohne Radverkehrsanlage, Netzlücken
- Kritische Radverkehrsführung (z.B. Zweirichtungsrادweg mit vielen Einmündungen, zu schmale Radwege)
- Schlechter Belag bzw. Oberfläche und
- Gefährliches Gefälle



zu schmaler Weg mit schlechtem Belag

Maßnahmenkonzeption – Befahrung und Mängel

b. Punktuelle Mängel, differenziert nach:

- Fehlende/ mangelhafte Querungshilfe
- Eingeschränkte Sicht (richtungsabhängig)
- Kritische Engstelle
- Fehlende/ fehlerhafte StVO-Beschilderung oder fehlende/ unzureichende Wegweisung
- Fehlende/ unzureichende Furtmarkierung
- Ausstattungsmangel (z.B. fehlende Beleuchtung, fehlende Abstellanlagen)
- Barrieren (z.B. Sperrgitter)



fehlende Querungshilfe

Maßnahmenkonzeption – Befahrung und Mängel

c. Knotenpunkt

- Ungenügende Verkehrssicherheit
- Umwegige bzw. unkomfortable Führung
- Fehlende Berücksichtigung des Radverkehrs

d. Fahrradparken

- Art der Fahrradständer
- Abstände zwischen den Einstellplätzen
- Lage, Überdachung

**Maßnahmenkonzeption:
 Darstellung Maßnahmenblatt
 Bestandsdaten**

Nr.: S 67 Dettingen Um-/Ausbau			
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg parallel L 389	Einmündung L 389	Hochwasserrückhaltebecken	535
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
außerorts	Land		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur ist untermäßig; Die Streckenführung ist unübersichtlich.			



**Maßnahmenkonzeption:
 Darstellung Maßnahmenblatt
 Maßnahmenvorschlag**



Handlungsleitfaden:

- Aufzeigen von Erfordernissen
- Maßnahmenvorschläge
- Prüfung, Abstimmung und Detailplanung erforderlich

Maßnahme			
Ausbau des bestehenden Weges nach Qualitätsstandard (außerorts)			
Priorisierung			
Dringlichkeit	gering (1-3)	mittel (4-5)	hoch (6-8)
	Bedeutung/Potenzial (max. 3)		3 Punkte
	Verkehrssicherheit/Gefährdung (max. 3)		0 Punkte
	Ausbauqualität (max. 2)		1 Punkte
	Gesamt (max. 8)		4 Punkte
Grobkostenschätzung	ca. netto EURO		80.300
Realisierungshilfe	Musterlösungen 9.3		

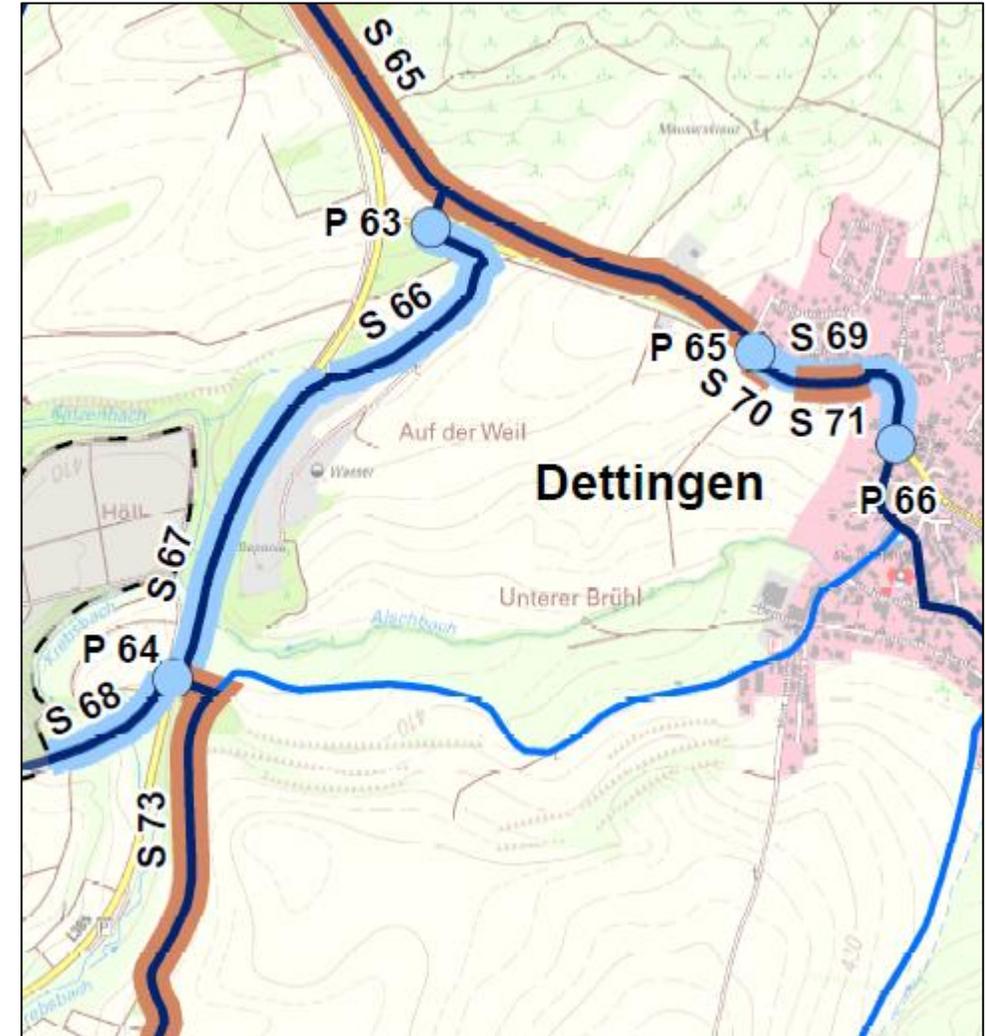
**Maßnahmenkonzeption: Darstellung
 Maßnahmenplan Detail**

