

RADVERKEHRSKON- ZEPT

2026-2035

Februar 2026



Vorwort

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

ich freue mich sehr, Ihnen das Radverkehrskonzept unseres Landkreises vorstellen zu dürfen. Dieses Konzept ist ein bedeutender Schritt auf unserem Weg hin zu einer zukunftsfähigen Mobilität. Der Radverkehr stellt eine umweltfreundliche und gesundheitsfördernde Form der Mobilität dar und trägt dazu bei, unsere Lebensqualität in der Region zu steigern.

In den vergangenen Monaten haben wir intensiv an der Analyse der bestehenden Radinfrastruktur sowie des Mobilitätsverhaltens im Landkreis gearbeitet und auf Basis dessen Strategien entwickelt, wie wir den Radverkehr hier vor Ort fördern können. Dabei standen der Sicherheitsaspekt für Radfahrende und die dafür notwendige Vernetzung der Radwege sowie die Förderung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur im Mittelpunkt unserer Überlegungen. Darüber hinaus befassten wir uns erstmals mit einer systematischen Förderung des Radverkehrs abseits der Infrastruktur und haben uns daher auch mit Themen wie Multimodalität oder dem Radfahren für Alle beschäftigt.

Ihre Meinung war uns bei der Erstellung des Konzeptes besonders wichtig. Zahlreiche Bürgerinnen und Bürger haben an den Umfragen teilgenommen und wertvolle Anregungen gegeben, die in das Konzept eingeflossen sind. Für dieses Engagement bin ich sehr dankbar. Es zeigt einmal mehr, welchen hohen Stellenwert der Radverkehr für viele von uns besitzt.

Das Radverkehrskonzept des Landkreises umfasst Maßnahmenvorschläge, die den Alltag der Radfahrenden erleichtern und die Attraktivität der Region steigern sollen. Dazu zählen der Ausbau von Radwegen und die Schaffung von Fahrradabstellmöglichkeiten, aber auch kleinere Maßnahmen zur Verbesserung der Sichtbarkeit und damit einhergehend der Sicherheit des Radverkehrs. Als Strategiepapier umfasst es außerdem konkrete Maßnahmen in den Themenfeldern Sicherheit, Multimodalität, Kommunikation und Verhalten, Radtourismus und Sport, Strukturen und Rahmenbedingungen und beleuchtet auch soziale Dimensionen.

Ich lade Sie alle ein, Teil dieser positiven Entwicklung zu sein und das Fahrrad in Ihrem Alltag zu nutzen. Erleben Sie die Angebote, die das Radverkehrskonzept Ihnen bietet, und setzen Sie ein Zeichen für eine nachhaltige Mobilität. Gemeinsam können wir zu einer zukunftsfähigen Mobilität im Landkreis Reutlingen beitragen.

Ich danke allen Beteiligten, die zur Entwicklung des Radverkehrskonzeptes beigetragen haben, und freue mich auf die gemeinsame Umsetzung der geplanten Maßnahmen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Ulrich Fiedler
Landrat

Inhalt

I. EINFÜHRUNG	1
II. RADFAHREN IM LANDKREIS REUTLINGEN	3
1. NUTZUNGSSTRUKTUR UND ZIELGRUPPEN	3
1.1 Diversität der Radfahrenden und ihre Bedeutung für die Radverkehrsplanung.....	3
1.2 Unterschiedliche Bedürfnisse im touristischen Radverkehr und Alltagsradverkehr	5
2. IST-ANALYSE DER RADINFRASTRUKTUR IM LANDKREIS REUTLINGEN.....	6
2.1 Radwegenetz inkl. Wegweisung	6
2.2 Infrastruktur des fließenden und ruhenden Radverkehrs	7
3. MOBILITÄTSVERHALTEN IM LANDKREIS REUTLINGEN	9
4. RADVERKEHRSSICHERHEIT IM LANDKREIS REUTLINGEN	10
III. VORSTELLUNG DER HANDLUNGSFELDER IN DER RADVERKEHRSFÖRDERUNG	22
1. FLIEßENDER RADVERKEHR	22
1.1 Radverkehrsnetze und Radwegweisung	22
1.1.1 RadNETZ BW	23
1.1.2 Kreisnetz	24
1.1.3 Kommunalnetz	25
1.1.4 S-Pdelec-Netz	25
1.1.5 Wegweisung.....	26
1.2 Regelungen zur Radverkehrsführung	28
1.3 Exkurs: Radschnellverbindungen	31
1.4 Qualitätsstandards für den fließenden Radverkehr	32
1.4.1 Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg	32
1.4.2 Kreisnetzstandard	32
2. RUHENDER RADVERKEHR	33
2.1 Radabstellanlagen.....	33
2.2 Qualitätsstandards Fahrradparken	36
2.3 Weitere Radinfrastruktur.....	37
3. BETRIEB VON RADVERKEHRSANLAGEN	38
3.1 Unterhaltung.....	38
3.2 Winterdienst	38
4. VERKNÜPFUNG MIT ANDEREN VERKEHRSMITTELN	40
4.1 Fahrradparken an ÖV-Haltestellen	40
4.2 Fahrradmitnahme im ÖV	40
4.3 Fahrradverleihsysteme	40
5. SICHERHEIT	42

5.1	Objektives Risiko im Radverkehr	42
5.2	Subjektive Risikowahrnehmung im Radverkehr	44
5.2.1	Räumliche Dimension	44
5.2.2	Soziale Dimension	45
5.2.3	Zeitliche Dimension	45
5.3	Die Relevanz der Betrachtung von objektiver und subjektiver Sicherheit	45
5.3.1	Sicherheitsaudits	46
5.3.2	Radschulwegpläne für weiterführende Schulen	46
5.3.3	Verkehrserziehung	47
6.	SOZIALE DIMENSION	48
6.1	Gesellschaftliche Teilhabe	48
6.1.1	Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens durch soziale Faktoren	48
6.1.2	Radfahren für Alle	50
6.2	Gesundheit	51
6.3.1	Kommunikationsstrategie	53
6.3.2	Radverkehr im Zertifizierungsprozess „Gesunde Gemeinde“	53
6.3	Bürgerbeteiligung	54
7.	KOMMUNIKATION UND VERHALTEN	55
7.1	Öffentlichkeitsarbeit	56
7.2	Informations- und Wissensvermittlung	57
7.3	Mobilitätsmanagement	57
8.	RADTOURISMUS UND SPORT	59
8.1	Radtourismus	59
8.2	Radsport und Freizeit	60
9.	STRUKTUREN UND RAHMENBEDINGUNGEN	61
9.1	Strukturen	61
9.2	Qualitätssicherung	63
IV.	UMSETZUNG DES RADVERKEHRSKONZEPTES	64
1.	VORGEHEN BEI DER MAßNAHMENENTWICKLUNG	64
1.1	Beteiligung von Institutionen und Radfahrenden im Rahmen der Maßnahmenentwicklung	65
2.	HANDLUNGSEMPFEHLUNG	68
2.1	Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen	69
2.2	Maßnahmen des Landkreises	70
2.3	Maßnahmen der Kommunen	71
3.	UMSETZUNG DES RADVERKEHRSKONZEPTES	73
3.1	Finanzierung	73
3.2	Fördermöglichkeiten	73
4.	EVALUATIONSKONZEPT	75

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Pfeilwegweiser auf Gemarkung Hülben im Landkreis Reutlingen (EIGENE DARSTELLUNG)	6
Abbildung 2: Anteil der verschiedenen Mängel bei fehlerhaften Schilderstandorten im Landkreis Reutlingen 2024 (EIGENE DARSTELLUNG)	7
Abbildung 3: Anzahl an Radabstellanlagen im Landkreis Reutlingen (EIGENE DARSTELLUNG)	8
Abbildung 4: Modal Split im Landkreis Reutlingen 2023 (links, ohne Binnenverkehr Stadt Reutlingen) im Vergleich zum deutschlandweiten Durchschnitt (rechts; EIGENE ABBILDUNG)	9
Abbildung 5: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung (EIGENE DARSTELLUNG)	10
Abbildung 6: Anzahl der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Jahresverlauf (EIGENE DARSTELLUNG)...	11
Abbildung 7: Wetter beeinflusste Bodenbedingungen bei Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung (EIGENE DARSTELLUNG)	11
Abbildung 8: Tageszeitverteilung von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung (EIGENE DARSTELLUNG)	11
Abbildung 9: Unfallbeteiligte bei Radverkehrsunfällen (EIGENE DARSTELLUNG)	12
Abbildung 10: Schwere der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Landkreis Reutlingen (EIGENE DARSTELLUNG)	12
Abbildung 11: Unfalltypen bei Radverkehrsunfällen im Landkreis Reutlingen (EIGENE DARSTELLUNG).....	13
Abbildung 12: Unfalltypen bei Unfällen zwischen Radverkehr und Pkw-Verkehr, getrennt nach Unfallverursacher (EIGENE DARSTELLUNG)	14
Abbildung 13: Räumliche Verteilung der Radverkehrsunfälle (EIGENE DARSTELLUNG)	14
Abbildung 14: Unfallfolgen bei Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung innerorts (links) und außerorts (rechts; EIGENE DARSTELLUNG)	15
Abbildung 15: Anzahl der Radverkehrsunfälle je Kommune im Landkreis Reutlingen, ausgenommen der Stadt Reutlingen (EIGENE DARSTELLUNG)	16
Abbildung 16: Einfärbung der Punkte nach Unfalltyp in den nachfolgenden Unfallkarten (EIGENE DARSTELLUNG)	17
Abbildung 17: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung von 2020 bis 2024 in Dettingen an der Erms (EIGENE DARSTELLUNG)	17
Abbildung 18: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung von 2020 bis 2024 in Metzingen (EIGENE DARSTELLUNG)	18
Abbildung 19: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung von 2020 bis 2024 in Münsingen (EIGENE DARSTELLUNG)	19
Abbildung 20: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung von 2020 bis 2024 in Pfullingen (EIGENE DARSTELLUNG)	20
Abbildung 21: Vergleich der Unfallschwere der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Landkreis Reutlingen sowie im Landkreis Göppingen und dem Zollernalbkreis (EIGENE DARSTELLUNG)	21
Abbildung 22: RadNETZ BW (grün) steht hierarchisch über dem Kreisnetz (rot) und dieses wiederum über kommunalen Netzen (blau; EIGENE DARSTELLUNG)	22
Abbildung 23: RadNETZ BW im Landkreis Reutlingen (blaue Linien; RADVIS)	23
Abbildung 24: S-Pedelec frei Zusatzzeichen in Kombination mit einem Radwegzeichen (UNIVERSITÄTSSTADT TÜBINGEN n.d)	25
Abbildung 25: Elemente der Wegweisung im Überblick (FGSV (1) 2024)	26
Abbildung 26: Radfahrstreifen in Reutlingen (EIGENE AUFNAHME)	28
Abbildung 27: Einseitiger Schutzstreifen in Dettingen an der Erms (EIGENE AUFNAHME)	28
Abbildung 28: Fahrradstraße mit Zusatzzeichen motorisierten Verkehr frei in Reutlingen (EIGENE AUFNAHME)	29
Abbildung 29: Nutzungsverbot für Krafträder und Kraftwagen in Metzingen (EIGENE AUFNAHME)	29
Abbildung 30: Separat geführter Radweg (HERBST 2020)	30
Abbildung 31: Gemeinsamer Fuß- und Radweg in Pfullingen (EIGENE AUFNAHME)	30
Abbildung 32: Getrennter Fuß- und Radweg in Metzingen (EIGENE AUFNAHME)	31
Abbildung 33: Nutzungserlaubnis des Gehwegs für den Radverkehr in Grafenberg (EIGENE AUFNAHME)	31
Abbildung 34: Vorderradhalter in Reutlingen (EIGENE AUFNAHME)	33
Abbildung 35: Anlehnbügel in Pliezhausen (EIGENE AUFNAHME)	34
Abbildung 36: Vorderradhalter mit Anlehnbügel in Eningen unter Achalm (EIGENE AUFNAHME)	34

Abbildung 37: Fahrradboxen in Reutlingen (EIGENE AUFNAHME).....	34
Abbildung 38: Sammelschließanlage für Fahrräder in Reutlingen (EIGENE AUFNAHME)	35
Abbildung 39: : Doppelstockparker mit ausgezogenerer Parkeinrichtung in Reutlingen (EIGENE AUFNAHME)	35
Abbildung 40: Radservicestation mit diverser Ausstattung in Eningen unter Achalm (EIGENE AUFNAHME)	37
Abbildung 41: Ladestation für E-Motoren mit eingestecktem Fahrrad in Eningen unter Achalm (EIGENE AUFNAHME).....	37
Abbildung 42: Unfallverteilung bei Radverkehrsunfällen (EIGENE DARSTELLUNG nach SCHÖBER 2018)	44
Abbildung 44: Wo trauen sich Eingewanderte und Einheimische Fahrrad zu fahren? (SCHÄFER 2021)...	48
Abbildung 43: Nutzung des Fahrrads bei Einheimischen und Eingewanderten (SCHÄFER 2021).....	48
Abbildung 45: Regelmäßige Nutzung des Fahrrads oder Pedelecs durch verschiedene Bevölkerungsgruppen (Angaben in Prozent, N = 3.053 Befragte; SINUS 2019)	49
Abbildung 46: Anzahl der Personen in Deutschland, welche die WHO Bewegungs- und Kraftempfehlungen erfüllen, in Prozent (BUNDESMINISTERIUM FÜR GESUNDHEIT (1) 2024).....	52
Abbildung 47: Anzahl der Kinder in Deutschland, welche die WHO Bewegungsempfehlungen erfüllen, in Prozent (BUNDESMINISTERIUM FÜR GESUNDHEIT (2) 2022).....	53
Abbildung 48: Zusammensetzung der Ausbaustufe aus Netzhierarchie (Priorität 1 bis 3) und der Priorität nach Kosten-Aufwand-Nutzen-Verhältnis (Priorität A bis C; PLANERSOCIETÄT)	65

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Sicherheitspotential verschiedener Maßnahmen (EIGENE DARSTELLUNG nach MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (3) 2024)	43
Tabelle 2: Anzahl der Maßnahmenvorschläge in Zuständigkeit des Landes nach Ausbaustufe und Kostenrahmen (EIGENE DARSTELLUNG).....	69
Tabelle 3: Anzahl der Maßnahmenvorschläge in Zuständigkeit des Bundes nach Ausbaustufe und Kostenrahmen (EIGENE DARSTELLUNG).....	69
Tabelle 4: Anzahl der Maßnahmenvorschläge in Zuständigkeit des Kreises nach Ausbaustufe und Kostenrahmen (EIGENE DARSTELLUNG).....	70
Tabelle 5: Anzahl der Maßnahmenvorschläge in Zuständigkeit der Kommunen nach Ausbaustufe und Kostenrahmen (EIGENE DARSTELLUNG).....	71

I. EINFÜHRUNG

Im Zuge urbaner und ruraler Mobilität steht der Radverkehr zunehmend im Fokus moderner Verkehrskonzepte. Das Radverkehrskonzept des Landkreises Reutlingen für die Jahre 2026 bis 2035 zielt darauf ab, das Fahrrad als ein bedeutendes Verkehrsmittel zu etablieren, das den Bedürfnissen des Alltagsverkehrs gerecht wird und nebenbei auch den Freizeitwert für Einwohnende sowie Touristinnen und Touristen erhöht. Getreu dem Motto des Landkreises „das Ganze im Blick“ werden im Zuge der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes 2026 bis 2035 sieben sich ergänzende Handlungsfelder betrachtet. Dadurch entwickelt sich das Radverkehrskonzept verstärkt zu einem Strategiepapier, welches an die RadSTRATEGIE des Landes Baden-Württemberg angelehnt ist und zur systematischen Radverkehrsförderung im Landkreis Reutlingen beiträgt.