Punktmaßnahme

- Barriere, Furt
- Neubau, Um-/Ausbau, Markierung, Radweganfang/-ende
- Belag, Bord, Licht
- Radparken
- Sonstige

Streckenmaßnahme

- StVO-Beschilderung
- Neubau, Um-/Ausbau, Markierung
- Belag, Licht
- Sonstige



Beteiligung von Akteuren und Öffentlichkeit

1. Angebotsanalyse und Mängelerfassung: Auswertung vorhandener Unterlagen

- „Radar-Meldungen“ im Rahmen der **Stadtradel-Wettbewerbe** 2017 bis 2019, Meldungen der **Radwegegruppe** der Lokalen Agenda 21, Verbesserungsvorschläge von interessierten Bürgern auf dem **NI-Festival** – 2017

2. Netzkonzeption

- Entwürfe von Wunschlinien- und Prüfnetz wurden von der Stadtverwaltung mit der **Radwegegruppe** und den **Ortsvorstehern** diskutiert. Die Anregungen wurden bewertet und sachgerecht in die Netzkonzeption einbezogen.

3. Bürgerwerkstatt

- Entwurf **Maßnahmenkataster** im Januar 2020 auf der Homepage der Stadt veröffentlicht, Bürgerwerkstatt am 11.02.2020.

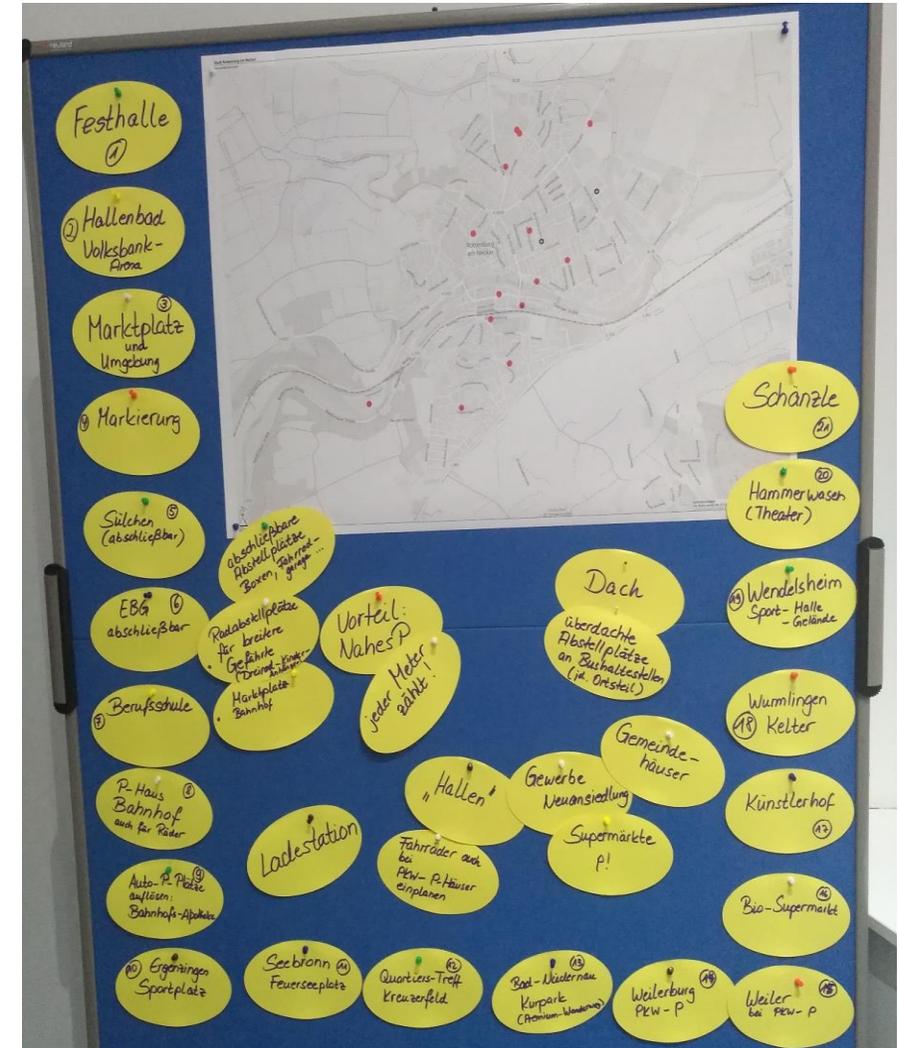
4. Baulastträrgespräch

- Abstimmungsgespräch mit den Baulastträgern (Landkreis Tübingen, Regierungspräsidium Tübingen) am 27.02.2020.

Beteiligung: Bürgerwerkstatt und Online-Beteiligung

- **Bürgerwerkstatt:**
 - Ca. 50 Teilnehmer*innen,
 - vier moderierte Arbeitsgruppen: Stadtteile, Kernstadt, Fahrradparken,
 - Vorstellung der Arbeitsgruppenergebnisse im Plenum,
 - im Anschluss erfolgte die Aufbereitung, Bewertung und Abstimmung der Ergebnisse.
- **Online-Beteiligung:**
 - Bis zum 31.03.2020 konnten Anregungen zum Radverkehrskonzept gegeben werden.
 - Davon machten weitere Personen und die Radwegegruppe Gebrauch.
 - Im Anschluss erfolgte die Aufbereitung, Bewertung und Abstimmung der Ergebnisse.

Beteiligung:
Bürgerwerkstatt Ergebnisse der
Arbeitsgruppe Fahrradparken



Ergebnisse: Bürgerwerkstatt und Online-Beteiligung

	Stadtteile		Kernstadt		Radparken		gesamt	
	Werkstatt	schriftlich	Werkstatt	schriftlich	Werkstatt	schriftlich	Summe	Anteil
bereits im Mobilitätskonzept enthalten	9	1	8	6	7		31	24%
allgemeine Anmerkung	1	3	2		6		12	9%
aufgenommen	13	3	14	4	18	2	54	43%
keine Aufnahme in die vorliegende Konzeption	16	4	2	5	3		30	24%
Summe	39	11	26	15	34	2	127	100%

- Aus der Bürgerwerkstatt sind 99 Anregungen hervorgegangen, weitere 28 folgten schriftlich.
- Über **40 %** der Anregungen wurden **aufgenommen**. Ein knappes Viertel konnte nicht aufgenommen werden. Für diese Vorschläge erfolgt aber ggf. eine weitere Prüfung und Maßnahmenrealisierung.

Ergebnisse: Bürgerwerkstatt und Online-Beteiligung im Bericht

- Alle Anmerkungen wurden tabellarisch aufbereitet (s. Beispiel) und sind dem Bericht angehängt.

Anregung Bürgerwerkstatt 11.02.2020	Stadtteil	Art	Stellungnahme
Ausbau L 360: nicht als Führung für den Radverkehr geeignet; Aufnahme alternativer Strecke ins Netz	Baisingen		Das Land hatte einen straßenbegleitenden Radweg abgelehnt. Die Stadt baut im Rahmen der Flurbereinigung einen Feldweg westlich der L 360 in Asphalt aus. Die Strecke wurde ins Netz aufgenommen.
Asphaltierter Radweg (Flurbereinigung)	Baisingen		Die Stadt baut im Rahmen der Flurbereinigung Feldwege in Asphalt aus. Die Strecke wurde ins Netz aufgenommen.
Asphaltierter Radweg (Flurbereinigung)	Baisingen		Die Stadt baut im Rahmen der Flurbereinigung Feldwege in Asphalt aus. Die Strecke wurde ins Netz aufgenommen.
Schutzstreifen auf der Brücke	Baisingen		Nach Umsetzung der Flurbereinigung wird hierzu eine Abstimmung mit RP und LRA erfolgen.
Netzänderung: zwei asphaltierte Wege westlich statt Führung entlang der Kreisstraße	Baisingen		Die beiden Wege sind in ausreichender Qualität vorhanden und im Netz dargestellt. Die Führung entlang der Kreisstraße wird im Netz belassen.
direkte Anbindung nach Bondorf besteht bereits	Baisingen		Wurde als Freizeitweg aufgenommen, Querung L 1361 ist vorhanden.

	aufgenommen
	keine Aufnahme in die vorliegende Konzeption (ggf. spätere Realisierung oder weitere Prüfung)

Maßnahmen: Übersicht

- Im Maßnahmenkataster sind insgesamt **251 Maßnahmen** enthalten, davon
 - 127 Streckenmaßnahmen,
 - 82 punktuelle Maßnahmen und
 - 42 Maßnahmen zum Fahrradparken.
- Die **Priorisierung** (nach Bedeutung des Netzbestandteils, Verkehrssicherheit und Ausbauqualität) der punktuellen und der Streckenmaßnahmen ergab:
 - 99 Maßnahmen mit hoher Dringlichkeit, die schnell umsetzbar sind (Sofortmaßnahmen)
 - 37 mit hoher Priorität, die vorrangig auszubauen sind
 - 33 mit mittlerer Priorität
 - 38 mit niedriger Priorität, die zu einem späteren Zeitpunkt ausgebaut werden können
 - 2 Maßnahmen wurden bereits umgesetzt

Maßnahmen: Art und Kosten nach Baulasträger

	Bund	Bahn	Bahn/ Land	Land	Land/ Landkreis	Landkreis	Land/ Rottenburg a. N.	Landkreis/ Rottenburg a. N.	Rottenburg am Neckar	Diözese Rottenburg-S.	staatliches Hochbauamt	privat	Summe
Barriere, Furt	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	38.000 €	0 €	0 €	0 €	38.000 €
Neubau	0 €	1.600.000 €	3.000.000 €	375.500 €	0 €	1.569.600 €	0 €	0 €	2.533.900 €	0 €	0 €	0 €	9.079.000 €
Um-/Ausbau	0 €	2.000 €	0 €	251.800 €	500.000 €	96.400 €	0 €	0 €	868.900 €	0 €	0 €	0 €	1.719.100 €
Radweganfang/ -ende	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	4.000 €	0 €	0 €	0 €	4.000 €
Markierung	10.000 €	8.000 €	0 €	6.400 €	0 €	3.800 €	11.900 €	1.000 €	123.300 €	0 €	0 €	0 €	164.400 €
Belag, Bord	0 €	0 €	0 €	115.400 €	0 €	33.200 €	0 €	0 €	519.500 €	0 €	0 €	0 €	668.100 €
Licht, Randmarkierung	0 €	0 €	0 €	1.500 €	0 €	0 €	0 €	0 €	356.150 €	0 €	0 €	0 €	357.650 €
StVO- Beschilderung	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	12.600 €	0 €	0 €	0 €	12.600 €
Radparken	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	7.000 €	0 €	0 €	1.101.600 €	57.800 €	126.200 €	181.600 €	1.474.200 €
Sonstige	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	2.000 €	0 €	0 €	0 €	2.000 €
Summe	10.000 €	1.610.000 €	3.000.000 €	750.600 €	500.000 €	1.710.000 €	11.900 €	1.000 €	5.559.950 €	57.800 €	126.200 €	181.600 €	13.519.050 €