Die zentralen Handlungsfelder der Radverkehrsförderung im Landkreis Reutlingen setzen sich wie folgt zusammen:

◆ Infrastruktur

Die Basis einer wirkungsvollen Förderung des Radverkehrs ist die Infrastruktur. In diesem Zuge wurde das Radnetzkonzept des Landkreises überarbeitet und Netzlücken definiert, auf welchen entsprechende Maßnahmen notwendig sind. So soll langfristig eine durchgängige und sichere Radinfrastruktur geschaffen werden. Daneben wurde ein weiterer Betrachtungsschwerpunkt auf das Fahrradparken gelegt und eine entsprechende Potentialanalyse durchgeführt.

◆ Verknüpfungen mit andere Verkehrsmitteln

Insbesondere im ländlichen Raum wird die Radverkehrsförderung häufig unterschätzt, obwohl sie in diesen Gebieten einen Beitrag zum Erhalt der eigenständigen Mobilität für Personen ohne Zugang zu einem Auto leistet. Mithilfe von attraktiven Angeboten, wie sicheren Abstellplätzen, kann durch das größere Einzugsgebiet von Haltestellen auch der Umweltverbund gefördert werden. Im Zuge der Fortschreibung wurde das Fahrradparken an ÖV-Haltestellen untersucht und betrachtet, wie Multimodalität im Landkreis weiter gefördert werden kann.

◆ Sicherheit

Sicherheit ist ein zentraler Faktor für die Akzeptanz und Nutzung des Fahrrads. Nur wenn sich Menschen auf dem Rad sicher fühlen, nutzen sie es regelmäßig, ob im Alltag, in der Freizeit oder auf dem Schulweg. Ein Radverkehrskonzept muss daher sichere und konfliktarme Infrastruktur schaffen, sowie subjektive Sicherheit im Radverkehr sicherstellen.

◆ Soziale Dimension

Die Betrachtung der sozialen Dimensionen des Radverkehrs sind ein wichtiger Bestandteil, um allen Menschen, unabhängig von Alter, Herkunft, Einkommen oder körperlichen Voraussetzungen, den Zugang zu sicherer und selbstbestimmter Mobilität zu ermöglichen. Gesundheit und Bürgerbeteiligung sind weitere Handlungsthemen, die in diesem Themenfeld betrachtet werden. Es soll nicht nur allen Menschen die Teilnahme am Radverkehr ermöglicht werden, sondern auch verstärkt über dessen gesundheitliche Vorteile aufgeklärt werden.

◆ Kommunikation und Verhalten

Neben einer attraktiven Infrastruktur ist die kommunikative Begleitung der Radverkehrsförderung eine wesentliche Säule, um Veränderungen der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Radverkehrs zu erlangen. Neben regelmäßiger Beiträge in Presse und Social Media stärken ergänzende Informationsmaterialien und öffentlichkeitswirksame Aktionen, wie das STADTRADELN, nachhaltig die Wahrnehmung des Fahrrads als attraktives Verkehrsmittel.

◆ Radtourismus und Sport

Wer in seiner Freizeit gerne Fahrrad fährt ist häufig auch bereit, das Fahrrad in seinen Alltag zu integrieren. Aus diesem Grund ist es wichtig, attraktive Freizeit- und Tourismusangebote für den Radverkehr zu schaffen. Mit vier Landesradfernwegen, welche durch den Landkreis führen sowie den 16 touristischen Radrouten ist bereits eine gute Basis geschaffen. Durch enge Zusammenarbeit mit der Tourismusorganisation Mythos Schwäbische Alb e.V. soll das Freizeitangebot zukünftig weiterentwickelt werden.

◆ Strukturen und Rahmenbedingungen

Strukturen und Rahmenbedingungen bilden das Fundament für eine nachhaltige Radverkehrsförderung. Sie regeln Zuständigkeiten, sichern rechtliche Grundlagen und schaffen klare Abläufe in Planung und Umsetzung. Durch sie lassen sich Maßnahmen wirksam und koordiniert umsetzen, sowie kontinuierlich überprüfen.

Diese umfassende Betrachtung, welche in Teilen in Zusammenarbeit mit dem Büro Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH durchgeführt wurde, unterstreicht die Verpflichtung des Landkreises, den Radverkehr sowohl funktional als auch kulturell in den Lebensalltag zu integrieren und gleichzeitig ökologische, gesundheitliche und wirtschaftliche Zielsetzungen voranzutreiben. Durch die enge Zusammenarbeit mit Kommunen, lokalen Akteuren und Tourismusorganisationen soll das Radverkehrskonzept nicht nur die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger fördern, sondern auch als strategisches Instrument zur regionalen Entwicklung dienen. Indem bestehende Herausforderungen angenommen und durch innovative Lösungen adressiert werden, strebt der Landkreis Reutlingen eine nachhaltige und zukunftsorientierte Radverkehrsförderung an.

Wir laden Sie ein, im Folgenden die strategischen Ansätze und detaillierten Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes kennenzulernen, die jeweils auf eine wissenschaftliche Grundlage aufbauen und darauf abzielen, den Landkreis Reutlingen sowohl für die alltägliche Mobilität als auch als touristisches Ziel aufzuwerten. Die Erarbeitung der Maßnahmen fand unter Beteiligung der Bevölkerung sowie verschiedenster Akteure statt, darunter die Kommunen des Landkreises, die Nachbarlandkreise, das Regierungspräsidium, das Polizeipräsidium Reutlingen und der ADFC. Realisiert werden die Maßnahmen unter dem Vorbehalt des Vorhandenseins personeller und finanzieller Ressourcen, wobei eine Umsetzbarkeit nicht garantiert werden kann.

II. RADFAHREN IM LANDKREIS REUTLINGEN

Bereits heute prägen zahlreiche Radfahrende das Bild des Landkreises Reutlingen - egal auf beliebten Radverkehrsachsen wie der ehemaligen Bahnstrecke durchs Echaztal bis Reutlingen oder insbesondere an den Wochenenden in der vielfältigen Kulturlandschaft des Landkreises. Damit ist der Radverkehr sowohl in den urbanen Strukturen, welche insbesondere im Norden des Landkreises zu finden sind, als auch in den teils sehr ländlichen Räumen auf der Schäbischen Alb unterwegs. Je nach räumlicher Prägung ist der Radfahrende mit verschiedenen Herausforderungen konfrontiert. Dabei kommt es auch darauf an, von welchem Radfahrtyp eine Strecke genutzt wird (Vgl. Kapitel II.1). Was jedoch alle Radfahrenden eint, ist die räumliche Barriere des Albtraufs quer durch den Landkreis, bei welcher der Radfahrende auf kürzester Distanz typischerweise 200 bis 300 Höhenmeter überwinden muss. Auch sonst ist der Landkreis von einer diversen Topografie gekennzeichnet, welche durch das Neckartal und die Kuppenalb geprägt wird. Ob sich das im Mobilitätsverhalten widerspiegelt und mit welcher Infrastruktur dem im Landkreis Reutlingen entgegen gesteuert wird, soll in den nachfolgenden Kapiteln aufgezeigt werden.

1. NUTZUNGSSTRUKTUR UND ZIELGRUPPEN

Radfahren ist eine zunehmend beliebte Form der Fortbewegung, die sich je nach Zielgruppe und Motivation stark unterscheidet. Es gibt eine Vielzahl von Radfahrertypen, die sich durch ihre Fähigkeiten, ihre Fahrweise, ihre Nutzungsstruktur und ihre Bedürfnisse unterscheiden. Diese Vielfalt hat erhebliche Auswirkungen auf die Planung von Radverkehrsinfrastruktur und erfordert eine differenzierte Betrachtung.

1.1 DIVERSITÄT DER RADFAHRENDEN UND IHRE BEDEUTUNG FÜR DIE RADVERKEHRSPLANUNG

Mit der Diversität der Radfahrenden geht eine Vielfalt an Bedürfnissen einher, weshalb eine entsprechende Typisierung für eine bessere Übersichtlichkeit hilfreich ist. Eine erste Möglichkeit, Radfahrende zu kategorisieren, basiert auf ihren Fahrfähigkeiten und ihrem Alter. Diese Einteilung nach Merkuria unterteilt die Radfahrenden in drei Klassen:

- ◆ **Klasse A** umfasst sehr erfahrene Radfahrende, die sich sicher auf Hauptverkehrsstraßen und im Mischverkehr bewegen können.
- ◆ **Klasse B** bezieht sich auf Radfahrende mit durchschnittlichen Fähigkeiten, die bei höheren Kfz-Geschwindigkeiten eine Trennung vom Fahrverkehr bevorzugen.
- ◆ **Klasse C** schließlich beschreibt weniger erfahrene oder unsichere Radfahrende wie Kinder oder ältere Menschen, die besonders auf sicheren, abgetrennten Radwegen unterwegs sein sollten.

Diese erste Kategorisierung wurde im Laufe der Zeit erweitert, um auch die Stresstoleranz der Radfahrenden zu berücksichtigen. Die Typologie nach Roger Geller unterscheidet daher vier Hauptzielgruppen:

- ◆ **Furchtlose** Radfahrende, die sich in allen Verkehrssituationen sicher fühlen.

- ◆ **Gewohnheitsfahrende**, die regelmäßig und selbstbewusst mit dem Fahrrad unterwegs sind.
- ◆ **Interessierte Radfahrende**, die grundsätzlich Interesse am Radfahren haben, jedoch durch unsichere Verkehrslagen abgeschreckt werden.
- ◆ **Nicht-Fahrende**, die grundsätzlich kein Interesse am Radfahren zeigen.

Geller stellte fest, dass rund zwei Drittel der Bevölkerung entweder zu den gewohnheitsmäßigen oder den interessierten Radfahrenden gehören. Diese Gruppen bilden somit den Kern der Radverkehrsförderung, da sie das größte Potenzial für eine Verbreitung des Radverkehrs mitbringen (LANGER & KLEIN 2019).

Neben der Kategorisierung nach Fähigkeiten und Stresstoleranz lässt sich die Radfahrendenschaft auch anhand ihrer Motivation und Nutzungshäufigkeit unterteilen. Eine bundesweite Befragung mit anschließender Clusteranalyse identifizierte vier Typen von Radfahrenden:

- ◆ **Ambitionierte Radfahrende** nutzen das Rad aufgrund von Spaß und sozialer Zugehörigkeit und legen längere Distanzen zurück. Sie bevorzugen getrennte Radwege und fühlen sich im Straßenverkehr sicher.
- ◆ **Pragmatische Radfahrende** fahren vor allem aus funktionalen Gründen wie Flexibilität oder Umweltschutz. Sie sind häufig unterwegs, bevorzugen aber ebenfalls geschützte Radwege.
- ◆ **Funktionelle Radfahrende** nutzen das Fahrrad hauptsächlich als praktisches Verkehrsmittel, sind wetterabhängig und fahren am seltensten. Sie fühlen sich besonders im Mischverkehr unsicher.
- ◆ **Passionierte Radfahrende** fahren wetterunabhängig und aus einer Kombination von affektiven und funktionalen Motiven. Sie fühlen sich sicher im Straßenverkehr und legen kürzere Strecken zurück.

Die Infrastrukturpräferenzen dieser Gruppen unterscheiden sich stark. Sowohl ambitionierte und passionierte als auch pragmatische Radfahrende bevorzugen separierte Radwege. Besonders funktionelle Radfahrende könnten durch die Verbesserung der Infrastruktur in ihrer Nutzungshäufigkeit gesteigert werden. Wenn die Sicherheit und Bequemlichkeit durch separate Wege oder verbesserte Infrastruktur erhöht wird, ist es wahrscheinlich, dass diese Gruppe zum Radfahren animiert wird (FRANCKE & LIßNER 2021; FRANCKE ET AL. 2020).

Die Bedürfnisse und Hemmnisse der verschiedenen Radfahrendentypen müssen bei der Planung von Radverkehrsinfrastruktur berücksichtigt werden. Eine verstärkte Förderung des Radverkehrs könnte durch maßgeschneiderte Lösungen für die unterschiedlichen Zielgruppen erreicht werden. So sollten Maßnahmen entwickelt werden, die die Gewohnheitsfahrenden und Interessierten ansprechen, aber auch den sicherheitsbedürftigen und weniger erfahrenen Radfahrenden gerecht werden. Dies könnte etwa durch den Ausbau von sicheren Radwegen, durch wettergeschützte Angebote oder durch spezifische Informationskampagnen erfolgen (LANGER & KLEIN 2019).

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass es bei der Radverkehrsplanung wichtig ist, die Vielfalt der Radfahrenden zu verstehen und ihre unterschiedlichen Bedürfnisse zu berücksichtigen. Dies soll auch bei der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes beachtet werden. Denn ein differenziertes Verständnis der verschiedenen Radfahrertypen ermöglicht es, gezielte Maßnahmen zu entwickeln,

die den Radverkehr fördern und die Nutzung des Fahrrads als nachhaltiges Fortbewegungsmittel stärken.