Kernelemente der Radinfrastruktur in Rottenburg am Neckar

- **Schutzstreifen** werden schon an vielen Stellen eingesetzt, das Angebot soll erweitert werden (Mindestbreite 1,50 m), **Radfahrstreifen** sollen eine Mindestbreite von 1,85 m haben. Bei beiden Angeboten ist ein **Sicherheitstrennstreifen** zum ruhenden Kfz-Verkehr (0,75 m) zwingend erforderlich.
- **Furtmarkierungen** verdeutlichen den Vorrang des Radverkehrs an Einmündungen, Knoten und Ausfahrten.
- **Kreisverkehre** mit möglichst schmaler Kreisfahrbahn und aufgehöhtem Innenring reduzieren das Unfallrisiko für die Radfahrenden.
- Weitere **Einbahnstraßen** können für den Radverkehr geöffnet werden.
- Weitere Routen des Hauptnetzes außerorts sollen mit reflektierenden **Randmarkierungen** ausgestattet werden, **Querungen** über stark befahrene Straßen sollen gesichert werden.
- **Fahrradstraßen** sollen für mehrere Straßenzüge als neues Element in Rottenburg am Neckar - vor allem zur Sicherung des Schülerverkehrs - eingerichtet werden

**Gartenstraße:
Schutzstreifen und
Furtmarkierung**



**Gartenstraße:
Schutzstreifen,
Sicherheitstrennstreifen
fehlt**

Nr.:	S 18	Kernstadt	Markierung
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Gartenstraße	Haus Nr. 89	Vogesenstraße	359
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	7.000	30
Routenbestandteil			
RSV	<input type="checkbox"/>	RadNETZ	<input checked="" type="checkbox"/>
Hauptnetz 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
Ergänzungsnetz	<input type="checkbox"/>	Freizeitnetz	<input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr fehlt; Unfallschwerpunkt Zur Markierung eines Sicherheitstrennstreifens fehlt der Platz im derzeitigen Fahrbahnquerschnitt.			

Empfehlung:

- Verlagerung der Kfz-Stellplätze



Tübinger Straße: veraltete Infrastruktur, Unfallhäufungsstrecke



**Tübinger Straße:
veraltete Infrastruktur,
Unfallhäufungsstrecke**

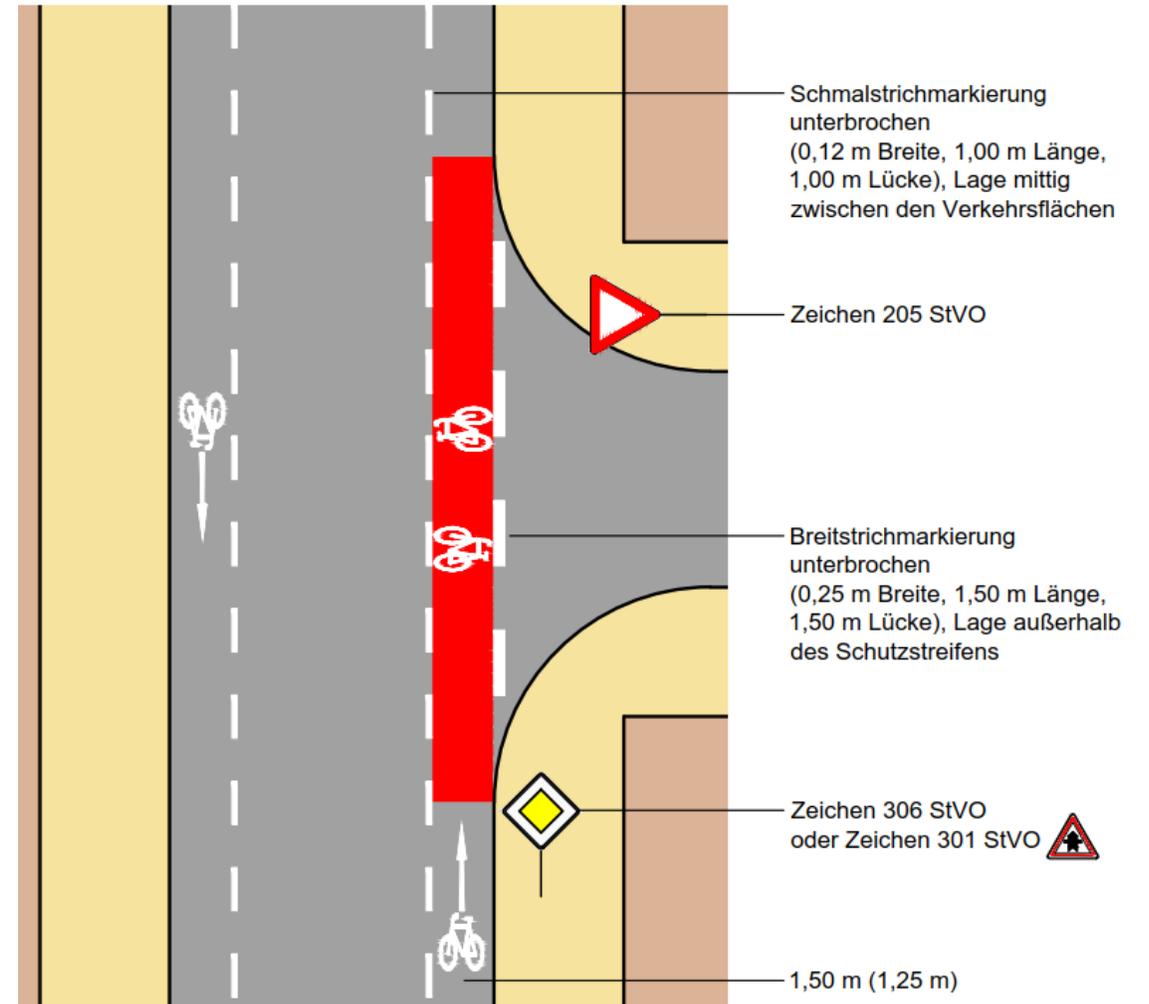
Empfehlung:

- Stadteinwärts:
einseitiger Schutzstreifen
- Stadtauswärts:
Gehweg Radverkehr frei
- jeweils rote Furtmarkierungen an
Autohäusern und Tankstellen

Nr.:	S 30	Kernstadt	Markierung
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Tübinger Straße	Kreisverkehr	Höhe neue Neckarbrücke	690
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
innerorts	Rottenburg am Neckar	7.900	50
Routenbestandteil			
RSV	<input type="checkbox"/>	RadNETZ	<input type="checkbox"/>
Hauptnetz 1. Ordnung	<input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung	<input type="checkbox"/>
Ergänzungsnetz	<input type="checkbox"/>	Freizeitnetz	<input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Radverkehrsinfrastruktur fehlt			



Schutzstreifen
Furtmarkierungen



Quelle: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in BW

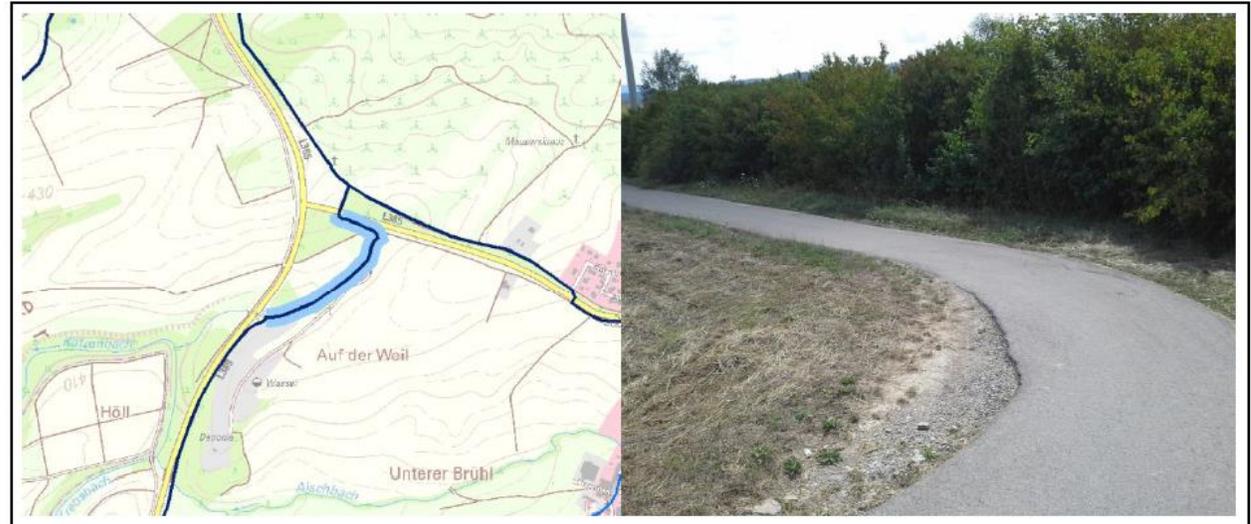
Dettingen

Weg parallel L 389

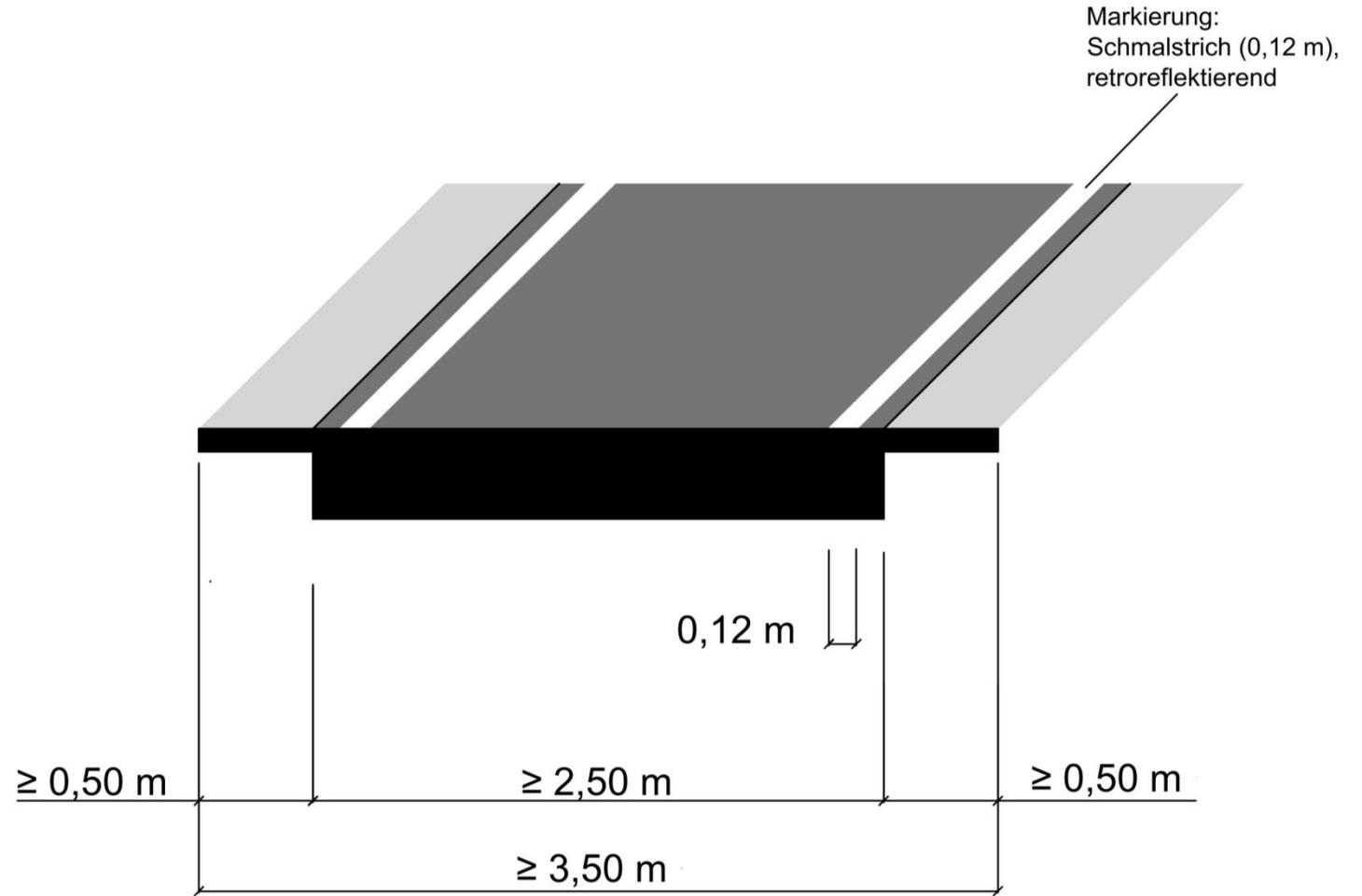
Nr.: S 66 Dettingen		Um-/Ausbau	
Lage	Von	Bis	Länge [m]
Weg parallel L 389	L 385	L 389	415
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V_{zul} [km/h]
außerorts	Rottenburg am Neckar		Kfz nicht zugelassen
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/>
		Ergänzungsnetz <input type="checkbox"/>	Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem			
Randmarkierung fehlt			