1.2 UNTERSCHIEDLICHE BEDÜRFNISSE IM TOURISTISCHEN RADVERKEHR UND ALLTAGSRADVERKEHR

Die Bedürfnisse von touristischen Radfahrenden und Alltagsradfahrenden unterscheiden sich erheblich. Touristischer Radverkehr konzentriert sich oft auf längere Strecken durch landschaftlich reizvolle Gebiete, wobei touristische Radfahrende häufiger Gelegenheitsnutzer sind, die das Fahrrad für Freizeit oder Erkundung nutzen. Sie legen weniger Wert auf Effizienz und mehr auf die Erlebnisqualität der Strecke, die häufig weniger vom normalen Verkehr betroffen ist. Diese Radfahrenden bevorzugen ruhige, verkehrsarme Routen mit zusätzlichen Angeboten wie Rastplätzen und Sehenswürdigkeiten entlang des Weges und nehmen dafür auch gerne Umwege in Kauf. Touristische Radfahrende benötigen durch die größeren Distanzen außerdem zusätzliches Equipment wie Gepäckträger oder Reparaturstationen.

Im Gegensatz dazu ist der Alltagsradverkehr stärker funktional orientiert. Radfahrende in diesem Bereich nutzen das Fahrrad regelmäßig für den Weg zur Arbeit oder für Einkäufe. Daher ist für sie die Infrastruktur besonders wichtig, um schnelle, sichere und direkte Routen durch Innenbereiche zu gewährleisten. Der Alltagsverkehr ist zudem von höheren Verkehrsbelastungen betroffen, weshalb Sicherheit durch wenn möglich getrennte Radwege und eine gute Integration in das städtische Verkehrssystem im Vordergrund steht. Dabei haben Alltagsradfahrende weniger Ansprüche an spezielle Ausstattungen, benötigen aber praktische Lösungen wie sichere Abstellplätze und eine gute Anbindung an das bestehende Verkehrsnetz.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der touristische Radverkehr eine eher ruhige, erlebnisorientierte Umgebung und Infrastruktur bevorzugt, während der Alltagsradverkehr auf schnelle, sichere und funktionale Wege angewiesen ist. Beide Gruppen erfordern eine differenzierte Planung der Radverkehrsinfrastruktur, welche separat betrachtet und vorangetrieben werden muss. Das spiegelt sich in diesem Radverkehrskonzept wider, welches den Alltagsradverkehr in den Fokus der Betrachtung nimmt und die Erarbeitung des Netzkonzeptes, der Qualitätsstandards und der Maßnahmen auf die Bedürfnisse von diesem ausgelegt hat. So soll das Konzept zur Verkehrswende beitragen und eine sichere Radinfrastruktur herstellen, die für den pendelnden Radfahrenden attraktiv ist und gleichzeitig bei Bedarf vom touristischen Radfahrenden genutzt werden kann (ABES n.d.; ZIV 2025).

2. IST-ANALYSE DER RADINFRASTRUKTUR IM LANDKREIS REUTLINGEN



*Abbildung 1: Pfeilwegweiser auf Gemarkung Hülben im Landkreis Reutlingen
(EIGENE DARSTELLUNG)*

Als Basis für die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes wurde ab 2023 die Erhebung der vorhandenen Radinfrastruktur vorangetrieben. In diesem Zuge haben die Straßenmeistereien des Landkreises Radwege entlang klassifizierter Straßen erhoben. Außerdem haben Kommunen die Erhebung unterstützt, indem sie Daten zur Radinfrastruktur auf ihrer Gemarkung gesammelt haben. Auf Gemarkung der nicht-teilnehmenden Kommunen wurde vom Kreis-Strassenbaumt eine Nacherhebung der Radinfrastruktur auf dem ausgewiesenen Radnetz des Landkreises durchgeführt. Aufgrund anhaltender Beschwerden hinsichtlich des Zustandes der Radwegweisung wurde zudem im Jahr 2024 eine Befahrung der gesamten Radwegweisung durch die Kreiskoordinatorin vorgenommen. Ausgenommen von sämtlichen Erhebungen war die Stadt Reutlingen, da diese über ein eigenes umfassendes Radverkehrskonzept verfügt.

Nachfolgend werden die Ergebnisse dieser Erhebung und somit die vorhandene Radinfrastruktur im Landkreis Reutlingen vorgestellt. Dabei wird zunächst auf das Radwegenetz und die Wegweisung eingegangen, bevor die vorhandene Infrastruktur thematisiert wird.

2.1 RADWEGENETZ INKL. WEGWEISUNG

Im Landkreis Reutlingen wurde in der Vergangenheit ein Radwegenetz mit einer Länge von 1.300 Kilometern erarbeitet und im Jahr 2015 durch das Kreis-Strassenbauamt beschildert, wobei die Stadt Reutlingen ausgenommen ist. Dabei wurden insbesondere bestehende touristische Routen miteinander verbunden, wodurch das Radwegenetz im Bestand verstärkt den Bedürfnissen des Freizeitverkehrs entspricht. Insgesamt befinden sich beinahe 2.000 Radwegweiser im Landkreis Reutlingen, wovon mehr als dreiviertel Zwischenwegweiser ausmachen und Hauptwegweiser i. d. R. als Pfeilwegweiser gestaltet sind (Abb. 1). Die Anzahl der Wegweiser je Kommune variiert erheblich. So stehen in Hülben beispielsweise 16 Wegweiser, während auf der Gemarkung Münsingen 354 Wegweiser aufgestellt sind. Die Bau- und Unterhaltungslast der Radwegweisung ging nach der Erstausrüstung an die Kommunen über.

Bei der Zustandserfassung und -bewertung der Radwegweisung durch die Kreiskoordinatorin wurde festgestellt, dass der Zustand der Wegweisung stark variiert. Zwar befanden sich zu diesem Zeitpunkt 57 % der Wegweiser in einem guten Zustand, jedoch zeigten 32 % der Wegweiser Mängel und 10 % der eigentlich vorgesehenen Wegweiser fehlten. Der Anteil der fehlenden Wegweiser variierte je nach Kommune und betrug bis zu 28 %, was ein Folgen der Wegweisung quasi unmöglich macht. Zeigten Wegweiser Mängel auf, so waren diese auf sogenannte „Diverse Schil-

dermängel“ zurückzuführen (Abb. 2), worunter beispielsweise Bemoosung, Beklebung und Beschädigungen fallen. Etwa ein Zehntel der Wegweisungsstandorte mit Mängeln sind durch fehlende Grünpflege nicht oder schlecht erkennbar. Im Vergleich zu Mängeln an Schildern sind Mängel an Pfosten selten und nur für ein Prozent der Schilderstandorte mit Mängel verantwortlich. Auffällig war, dass regionale Unterschiede bestehen: Während im städtischen Raum Wegweiser häufiger beklebt werden, sind im ländlichen Raum Wegweiser insbesondere in Waldnähe häufig bemoost.

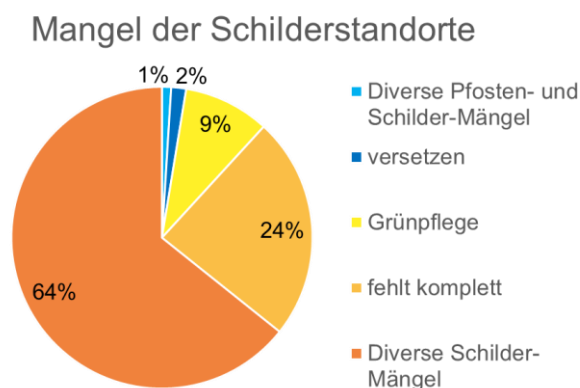


Abbildung 2: Anteil der verschiedenen Mängel bei fehlerhaften Schilderstandorten im Landkreis Reutlingen 2024 (EIGENE DARSTELLUNG)

2.2 INFRASTRUKTUR DES FLIEßENDEN UND RUHENDEN RADVERKEHRS

Auf dem derzeit ausgeschilderten Radnetz (ohne Stadt Reutlingen) wird der Radverkehr innerorts überwiegend im Mischverkehr geführt. Außerorts überwiegt dagegen die Führung auf Wirtschaftswegen. Entsprechend liegt für den Radfahrenden auch in den meisten Fällen keine Benutzungspflicht der ausgewiesenen Wege vor, wie es beispielsweise durch ein Zeichen 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) vorgegeben wäre. Die Wege abseits des Mischverkehrs haben i. d. R. die vorgeschriebene Mindestbreite, wobei die höchste Breite bei 4 m liegt. Jedoch ist auf manchen Abschnitten die dem Stand der Technik entsprechende Breite nicht gegeben und so liegt die geringste Breite eines Geh- und Radweges bei 1,5 m. Die meistens ausgewiesenen Wege sind asphaltiert, gefolgt von geschotterten Wegen. Spurwege oder gepflasterte Abschnitte stellen eine Ausnahme dar. Etwa 10 % der Gesamtlänge des Streckennetzes sind bei Dunkelheit beleuchtet.

Bei der Analyse des Bestandes der Infrastruktur für den ruhenden Verkehr konnten lediglich die Daten der Kommunen berücksichtigt werden, welche entsprechende Daten erhoben und zur Verfügung gestellt haben. Daher ist der Ist-Zustand in folgenden Kommunen in nachfolgenden Zahlen abgebildet: Bad Urach, Dettingen an der Erms, Engstingen, Eningen unter Achalm, Grabenstetten, Grafenberg, Hayingen, Hülben, Lichtenstein, Mehrstetten, Metzingen, Münsingen, Pfullingen, Pliezhausen, St. Johann, Trochtelfingen, Walddorfhäslach und Zwiefalten.

Die Infrastruktur des ruhenden Radverkehrs umfasst insbesondere Radabstellanlagen, wobei im Landkreis mehr als 3.000 Abstellmöglichkeiten erfasst wurden (siehe Anhang 1). Hierbei existieren verschiedene Arten, wobei Vorderradhalter früher äußerst beliebt waren, jedoch heute aufgrund verschiedenster Faktoren nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen (Vgl. Kapitel III.2.1). Diese frühere Beliebtheit spiegelt sich auch im Landkreis Reutlingen wider, wie Abbildung 3 zeigt: Noch heute stellen Vorderradhalter den größten Anteil an Radabstellanlagen dar. Darauf folgen Anlehnbügel während Vorderradhalter mit Anlehnbügel eine Minderheit darstellen. Ergänzt wird das Angebot durch Fahrradboxen, von welchen in den betroffenen Kommunen bereits 17 vorhanden sind. Lediglich 12 % der Radabstellplätze im Landkreis Reutlingen sind mit einem Witterungsschutz ausgestattet.

Daneben bestehen weitere Infrastrukturangebote für den Radverkehr. Neben Angeboten für den Freizeitverkehr, wie zum Beispiel Mountainbike Parks, sind das insbesondere E-Bike-Ladestationen und Radservicestationen, von welchen in den betrachteten Kommunen insgesamt 17 bzw. 18 vorhanden sind.

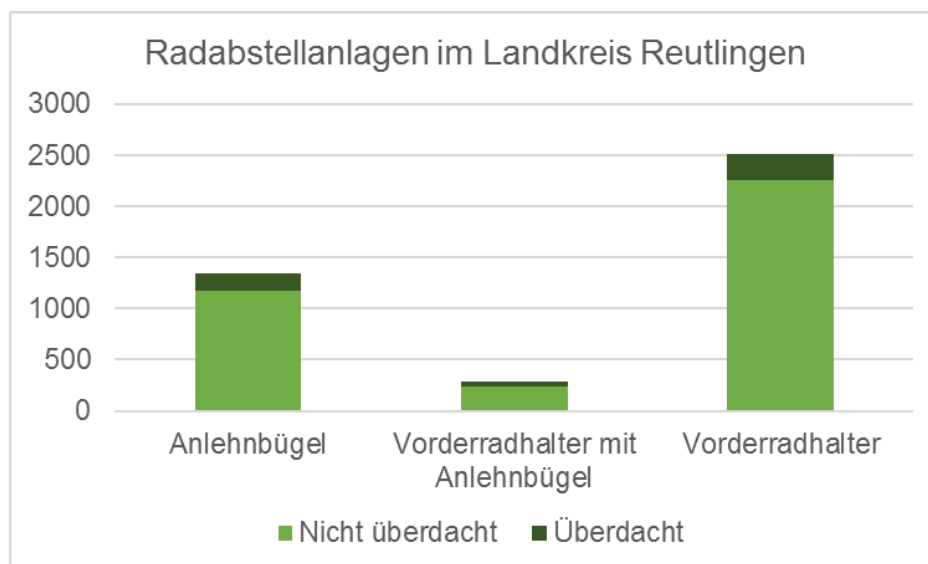


Abbildung 3: Anzahl an Radabstellanlagen im Landkreis Reutlingen (EIGENE DARSTELLUNG)

3. MOBILITÄTSVERHALTEN IM LANDKREIS REUTLINGEN

Neben der Infrastruktur ist auch Wissen über das Mobilitätsverhalten vor Ort für die Erstellung eines objektiven und qualitativ hochwertigen Radverkehrskonzeptes entscheidend. Daher hat der Landkreis im Jahr 2024 erstmals Daten beschafft, welche das Mobilitätsverhalten an einem durchschnittlichen Werktag im Landkreis Reutlingen (ohne Binnenverkehr der Stadt Reutlingen) im Jahr 2023 simulieren.

Der Landkreis wird von einer überdurchschnittlich hohen Nutzung des MIV geprägt: Etwa dreiviertel aller Wege entfallen auf den MIV. Dies ist im Vergleich zum Modal Split mit Deutschland (2023) und Baden-Württemberg (2017) ein besonders hoher Wert (Abb. 4). So werden in Baden-Württemberg rund 15 % weniger Wege mit dem MIV zurückgelegt. Im aktuellen Modal Split 2023 von Deutschland fällt die Nutzung des MIVs noch geringer aus: Nur noch in knapp über der Hälfte der Wege wird der MIV genutzt. Dadurch steigt die Disparität zum Landkreis Reutlingen bezogen auf die Nutzung des Autos auf einen Unterschied von ca. 20 % an.