Empfehlung:

- Aufweitung des Weges im Kurvenbereich
- **Randmarkierung**



Fahrradroute außerorts
Randmarkierung



Quelle: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in BW

Dettingen
Querung L 389

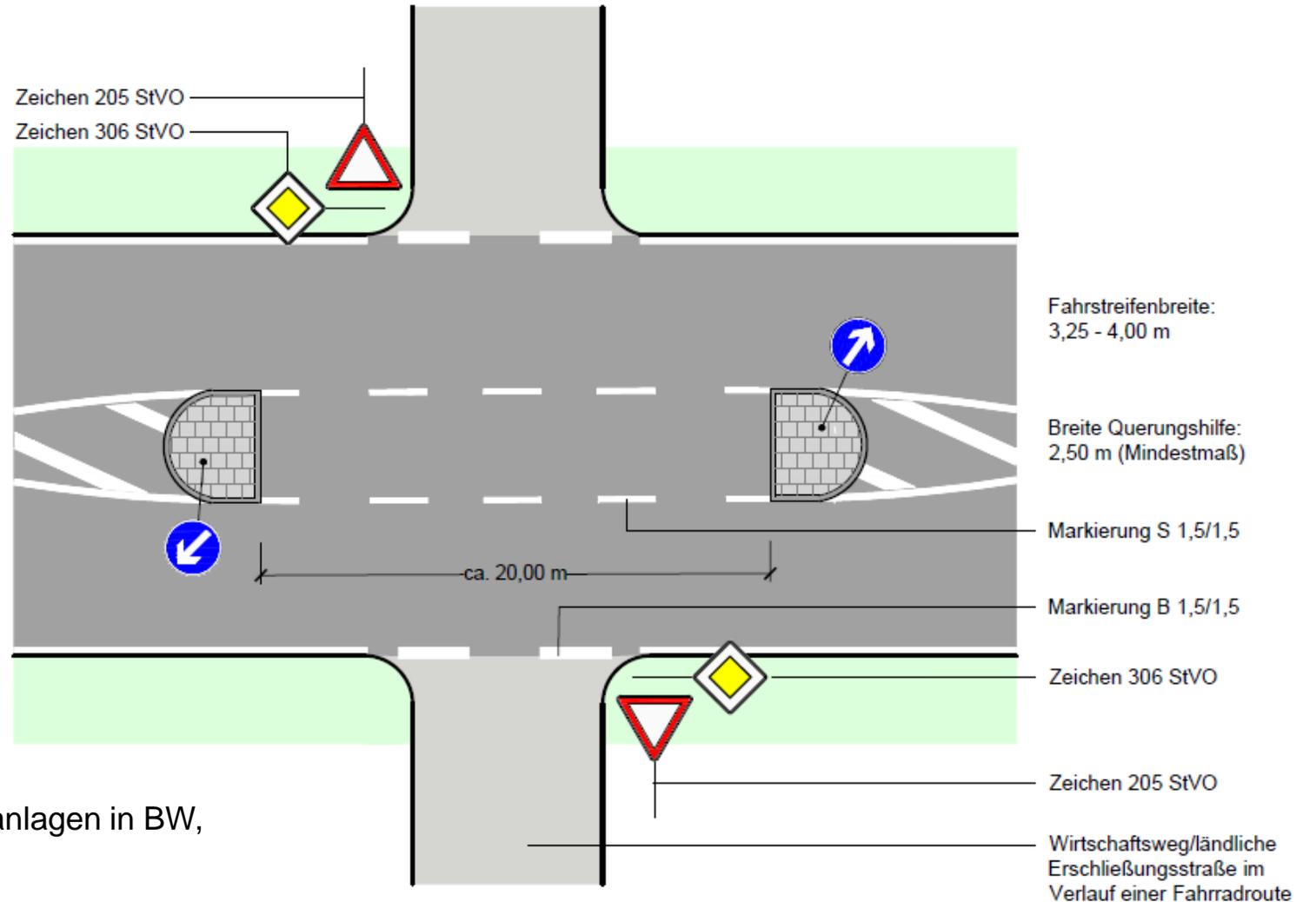
Nr.: P 64 Dettingen		Neubau	
Lage Querung L 389 Höhe Hochwasserrückhaltebecken			
Ortslage	Baulast*	DTVw [Kfz/24 h]	V _{zul} [km/h]
außerorts	Land	10.400	100
Routenbestandteil			
RSV <input type="checkbox"/>	RadNETZ <input type="checkbox"/>	Hauptnetz 1. Ordnung <input checked="" type="checkbox"/>	Hauptnetz 2. Ordnung <input type="checkbox"/> Ergänzungnetz <input type="checkbox"/> Freizeitnetz <input type="checkbox"/>
Mangel/Problem Querungsdefizit Die stark belastete Landesstraße wird schnell befahren.			

Empfehlung:

- Anlage einer geteilten Querungshilfe



Geteilte Querungshilfe



Quelle: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in BW,
Musterblatt: 9.4-3

Fahrradstraßen

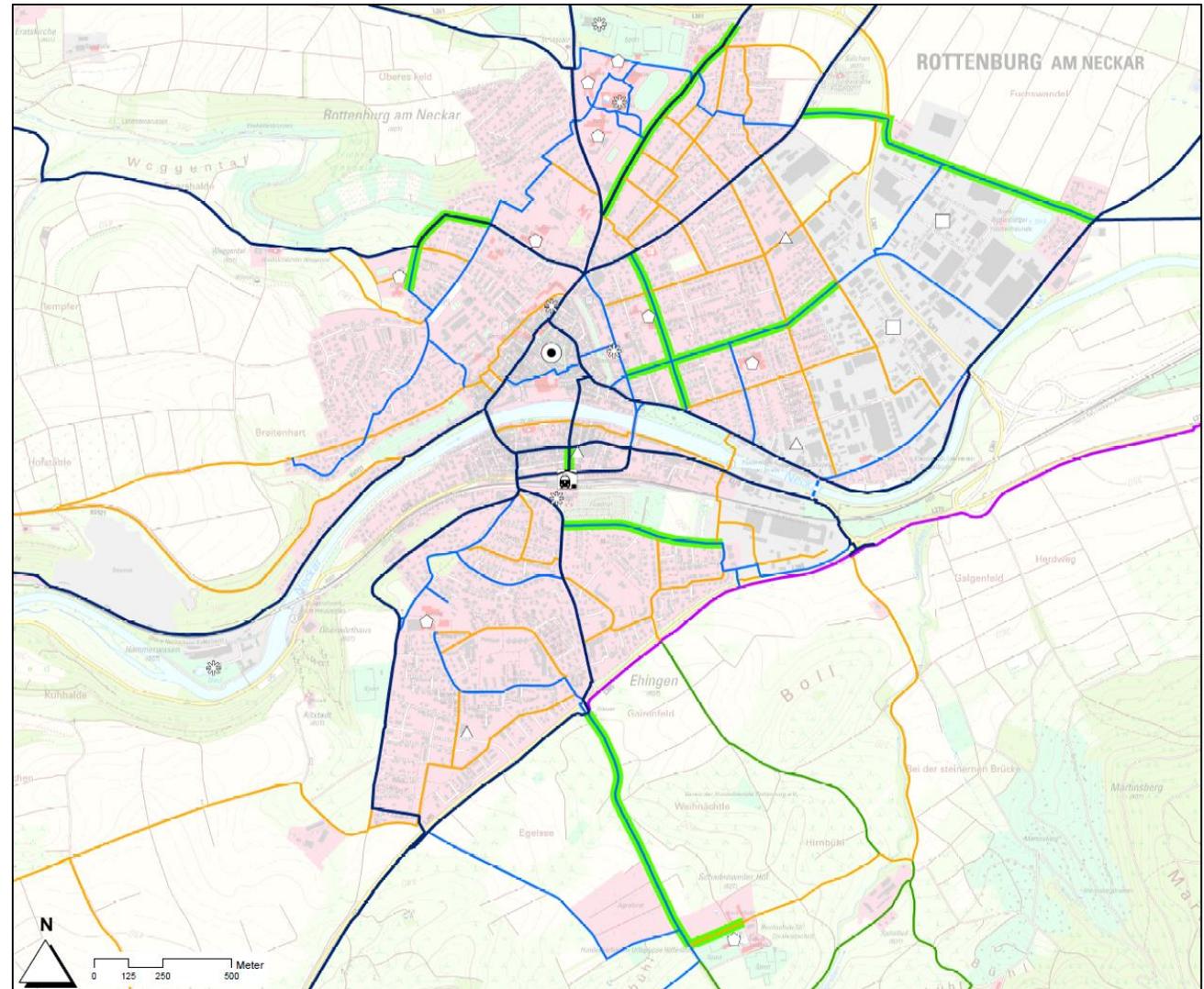
Fahrradstraßen sollen für mehrere Straßenzüge als neues Element in Rottenburg am Neckar - vor allem zur Sicherung des Schülerverkehrs - eingerichtet werden:

- **Wegentalstraße:** Anbindung Schulen
- **Jahnstraße:** Anbindung Schul- und Sportgelände, Bestandteil des Hohenzollernradweges
- **Mechthildstraße:** Anbindung Schule und Nord-Süd-Verbindung
- **Schuhstraße:** Anbindung Schule und ggf. Entlastung der Gartenstraße
- **Grasiger Weg** und **Dätzweg:** Verbindung wichtiger Hauptnetzstrecken

Weitere Fahrradstraßen wurden in Rahmen der **Bürgerwerkstatt** vorgeschlagen und übernommen:

- Nördlicher Bereich der **Bahnhofstraße** zur Attraktivierung der Nord-Süd-Achse Altstadt – Bahnhof
- **Schadenweilerstraße** und Schadenweiler Hof zur Anbindung der Hochschule für Forstwirtschaft

Fahrradstraßen



**Fahrradstraße
(Wörthstraße,
Ulm)**



Fahrradstraße



- Fahrradstraßen sind Straßen, die vor allem dem **Radverkehr vorbehalten** sind
- Anderer Fahrzeugverkehr ist ausnahmsweise mit **Zusatzzeichen** zuzulassen
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit: **max. 30 km/h**
- Fahrradstraßen sind aufgrund ihrer Qualität insbesondere für **Hauptverbindungen** des Radverkehrs/ bei **hohem Radverkehrsaufkommen** sinnvoll
- Funktion: **Bündelung** des Radverkehrs
- Zum Erreichen von hohen Reisegeschwindigkeiten ist es sinnvoll, den **Radverkehr** an allen Einmündungen zu **bevorzugen** (situationsabhängig)
- Zur sicheren Führung von Routen des touristischen Radverkehrs können schwach belastete Straßen auch **außerorts** als Fahrradstraßen beschildert werden

Fahrradabstellanlagen: Beispiel Schulen

- Diebstahlsicheres Abstellen: Standsicherheit, **Anschließen des Rahmens** und eines Laufrades,
- bei Einstellung in einer Ebene **mindestens 70 cm Abstand** zwischen den Einstellplätzen, bei wechselnd hoher und tiefer Einstellung mindestens 50 cm,
- zusätzlich abschließbare Anlagen (**Boxen, Sammelgarage**) anbieten,
- Anlage **überdachen**.