Hinsichtlich der Fahrradnutzung schneidet der Landkreis Reutlingen im Vergleich zum Bundesdurchschnitt deutlich schlechter ab. Deutschlandweit entscheiden sich die Menschen ungefähr doppelt so häufig für das Fahrrad, um einen Weg zurückzulegen. Dieser Unterschied zeigt sich nicht nur im Vergleich mit Deutschland, sondern auch im Landkreis zwischen den Kommunen auf der Schwäbischen Alb und den Kommunen nördlich der Albhochfläche. In den nördlichen Kommu-

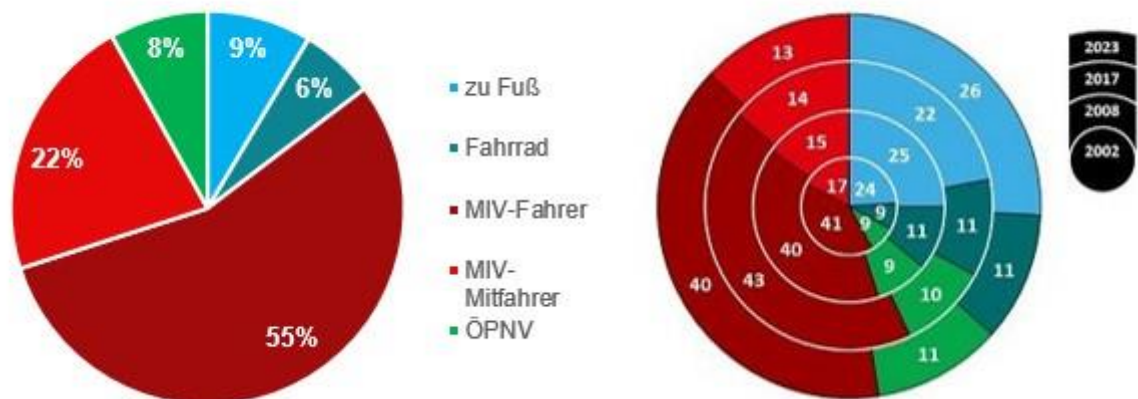


Abbildung 4: Modal Split im Landkreis Reutlingen 2023 (links, ohne Binnenverkehr Stadt Reutlingen) im Vergleich zum deutschlandweiten Durchschnitt (rechts; EIGENE ABBILDUNG)

nen wird ungefähr doppelt so häufig auf das Fahrrad als Verkehrsmittel zurückgegriffen. Die Binnenwege der Stadt Reutlingen sind von dieser Betrachtung ausgenommen, jedoch kann davon ausgegangen werden, dass diese den Unterschied noch weiter verstärken würden (MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (6) 2018; BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR (2) 2023).

Über die Hälfte aller Wege im Landkreis sind kürzer als 10 km und ein Viertel der Wege ist kürzer als 5 km. Dies sind die Streckenentfernungen, in denen das Fahrrad und Pedelec als die schnellsten Verkehrsmittel gelten. All dies weist auf ein erhebliches ungenutztes Radverkehrspotential im Landkreis hin. Vor allem mit Blick auf den Bundesvergleich und der Angleichung der Alb und des nördlichen Landkreises (INFAS GMBH 2017; UMWELTBUNDESAMT (2) 2014).

4. RADVERKEHRSSICHERHEIT IM LANDKREIS REUTLINGEN

Die vom Polizeipräsidium Reutlingen bereitgestellten Verkehrsunfalldaten mit Radverkehrsbeteiligung im Landkreis Reutlingen für die Jahre 2020 bis 2024 wurden im Geografischen Informationssystem räumlich verortet und nach verschiedenen Werten kategorisiert. Die räumliche Verteilung der Unfälle kann dem Anhang 6 entnommen werden. Nicht berücksichtigt wurde bei der Analyse das Unfallgeschehen auf Gemarkung der Stadt Reutlingen.

Unfallzahlen und -entwicklungen

Die Anzahl der polizeilich registrierten Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung betrug 830 im Landkreis Reutlingen (ausgenommen Stadt Reutlingen) in den Jahren 2020 bis 2024. Damit liegt der Durchschnitt des Fünfjahreszeitraumes bei 166 erfassten Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung pro Jahr. Die Betrachtung der Jahre 2020 bis 2024 in Abbildung 5 zeigt leicht schwankende Zahlen an Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung. In den Jahren 2020, 2022 und 2024 lag die Anzahl der Unfälle über dem Durchschnitt, in den Jahren 2021 und 2023 unter dem Durchschnitt. Deutliche Abweichungen haben die Jahre 2022 und 2023, wobei sich darin möglicherweise auch das veränderte Mobilitätsverhalten während und nach der Corona-Pandemie widerspiegelt. Eine klare Tendenz lässt sich nicht erkennen. Die Unfälle mit Pedelec-Beteiligung sind über den Zeitraum ebenfalls leicht schwankend, jedoch lässt sich eine ansteigende Tendenz erkennen. Dies ist vermutlich auf die ebenfalls gestiegene Anzahl an Pedelec-Nutzenden zurückzuführen.

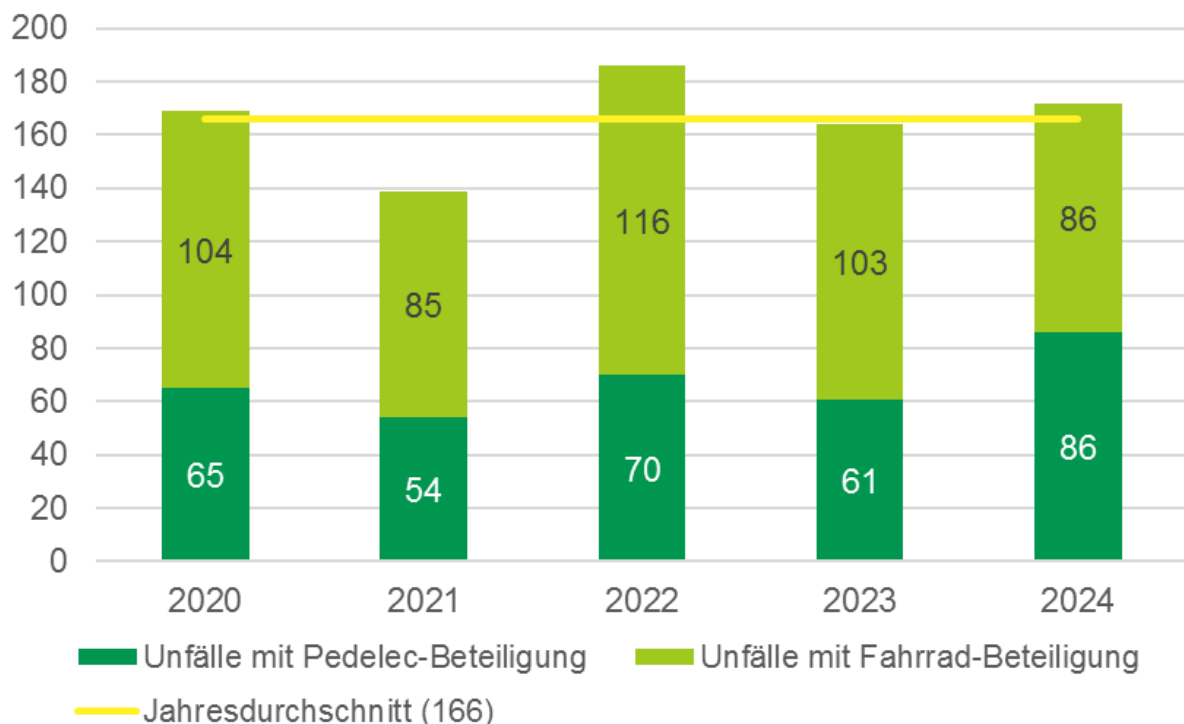


Abbildung 5: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung (EIGENE DARSTELLUNG)

Betrachtet man das zeitliche Auftreten über das Jahr hinweg, so zeigt sich, dass die meisten Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung in den Sommermonaten von Mai bis Juli auftreten (siehe Abb. 6). Dies ist wenig verwunderlich, da in diesen Monaten auch am meisten Radfahrende unterwegs

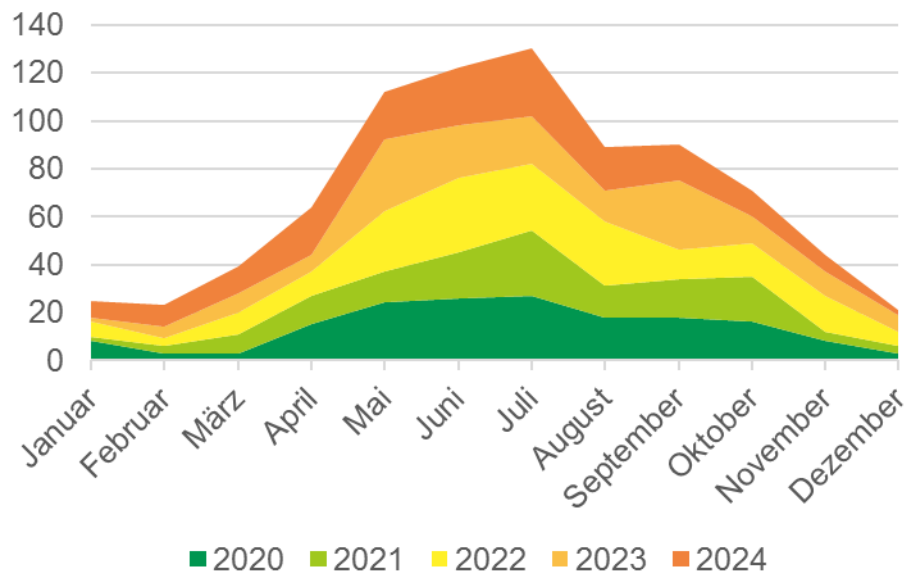


Abbildung 6: Anzahl der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Jahresverlauf (EIGENE DARSTELLUNG)

sind. Dasselbe Muster zeigt sich auch bei der Betrachtung von Tageszeit und Witterungsverhältnissen: Am meisten Unfälle passieren dann, wenn viel Radfahrende unterwegs sind, d.h. bei trockenen Straßen (Abb. 7) und Helligkeit (Abb. 8).

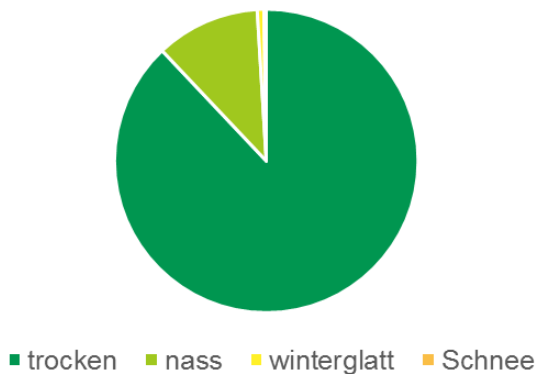


Abbildung 8: Wetter beeinflusste Bodenbedingungen bei Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung (EIGENE DARSTELLUNG)

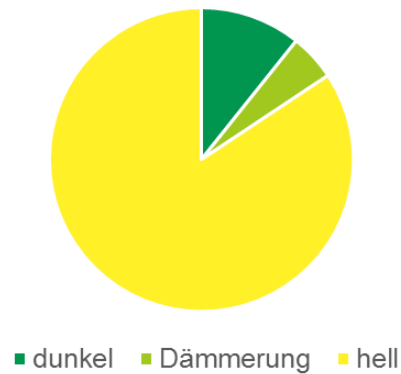


Abbildung 7: Tageszeitverteilung von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung (EIGENE DARSTELLUNG)

Unfallbeteiligung

Im Zuge der Analyse der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Landkreis Reutlingen wurde ebenfalls die Unfallbeteiligung ausgewertet und in Abbildung 9 dargestellt. Am meisten Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung zwischen 2020 und 2024 hatten einen Personenkraftwagen (Pkw) als Unfallgegner (360, 43 %). Bei 41 % der polizeilich erfassten Unfälle handelt sich um Alleinunfälle. Alle anderen Unfallbeteiligten machen einen deutlich geringen Anteil aus, der jeweils unter 7 % liegt.

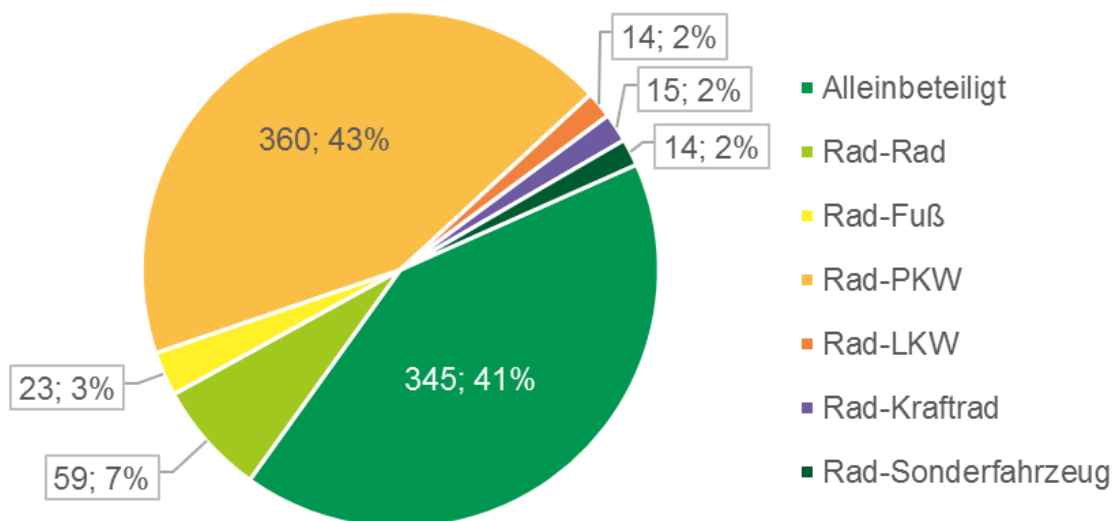


Abbildung 9: Unfallbeteiligte bei Radverkehrsunfällen (EIGENE DARSTELLUNG)

Unfallsschwere

Bei der Unfallanalyse wurde die Unfallsschwere analog zur Sicherheitspyramide nach Hyden (siehe Abb. 10) akkumuliert. Die Ergebnisse zeigen also den roten Bereich der Pyramide (Vgl. Abb. 42). Die sonstigen Konflikte, sowie polizeilich nicht registrierte Unfälle sind nicht berücksichtigt. Dabei handelt es sich insbesondere um Unfälle ohne Personenschaden, was sich auch in dem Anteil dieser an der Gesamtzahl der Unfälle im Landkreis Reutlingen zeigt.