Fahrradabstellanlagen: Beispiel Schulen, „Felgenklemmer“



Realschule Kreuzerfeld



Hohenbergschule



Carl-Joseph-Leiprecht-Schule

Fahrradabstellanlagen: Beispiel Schulen, geeignete Ständer, ohne Überdachung



St. Clara



Paul-Klee-Gymnasium

Kommunikationsstrategie

- STADTRADELN vorbildlich: PMs, Homepage, OB als Vorbild, Veranstaltungen, Preise
- Zur Vermarktung **Slogan und Logo** für Radaktivitäten entwickeln lassen
- **Internetauftritt**: kontinuierlich eigene Rubrik
- **Social Media** Kanäle nutzen
- Aktionen, Auszeichnungen, Touren, Aktionstage
- **Neubürgermarketing**
- **Pedelecförderung**: Testtage, Fahrsicherheitstrainings, Lastenpedelecs
- Sprechstunde für Bürger*innen, Meldeplattform für Schäden
- **Kooperationen**: Schulen, Arbeitgeber, Handel, Hochschulen, Kirchen

Schwerpunktthema „Radelkids“

- Infrastruktur: **Fahrradstraßen**, Sichere **Abstellanlagen**
- **Radschulwegpläne**, „**Eltern-Taxi-Haltestellen**“ in einiger Entfernung zur Schule ausweisen
- Fahrtechnik: **Fahrradparcours**, Fahrtrainings
- Fahrrad: Radchecks, **Beleuchtungsaktionen**, Arbeitsgemeinschaften an Schulen (Weiterführung des **Fahrradverkehrssicherheitstages**)
- **Events**: feierlicher Einweihung neuer Infrastruktur, schulübergreifende Tour durch die Stadt
- Filmwettbewerb, **Social Media**

Schwerpunktthema Lastenesel

- In der Kernstadt sind viele **Nutzfahrzeuge** unterwegs, die auf den innerstädtischen Kurzstrecken viel **CO₂** emittieren, die **Aufenthaltsqualität einschränken** und den **Rad- und Fußverkehr gefährden**.
- Ein nennenswerter Teil dieses innerstädtischen Warentransportes soll auf **Lastenräder** und **–pedelecs** verlagert werden.
- Die Stadt Rottenburg am Neckar soll (weiterhin) selber Lastenräder einsetzen und Firmen beauftragen, die das tun (Vorbildfunktion).
- Über **Einsatz- und Fördermöglichkeiten** soll mit WGT und HGV informiert werden.
- Eine **Online-Plattform** für Händler und Hersteller soll Auskunft über die Auslieferung per Rad geben.

Schwerpunktthema Stadtteilvernetzung

- Es besteht ein gutes Netz an **land- und forstwirtschaftlichen Wegen**, das die 17 Stadtteile miteinander verbindet.
- Die wichtigsten Routen sollen mit **Randmarkierungen** versehen werden.
- Es sollen Radelnde, die auf einer Strecke regelmäßig unterwegs sind, als **Radroutenpaten**, gewonnen werden. Diese können Mängel, Verschmutzungen, Fremdnutzungen oder Ähnliches an die Stadt melden.
- Es soll das **Gespräch mit Forst und Landwirtschaft** gesucht werden, damit ein reibungsloser und sicherer Verkehr sowohl für deren Fahrzeuge als auch für den Radverkehr möglich ist.

Verstetigungsstrategie

- Nachhaltige Einbindung der Fahrradmobilität in die Verwaltung
- **Vollzeitstelle Fahrradbeauftragte/r**
- Verwaltungsinterne Arbeitsgruppe, viermal pro Jahr
- Festgelegtes **Budget**
- Mitgliedschaft **AGFK-BW**

Controlling-Konzept

- **Zählungen** fließender Radverkehr:
Dauerzählstelle, regelmäßige Zählungen, Vorher-Nachher-Zählungen
- Zählungen ruhender Radverkehr an Schwerpunkten
- **Befragungen**
- Auswertung Fahrradklimatest
- **Unfallauswertung**
- **Radverkehrsbericht** alle zwei Jahre

Ausblick: Rottenburg sattelt auf!

- Die Gesamtstadt Rottenburg am Neckar hat derzeit etwa einen Radverkehrsanteil von 15 % an allen Wegen. Eine weitere Steigerung verbessert die Aufenthaltsqualität, die Gesundheit durch aktive Mobilität, reduziert die Belastung mit Treibhausgasemissionen,
- **Ziel:** deutliche **Steigerung** des Radverkehrsanteils!
- **Grundvoraussetzung:** qualitativ hochwertige und sichere **Radverkehrsinfrastruktur**, **positive Einstellung** zum Radfahren.
- **Erforderliche Aktivitäten:** Auf **allen Handlungsebenen** (auch durch „weiche“ Maßnahmen in den Bereichen Kommunikation und Marketing) muss der Radverkehr **ambitioniert gefördert** werden. Die **Fahrradmobilität** muss **dauerhaft** in die Verwaltung eingebunden werden (personell, finanziell).
- **Potenzial: 25 % bis zum Jahr 2030!**

**DANKE FÜR DIE
AUFMERKSAMKEIT**

BERNARD
GRUPPE

Deutschland

Josef-Felder-Straße 53
81241 München
T +49 89 2000149 0 • F +49 89 2000149 20
info@bernard-gruppe.com

Österreich

Bahnhofstraße 19
6060 Hall in Tirol
T +43 5223 5840 0 • F +43 5223 5840 201
info@bernard-gruppe.com