Im Landkreis Reutlingen ereigneten sich von 2020 bis 2024 sechs Unfälle mit Todesfolge. Außerdem wurden 172 Unfälle mit Schwerverletzten und 536 Unfälle mit Leichtverletzten in den untersuchten fünf Jahren durch die Polizei erfasst. Dazu kamen 116 polizeilich-registrierte Unfälle mit Sachschaden. Unfälle mit Leichtverletzten machten somit mit ca. 65 % den Großteil der Unfälle aus. Als leichtverletzt gilt dabei ein Verunglückter, bei dem durch die Unfalleinwirkung eine ärztliche Behandlung oder ein Krankenhausaufenthalt von unter 24 Stunden erforderlich war.

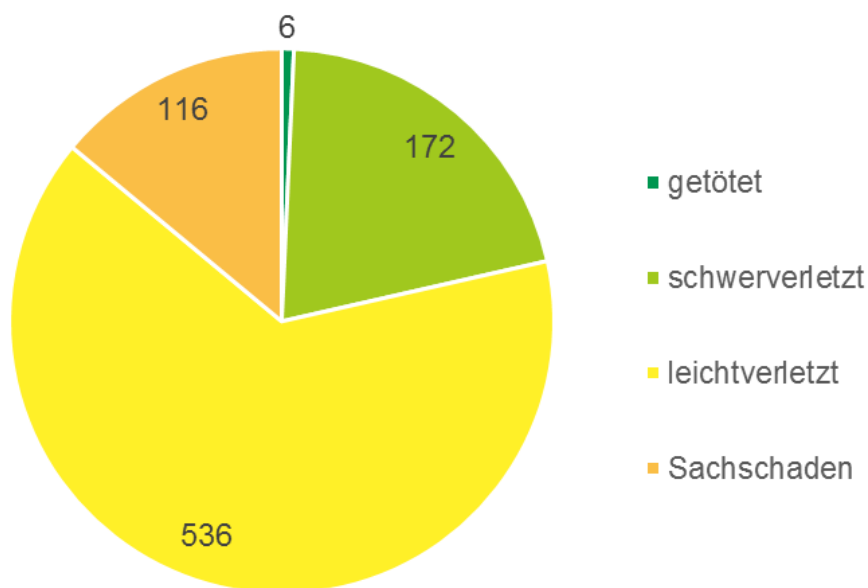


Abbildung 10: Schwere der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Landkreis Reutlingen (EIGENE DARSTELLUNG)

Ein Vergleich der Sicherheitspyramide und des Kreisdiagramms zeigt, dass tatsächlich der Anteil an Unfällen mit Sachschaden an allen Unfällen deutlich größer sein müsste. Dies bestätigt, dass auch im Landkreis Reutlingen viele leichte Unfälle nicht gemeldet werden und daher nicht in der Statistik auftauchen. Für die Förderung des Radverkehrs sind sie dennoch von Bedeutung.

Unfalltyp

Der Unfalltyp beschreibt die Konfliktsituation, die zum Unfall geführt hat. Von 2020 bis 2024 ereigneten sich im Landkreis Reutlingen am häufigsten Unfälle, die durch einen Fahrrunfall ausgelöst wurden (285 Unfälle, 34 %; Abb. 11). Dies sind Unfälle, die durch einen Verlust der Fahrzeugkontrolle gekennzeichnet sind und bei denen kein anderer Verkehrsteilnehmer direkt beteiligt ist. Ein Viertel der Unfälle sind Einbiegen/Kreuzen-Unfälle, die damit den zweithäufigsten Unfalltyp darstellen.

Aufgrund dessen, dass Unfälle zwischen Pkw und Radverkehr die häufigste Konstellation der Unfallbeteiligten darstellen und diese häufig mit größeren Verletzungen einhergehen, wurde der Unfalltyp bei ebendiesen Unfällen gesondert ausgewertet (siehe Abb. 12). Hierbei fällt auf, dass Unfälle im fließenden Verkehr zwischen den beiden Unfallbeteiligten am häufigsten im Bereich kreuzender Verkehrswege auftreten: Abbiege-Unfälle und Einbiegen/Kreuzen-Unfälle machen zusammen 65 % der Unfälle aus und stehen 47 Unfällen im Längsverkehr (13 %) gegenüber. Auffällig ist

außerdem, dass bei genau diesen Unfalltypen in der betrachteten Konstellation der Pkw am häufigsten Unfallverursacher ist: 67 % dieser Unfälle werden durch Pkws verursacht.

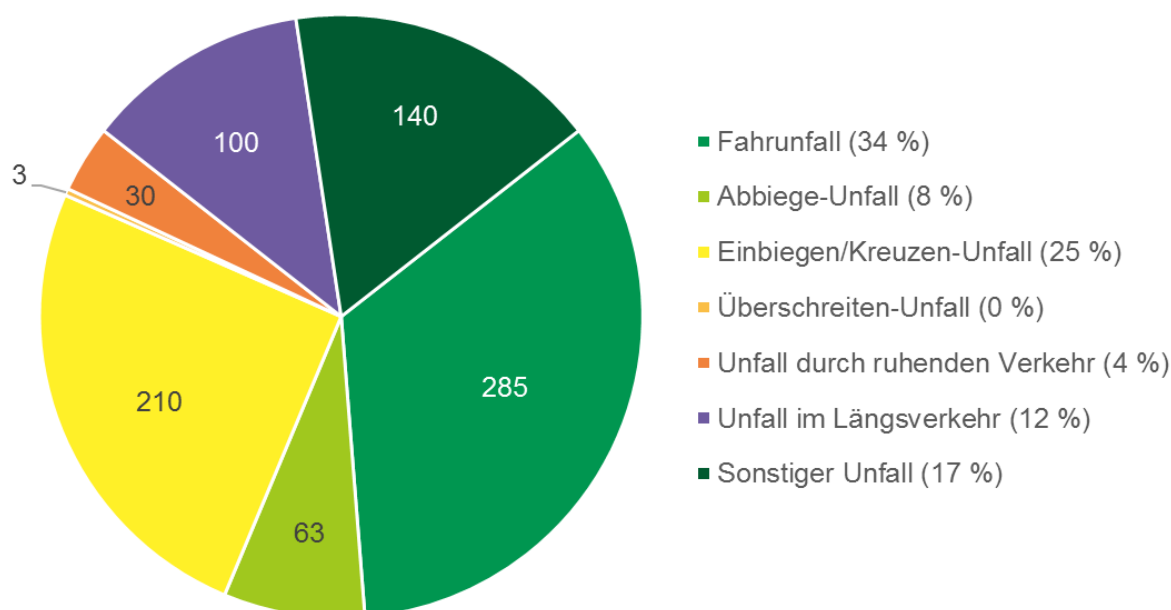


Abbildung 11: Unfalltypen bei Radverkehrsunfällen im Landkreis Reutlingen (EIGENE DARSTELLUNG)

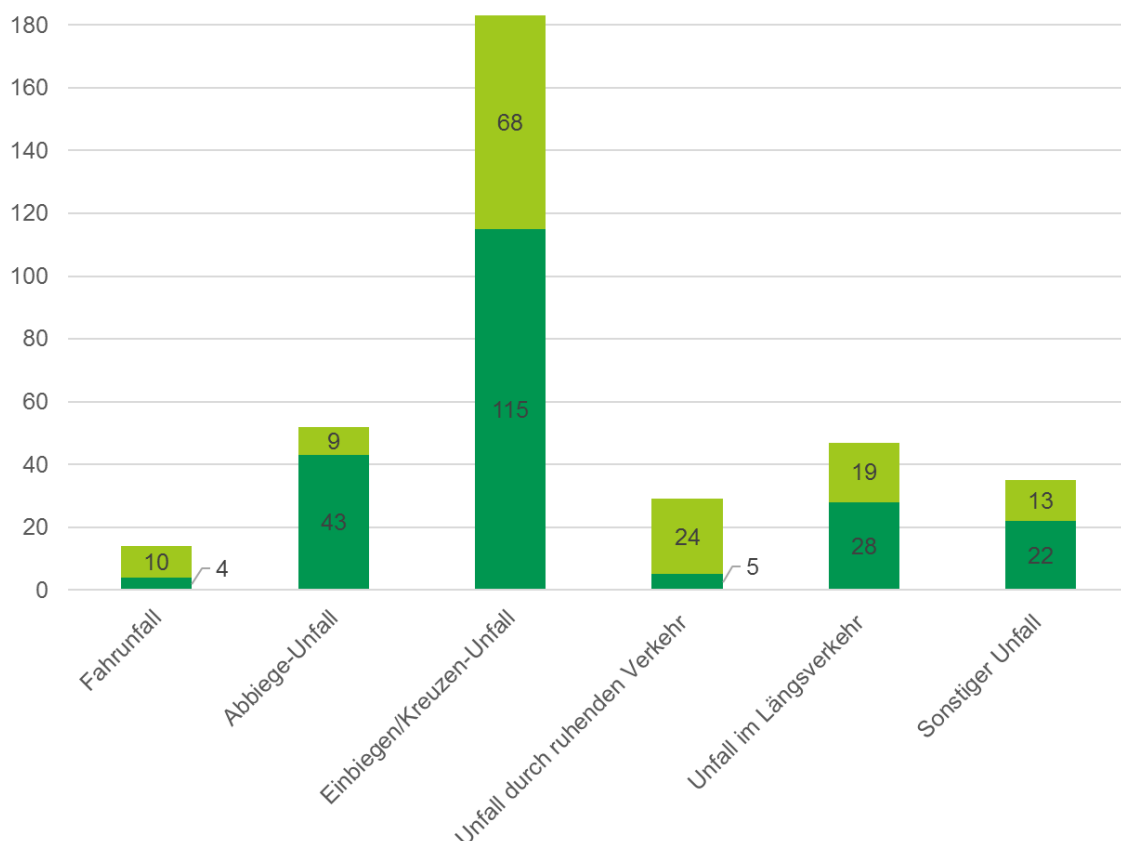


Abbildung 12: Unfalltypen bei Unfällen zwischen Radverkehr und Pkw-Verkehr, getrennt nach Unfallverursacher (EIGENE DARSTELLUNG)

Räumliche Verteilung der Unfälle

Von den 830 polizeilich erfassten Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung im Landkreis Reutlingen zwischen 2020 und 2024 lagen 606 Unfälle und damit 73 % der Unfälle im innerörtlichen Bereich (siehe Abb. 13). Lediglich etwas mehr als jeder vierte Unfall fand somit außerorts statt. Bei der Betrachtung der Unfallschweren innerorts und außerorts (Abb. 14) fällt auf, dass außerorts ein Drittel der Unfälle zu Schwerverletzten oder Getöteten führten. Im Gegensatz dazu hatten innerorts nur 17 % der Unfälle Schwerverletzte zur Folge. Dass Unfälle außerorts mit größeren Folgen einhergehen ist voraussichtlich auf die höheren Geschwindigkeiten in diesen Bereichen zurückzuführen.

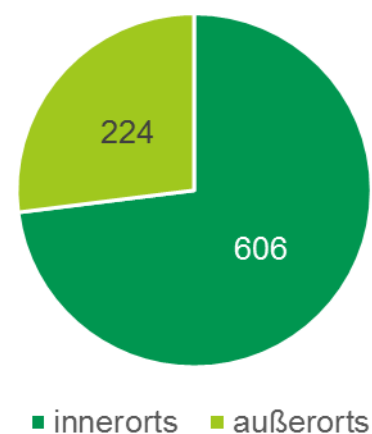


Abbildung 13: Räumliche Verteilung der Radverkehrsunfälle (EIGENE DARSTELLUNG)

Auf Basis der in Kapitel III.5.1 vorgestellten Klassifizierung des Landes Baden-Württemberg ist im Landkreis Reutlingen keine Unfallhäufungsstelle mit Radfahrenden bekannt. Dennoch ergeben sich aus der räumlichen Verteilung von Unfällen Erkenntnisse. Daher kann in Anhang 6 eine Karte eingezeichnet werden, welche die räumliche Verteilung der Unfälle mit Radverkehrsverteilung, eingefärbt nach Unfalltyp, zeigt. Aus der Größe der Punkte lässt sich außerdem die Unfallschwere ableiten. Aus der Darstellung lassen sich folgende Schlüsse ziehen:

- ◆ Besonders auffällig ist das Unfallgeschehen im Echaztal, im Ermstal sowie in Münsingen. Insbesondere die Gebiete Pfullingen-Eningen sowie Bad Urach-Dettingen-Metzingen stellen räumliche Schwerpunkte des Unfallgeschehens dar. Dies ist jedoch nicht weiter überraschend, da in diesen Bereichen auch am meisten (Rad-)Verkehr zu verzeichnen ist.
- ◆ Innerorts liegt eine größere Unfalldichte vor als außerorts. Auch dies ist mit einem höheren Radverkehrsanteil zu begründen.
- ◆ Unfälle außerorts sind häufig dem Unfalltyp Fahrunfall, Unfall im Längsverkehr oder Sonstiger Unfall zuzuordnen.

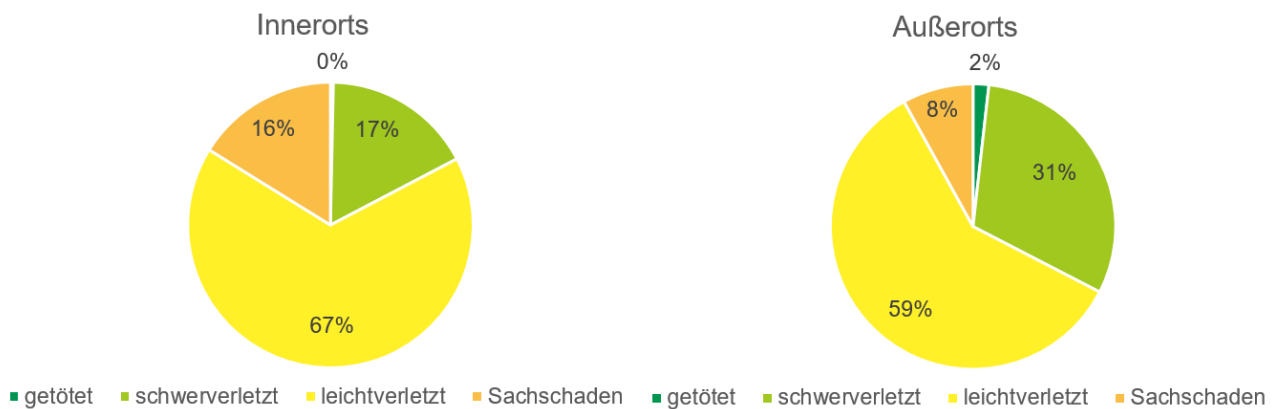


Abbildung 14: Unfallfolgen bei Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung innerorts (links) und außerorts (rechts; EIGENE DARSTELLUNG)

Ähnliche Erkenntnisse wurden auch in benachbarten Landkreisen festgestellt. Wie die Unfälle sich auf die einzelnen Kommunen verteilen, ist in Abbildung 15 ist dargestellt:

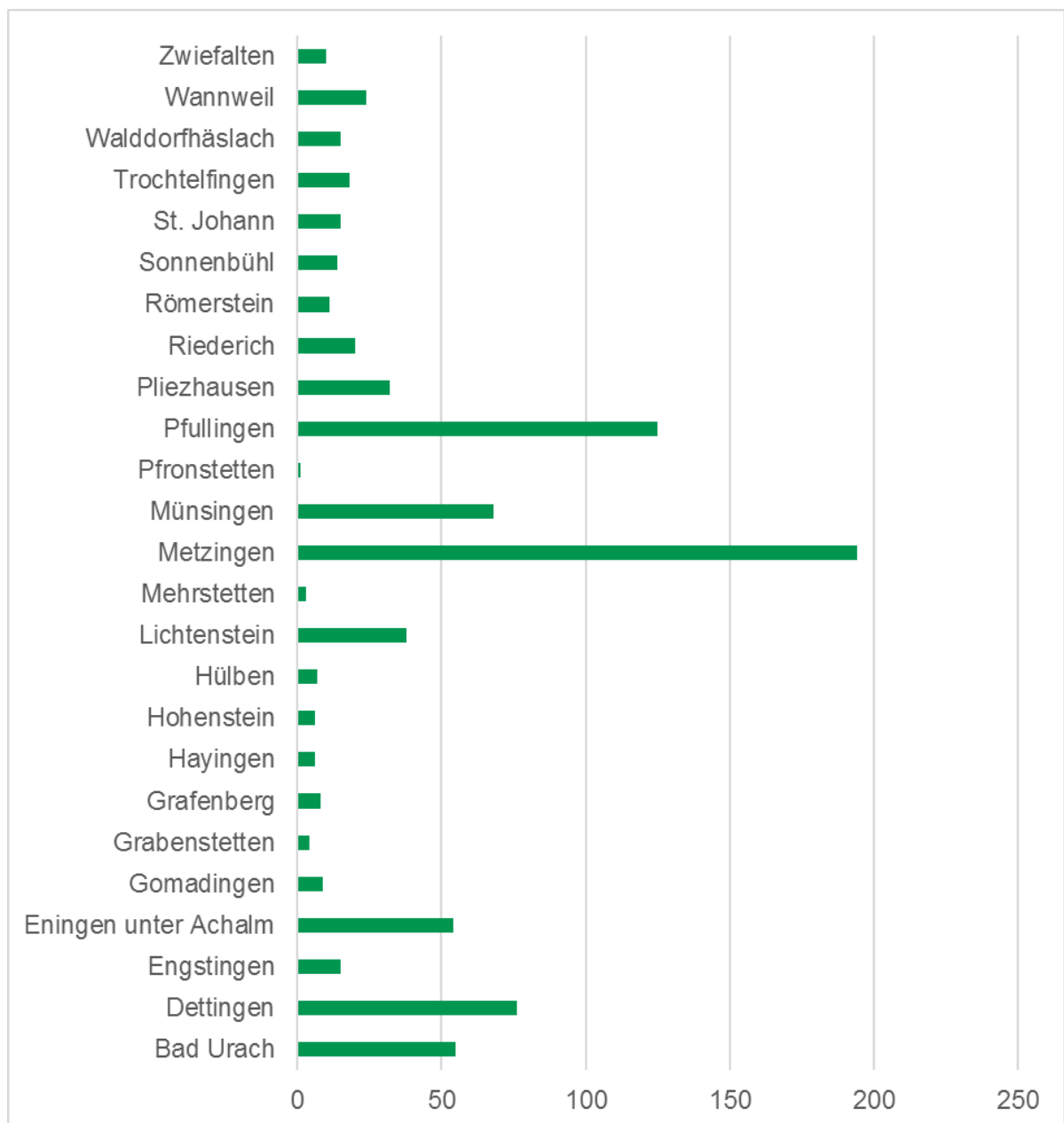


Abbildung 15: Anzahl der Radverkehrsunfälle je Kommune im Landkreis Reutlingen, ausgenommen der Stadt Reutlingen (EIGENE DARSTELLUNG)

Im Folgenden wird nun auf die Kommunen, in welchen sich mehr als 50 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung von 2020 bis 2024 ereignet haben, näher eingegangen. Dabei werden Unfallschwere und Unfalltyp betrachtet. In den einzelnen Abbildungen spiegelt sich dabei die Unfallschwere in der Größe der Punkte wider (je größer desto schwerwiegender), während der Unfalltyp sich aus der Einfärbung ablesen lässt (siehe Abbildung 16).

Legende

- Fahrnfall
- Abbiege-Unfall
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall
- Überschreiten-Unfall
- Unfall im Längsverkehr
- Unfall durch ruhender Verkehr
- Sonstiger Unfall

Bad Urach

Auf Gemarkung Bad Urach hat sich der überwiegende Teil der Unfälle in der Ortschaft selbst ereignet. In diesem verteilen sich die Unfälle gleichmäßig. Häufungen liegen lediglich im Bereich des Kurgeländes vor. Da dieser jedoch ohnehin im Zuge der Gartenschau umgebaut wird und in diesem Zuge auch Veränderungen in der Radverkehrsinfrastruktur geplant sind, werden diese nicht näher betrachtet.

Abbildung 16: Einfärbung der Punkte nach Unfalltyp in den nachfolgenden Unfallkarten (EIGENE DARSTELLUNG)

Dettingen an der Erms

In Dettingen verteilt sich der Großteil der Unfälle auf bebaute Gebiete, wie in Abbildung 17 erkennbar ist. Insbesondere die Pendlerachse über Hülbenener Straße, Sägmühlengasse, Am Hammerweg, Kappishäuserstraße weist dabei eine Unfallohäufung auf, die sich auf den gesamten Streckenver-

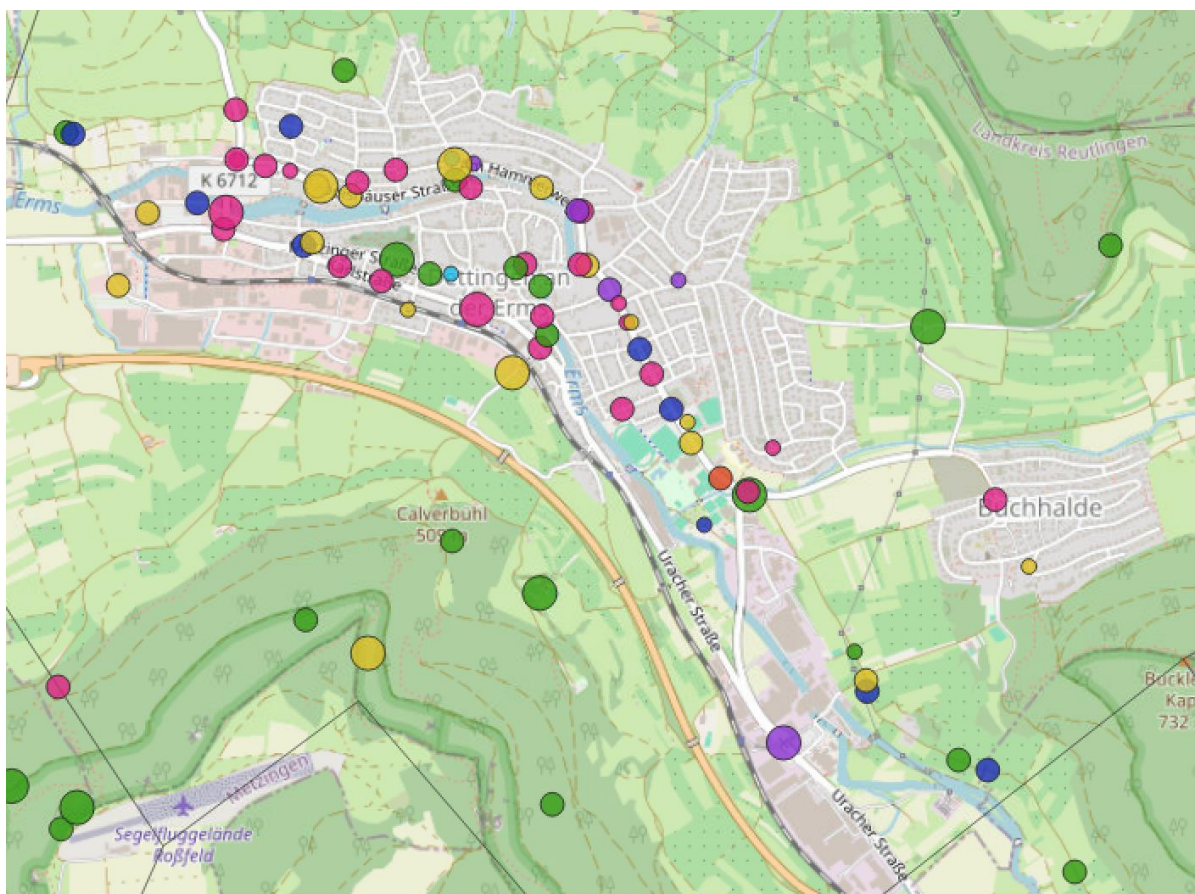


Abbildung 17: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung von 2020 bis 2024 in Dettingen an der Erms (EIGENE DARSTELLUNG)

lauf verteilt. Dies geht mit den hohen Radverkehrsmengen auf diesem Streckenverlauf einher. Zuletzt hat die Gemeinde Dettingen auf dem gesamten Streckenabschnitt Verbesserungen für den Radverkehr durchgeführt, darunter u.a. den Bau eines Geh- und Radweges sowie die Anbringung von Schutzstreifen bzw. Piktogrammketten. Ob diese den gewünschten Effekt erzielen, kann man erst bei der nächsten Unfallanalyse ermitteln.

Eningen unter Achalm

Auch in Eningen unter Achalm hat sich ein Großteil der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung innerorts ereignet. Außerorts fanden beinahe ausschließlich Unfälle des Unfalltyps „Fahrerunfall“ statt. Häufungen innerorts lassen sich an folgenden Stellen feststellen:

- ◆ Bahnhofsstraße: Hier fanden im Untersuchungszeitraum vier Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung statt, die überwiegend lediglich zu Sachschäden führten.
- ◆ Kreuzung Reutlinger Str./Arbachtalstr./Max-Planck-Str.: Hier ereigneten sich von 2020 bis 2024 drei Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung, welche alle mit Personenschäden einhergingen.
- ◆ Alfred-Schradin-Weg Brücke über die B 28: Hier fanden im selben Zeitraum vier Unfälle statt, die i. d. R. mit leichten Personenschäden einhergingen.

Metzingen

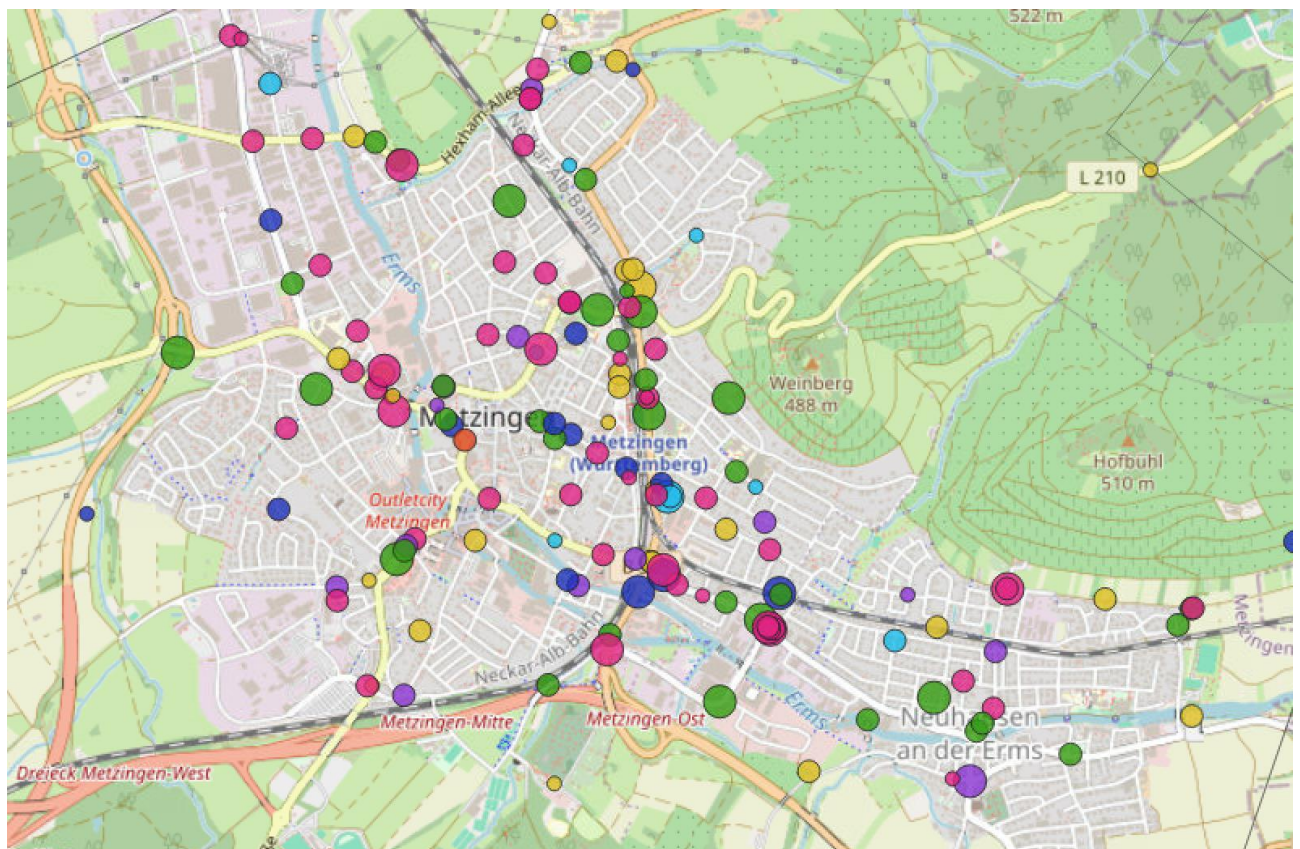


Abbildung 18: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung von 2020 bis 2024 in Metzingen (EIGENE DARSTELLUNG)

In Metzingen häufen sich die Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung innerorts, wobei insbesondere Kreuzungsbereiche eine solche Häufung aufweisen (siehe Abb. 18). Insbesondere der Kreisverkehr Metzinger Str./Ulmer Str./Paul-Lechler-Str./Wielandstr. sticht dabei besonders hervor. Hier ereigneten sich von 2020 bis 2024 acht Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung. Bei allen Unfällen handelt es sich um den Unfalltyp Einbiegen/Kreuzen. Zwei der Unfälle gingen Schwerverletzten einher, fünf weitere mit Leichtverletzten.

Münsingen

Auf Gemarkung Münsingen fanden die meisten Unfälle im Untersuchungszeitraum im Bereich der Stadt Münsingen statt. Dabei fällt vor allem eine Häufung an Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung entlang der Hauptstraße auf, wie in Abbildung 99 zu sehen ist. Dabei ist vor allem das Auftreten von mehreren Einbiegen/Kreuzen-Unfällen zwischen der Herzog-Albrecht-Allee und Grundstraße auffällig, welche alle mit leichten bzw. schweren Personenschäden einhergingen. Dies ist vermutlich auf die Ansammlung der Einkaufsmöglichkeiten und die damit einhergehenden vielen Verkehrswege zurückzuführen.

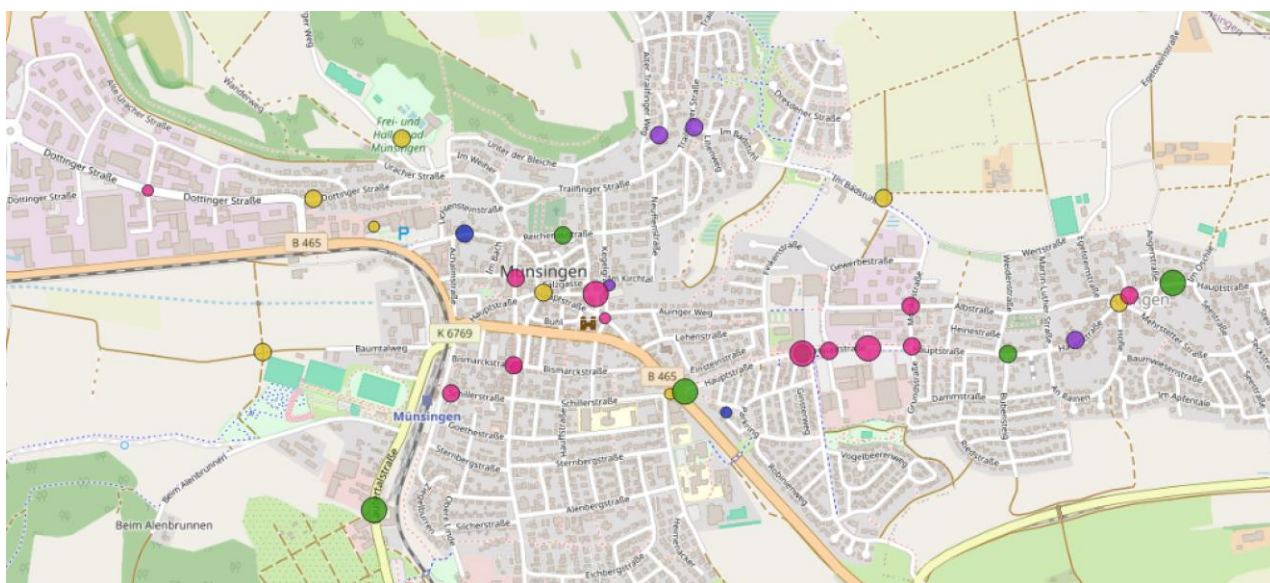


Abbildung 19: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung von 2020 bis 2024 in Münsingen (EIGENE DARSTELLUNG)

Pfullingen

Wie auch in den anderen Kommunen ereigneten sich die Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung in Pfullingen vor allem im bebauten Bereich. Die Unfälle verteilen sich dabei verhältnismäßig gleichmäßig, wie Abbildung 20 zu entnehmen ist. Dennoch sind zwei Bereiche auffällig:

- ◆ Kreuzung Elisenweg/Bergstraße/Achalmstraße: Hier ereigneten sich im Untersuchungszeitraum vier Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung, davon drei Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle. Alle Unfälle gingen mit einem Sachschaden bzw. leichten Verletzungen einher.
- ◆ Klosterstraße bzw. Badstraße: Hier fanden im Untersuchungszeitraum auf 150 m fünf Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung statt. Dabei handelte es sich im östlichen Teil, der Badstraße, um Einbiegen/Kreuzen-Unfälle. Dahingegen fanden im westliche angrenzenden Teil, der Klosterstraße, Unfälle mit dem ruhenden Verkehr bzw. im Längsverkehr statt. Alle Unfälle gingen mit Personenschäden einher.

Vergleich mit anderen Gebieten

Im bundesweiten Vergleich ereignen sich im Landkreis Reutlingen etwas weniger Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung je 10.000 Einwohner. Während deutschlandweit jährlich 10,7 Unfälle auf 10.000 Einwohner kommen, ereignen sich im Landkreis Reutlingen 9,4 Unfälle je 10.000 Einwohner. Damit liegt die Verunglückungswahrscheinlichkeit im Landkreis Reutlingen auch unter der durchschnittlichen Wahrscheinlichkeit in Baden-Württemberg (10,9 Unfälle je 10.000 Einwohner; ADFC (3) 2025; MINISTERIUM DES INNEREN, FÜR DIGITALISIERUNG UND KOMMUNEN BADEN-WÜRTTEMBERG (1) 2025).

Für einen spezifischeren Vergleich haben uns sowohl der Zollernalbkreis als auch der Landkreis Göppingen ihre Unfallanalysen zur Verfügung gestellt. Die Zahlen vom Zollernalbkreis beziehen sich auf denselben Zeitraum wie diese Unfallanalyse (2020-2024), die Zahlen vom Landkreis Göppingen sind etwas älter (2017-2021). Beim Vergleich der Zahlen konnte festgestellt werden, dass die Verunglückungswahrscheinlichkeit im Landkreis Reutlingen deutlich geringer ist als im Zollernalbkreis (27,9 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung je 10.000 Einwohner), jedoch höher als im Landkreis Göppingen (5,9 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung je 10.000 Einwohner). Der Anteil der Unfälle mit Pedelec-Beteiligung an allen Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung liegt dabei sowohl im Zollernalbkreis als auch im Landkreis Reutlingen bei ca. 40 %. Im Landkreis Göppingen ist dieser mit 24 % deutlich geringer, was sowohl mit den räumlichen Besonderheiten als auch mit dem früheren Zeitpunkt erklärbar ist. Hinsichtlich der Unfallschwere fällt auf, dass sich im Landkreis Reutlingen deutlich mehr Radverkehrsunfälle mit Todesfolge ereignet haben (6 vs. 1 bzw. 2). Der Anteil der Unfälle mit Schwerverletzten liegt mit 21 % zwischen dem der beiden Vergleichslandkreise, der Anteil der Unfälle mit Leichtverletzten ist im Vergleich zum Landkreis Göppingen und dem Zollernalbkreis am geringsten (Abb. 21).

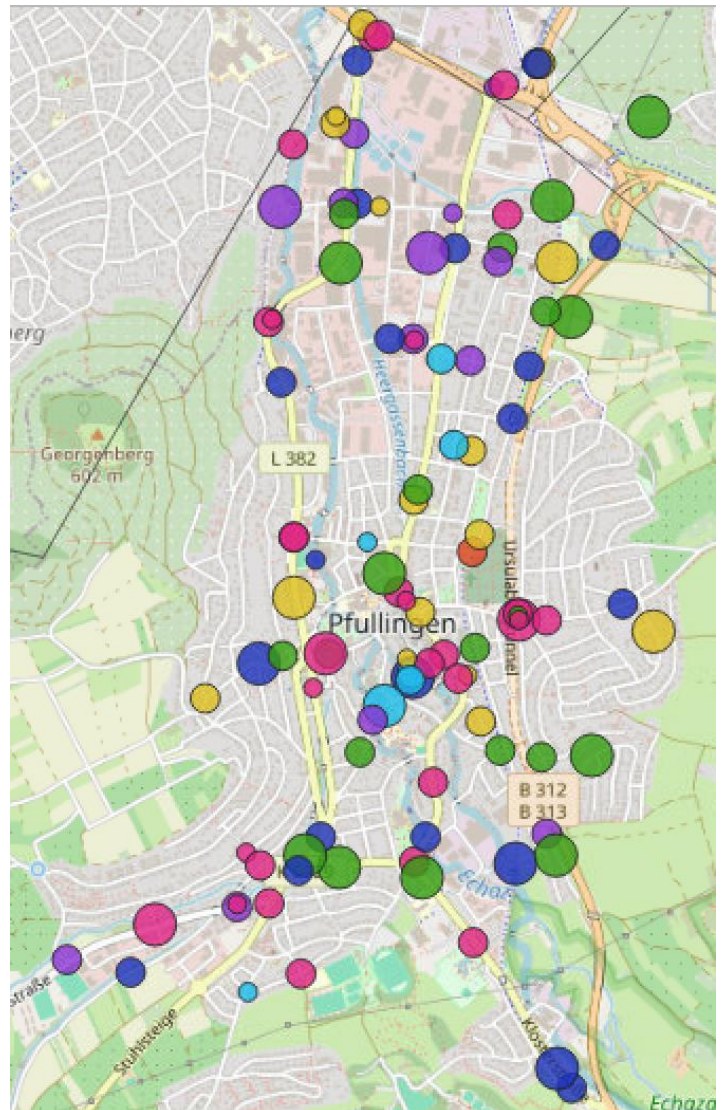


Abbildung 20: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung von 2020 bis 2024 in Pfullingen (EIGENE DARSTELLUNG)

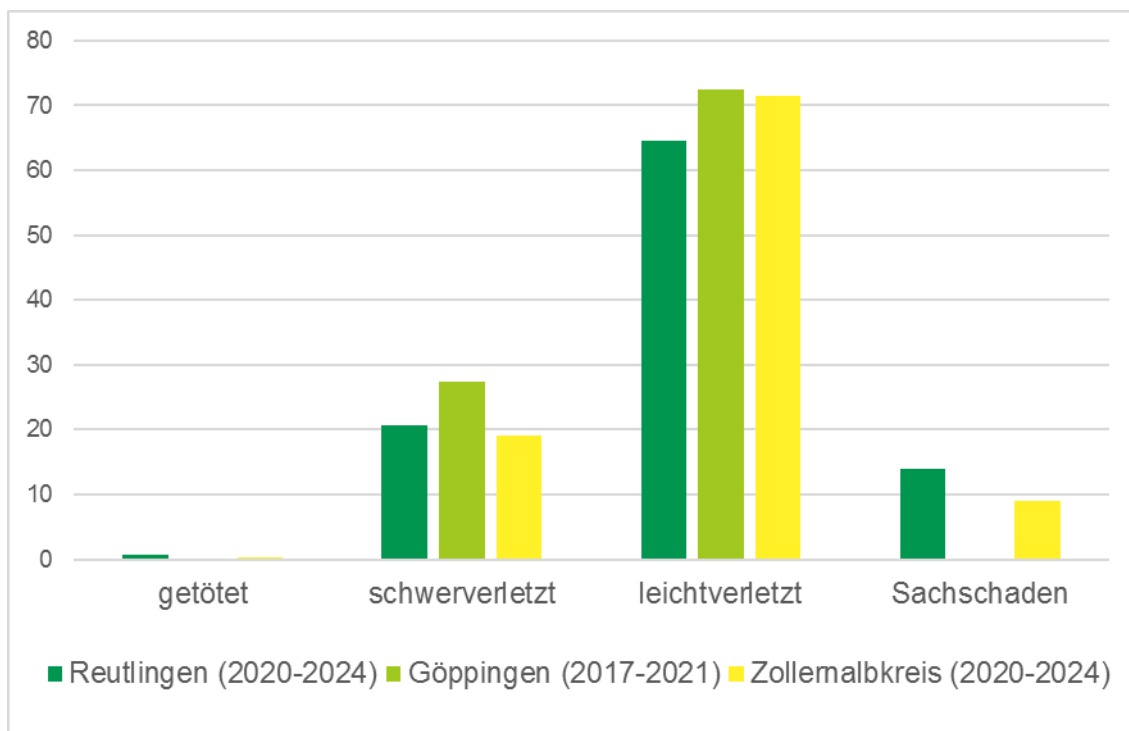


Abbildung 21: Vergleich der Unfallschwere der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Landkreis Reutlingen sowie im Landkreis Göppingen und dem Zollernalbkreis (EIGENE DARSTELLUNG)

Fazit aus der Unfallanalyse

Im Landkreis Reutlingen (ohne die Stadt Reutlingen) wurden zwischen 2020 und 2024 insgesamt 830 und somit durchschnittlich 166 Unfälle pro Jahr mit Radverkehrsbeteiligung polizeilich erfasst, wobei die Zahlen jährlich schwankten. Auffällig ist eine ansteigende Tendenz bei Unfällen mit Pedelecs, welche vermutlich mit einer gestiegenen Verfügbarkeit dieser zusammenhängt. Die meisten Unfälle ereignen sich in den Sommermonaten, bei Helligkeit und trockenen Straßen. Hauptunfallgegner sind Pkws (43 %), gefolgt von Alleinunfällen (41 %). Die Mehrheit der Unfälle führt zu Leichtverletzten (ca. 65 %), jedoch gab es auch sechs Todesfälle. Aufgrund der geringen Anzahl an polizeilich registrierten Unfällen mit Sachschäden ist von einer hohen Dunkelziffer auszugehen. Fahrnfälle (34 %) und Einbiegen/Kreuzen-Unfälle (25 %) sind die häufigsten Unfalltypen. Bei Unfällen zwischen Pkw und Radfahrern dominieren Abbiege- und Einbiegen/Kreuzen-Unfälle, wobei Pkws meist die Unfallverursacher sind. Der Großteil (73 %) der Unfälle ereignet sich innerorts, jedoch haben diese geringe Folgen als die Unfälle außerorts. Die Verunglückungswahrscheinlichkeit mit dem Fahrrad liegt im Landkreis Reutlingen etwas unter dem Bundes- und Landesdurchschnitt.

III. VORSTELLUNG DER HANDLUNGSFELDER IN DER RAD- VERKEHRSFÖRDERUNG

1. FLIEßENDER RADVERKEHR

Für die Wege des Radverkehrs gibt es verschiedene Qualitätsstandards. Oft werden diese unterteilt und an die Radwegkategorien der Radnetze angepasst. Durch die StVO werden zudem die rechtlichen Gegebenheiten geregelt. Als Maßstab für Qualität gilt die ERA, welche den aktuellen Stand der Technik widerspiegelt. Die Länder, Landkreise und Kommunen können dennoch von der ERA abweichende/weitergehende Standards einführen, um ortsspezifische Gegebenheiten und/oder gesellschaftspolitische Interessen zu berücksichtigen. Welche Radverkehrsnetze und Radwegkategorien es gibt und welche Qualitätsstandards für die Erarbeitung und Umsetzung des Radverkehrskonzeptes entscheidend waren bzw. sind, wird in diesem Kapitel erläutert.

1.1 RADVERKEHRSNETZE UND RADWEGWEISUNG

Wie eingangs erwähnt, gibt es verschiedene Radnetze in der Bundesrepublik Deutschland. Nicht alle sind für das Radverkehrskonzept relevant, da diese teilweise nicht auf Gemarkung des Landkreises Reutlingen verlaufen, wie z. B. die D-Routen (die deutschlandweiten Radfernwege). Relevant für den Alltagsradverkehr sind daher das RadNETZ BW, das Kreisnetz und falls vorhanden die Kommunalnetze. Die touristischen Radrouten im Landkreis Reutlingen verlaufen i. d. R. über ebendiese Netze, weshalb auf eine gesonderte Betrachtung an dieser Stelle verzichtet wird. Grundsätzlich stehen die Radverkehrsnetze in einer Hierarchie zueinander, wobei das RadNETZ im Landkreis Reutlingen die höchste Ebene einnimmt und vom Kreisnetz ergänzt sowie von kommunalen Netzen finalisiert wird (siehe Abbildung 22).

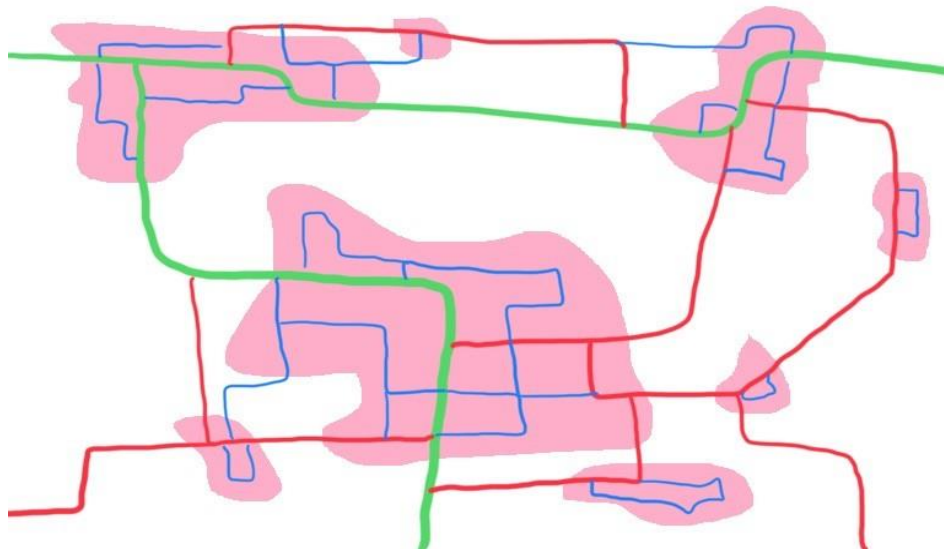


Abbildung 22: RadNETZ BW (grün) steht hierarchisch über dem Kreisnetz (rot) und dieses wiederum über kommunalen Netzen (blau; EIGENE DARSTELLUNG)

1.1.1 RADNETZ BW

Das RadNETZ BW wurde 2016 von der Landesregierung verabschiedet. Mithilfe dieses sollen alle Ober- und Mittelzentren des Landes mit einem flächendeckenden, hochwertigen und durchgängigen Radnetz verknüpft werden. Dabei wird in zwei Kategorien unterschieden: das Alltagsnetz und das Freizeitnetz. Dadurch soll sowohl eine attraktive direkte Verbindung für den Alltagsverkehr zwischen den zentralsten Orten des Landes erstellt werden, als auch der Radtourismus gefördert werden. Zum aktuellen Zeitpunkt umfasst das RadNETZ BW Radwege mit einer gesamten Länge von mehr als 8.000 Kilometern und schließt etwa 700 Kommunen an (NVBW (1) n.d.; MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (1) n.d.; ADFC (1) 2021). Im Landkreis Reutlingen werden von RadNETZ BW folgende Kommunen erschlossen: Bad Urach, Dettingen, Engstingen, Eningen, Gomadingen, Grabenstetten, Hülben, Lichtenstein, Metzingen, Münsingen, Pfullingen, Reutlingen, Riederich, Römerstein, Sonnenbühl und Wannweil (Vgl. Abb. 23).

Bei der Netzerstellung wurde darauf geachtet, dass bereits bestehende Infrastruktur genutzt wird, um diese in den kommenden Jahren durch eine systematische Lückenschließung für ein durchgängiges Wegenetz zu ergänzen (NVBW (1) n.d.). Ziel ist es, mithilfe des Ausbaus des Netzes den Anteil des Radverkehrs am Modal Split Baden-Württembergs auf 20 % zu erhöhen. Darüber hinaus soll die Verkehrssicherheit verbessert werden, indem die aktuellen Standards der Technik für den Ausbau angewendet werden.



Abbildung 23: RadNETZ BW im Landkreis Reutlingen (blaue Linien; RADVIS)

Auf dem Netz wurden verschiedene Maßnahmen identifiziert, welche zum Ausbau des Netzes notwendig sind. Maßnahmen, welche die Radinfrastruktur entlang Bundes- und Landesstraßen betreffen, werden vom Regierungspräsidium koordiniert und umgesetzt. Der Landkreis übernimmt dagegen die Umsetzung der Maßnahmen entlang Kreisstraßen und unterstützt die Kommunen bei Maßnahmen in deren Zuständigkeit. Sowohl der Landkreis als auch die Kommunen erhalten für Infrastrukturmaßnahmen auf RadNETZ BW, welche aus den Maßnahmenblättern hervorgehen, eine Förderung von 75 % über LGFVG-RuF. Derzeit werden die Maßnahmenblätter im Auftrag des Landes überarbeitet und an die neuen Musterlösungen des Landes Baden-Württemberg angepasst.

1.1.2 KREISNETZ

Das Kreisnetz ist dem RadNETZ BW untergestellt und ergänzt dieses. Es stellt sicher, dass alle Hauptorte, unabhängig von ihrer Zentralitätsfunktion, miteinander verbunden sind und auch alle Nebenorte mit ihrem jeweiligen Hauptort in Verbindung stehen. Ergänzt wird das Kreisnetz von weiteren Verbindungen, welche für den überörtlichen Radverkehr von Bedeutung sind. Kernaufgabe des Kreisnetzes ist somit der Radverkehr zwischen den Orten.

Der erste Versuch im Landkreis Reutlingen ein Kreisnetz aufzustellen geschah vor über 20 Jahren mit dem ersten Radverkehrskonzept. In der vorliegenden Fassung des Radverkehrskonzeptes wird dieses gefestigt und überarbeitet. Dazu wurde in einem „Runden Tisch“ zusammen mit den Kommunen ein Wunschliniennetz erstellt. Basierend auf dem Wunschliniennetz sowie anderen Planungen und Konzepten (z. B. kommunale Radnetze, RadNETZ BW sowie Mobilitätsdaten) wurden die Wege für den Radverkehr festgelegt. Im Anschluss wurden die Wege des Kreisnetzes entsprechend ihrer Relevanz für den Radverkehr in vier Kategorien unterteilt:

- ◆ Hauptpendlerroute = hohe Relevanz und hohe Frequentierung
- ◆ Hauptnetz = hohe bis mittlere Relevanz
- ◆ Nebennetz = mittlere bis geringe Relevanz
- ◆ Freizeitnetz = wichtig für den Freizeitverkehr aber von sehr geringer Bedeutung für den Alltagsverkehr

Die Relevanz ergibt sich aus verschiedenen Parametern die anhand von Daten und Einschätzungen definiert wurden. So flossen die zur Verfügung stehenden Daten zum Mobilitätsverhalten, des STADTRADELNs und der Online-Beteiligung mit ein. Für die Ermittlung des Radverkehrspotentials auf den einzelnen Verbindungen wurde das Mobilitätsverhalten auf Basis von Mobilitätsdaten im Landkreis für einen durchschnittlichen Werktag im Jahr 2023 simuliert und das Potential anhand der Streckendistanzen ermittelt. Je höher das Potential auf einer Strecke, desto höher die Relevanz der Strecke im Kreisnetz. Das Ergebnis der Umlegung auf das bestehende Kreisnetz kann Anhang 2 entnommen werden. Es umfasst eine Länge von ca. 920 km. Die Streckenabschnitte des RadNETZ BW, die im Landkreis verlaufen, sind im Kreisnetz integriert.

Die Ziele des Kreisnetzes unterscheiden sich nicht grundlegend von denen des RadNETZ BWs: Die Schaffung eines sicheren Radnetzes, die Identifikation von Netzlücken und Schließung dieser durch zielgerichtete Investitionen zur Förderung des Radverkehrs.

1.1.3 KOMMUNALNETZ

Relevant für das Kreisnetz sind auch die hierarchisch untergeordneten kommunalen Radnetze, falls solche definiert sind. Denn Kommunalnetze können das Kreisnetz hinsichtlich des innerörtlichen Verkehrs ergänzen und dieses somit abseits der Durchfahrtsachsen verdichten, wobei die Mobilität innerhalb der Kommune im Fokus der Betrachtung liegt. Die Abstimmungen mit den Kommunen, die ein eigenes Netz haben, sind von essenzieller Bedeutung, um eine sinnvolle Anbindung und Abstimmung der jeweiligen Netze zu erreichen. Dies gewährleistet eine Durchgängigkeit für den Radfahrenden mit einer lückenlosen Wegweisung und möglichst gleichen Sicherheits- und Qualitätsstandards.

Aufgrund der Größe und der Eigenständigkeit der Stadt Reutlingen wurde das Kreisnetz nicht auf Gemarkung Reutlingen inkl. Teilorten/Stadtteilen geplant. Stattdessen wurde darauf geachtet, dass die Anknüpfungspunkte zwischen dem Kreisnetz und dem kommunalen Radnetz der Stadt Reutlingen zueinander passen. Die Großstadt stellt zugleich den größten Arbeitsplatzstandort im Landkreis dar, was für den Quell- und Zielverkehr im Landkreis von hoher Bedeutung ist. Damit insbesondere Pendlerinnen und Pendler sowie Schülerinnen und Schüler einen flüssigen Übergang haben, tauscht sich das Landratsamt regelmäßig mit der Stadt Reutlingen aus. So soll eine gemarkungsübergreifende Radverkehrsführung gewährleistet werden.

1.1.4 S-PDELEC-NETZ

Das Pedelec und S-Pedelec (Speed-Pedelec) sind mit einem elektrischen Motor ausgestattete Fahrräder, bei welchen der Motor beim Treten der Pedale Unterstützung leistet. Das S-Pedelec kann bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h unterstützen, ein Pedelec nur bis 25 km/h. Aus diesem Grund gilt das S-Pedelec als Kleinkrafttrad. Es wird ein Führerschein der Klasse AM zum Fahren benötigt. Dieser kann ab einem Alter von 15 Jahren erworben werden. Zusätzlich benötigt ein S-Pedelec ein Versicherungskennzeichen. Deshalb ist die Nutzung der Radinfrastruktur unterbunden, außer das Verkehrszeichen aus Abbildung 24, „S-Pedelec frei“, ist vorhanden. Dieses Verkehrszeichen ist in Deutschland bis jetzt nur in wenigen Bundesländern freigegeben. Baden-Württemberg erlaubte die Nutzung als erstes Bundesland im Jahr 2018. Nordrhein-Westfalen und Hessen folgten in den Jahren 2023 und 2024 (BUNDESAMT FÜR LOGISTIK UND MOBILITÄT 2025). In Deutschland gibt es unter anderem wegen der ungesicherten Rechtslage bisher kaum S-Pedelec-Netze. Die Universitätsstadt Tübingen bildet eine Ausnahme. Sie hat ein ca. 80 km umfassendes Netz ausgewiesen und ist damit Spitzenreiter in der Bundesrepublik. Auf Landkreisebene geht der Landkreis Konstanz als Vorreiter voran und hat bereits erste Verbindungen erarbeitet. Im Landkreis Reutlingen wurde bislang keine Strecken explizit für S-Pedelecs ausgewiesen.



Abbildung 24: S-Pedelec frei Zusatzzeichen in Kombination mit einem Radwegzeichen (UNIVERSITÄTSSTADT TÜBINGEN n.d)

Im Rahmen des Forschungsprojektes S-Pe(n)delec der Hochschulen RheinMain und Darmstadt wurde in der Stadt Tübingen die Alltagstauglichkeit von S-Pedelecs untersucht. Die Studie zeigte auf, dass das S-Pedelec insbesondere auf mittleren Distanzen ein zeiteffizientes und alltagstaugliches Verkehrsmittel darstellt. Durchschnittlich betrugen die Strecken der Probanden etwa 17 km mit einer Fahrzeit von rund 26 Minuten. Die verbreitete Sorge, dass insbesondere innerorts die Geschwindigkeiten zu hoch seien, konnte zurückgewiesen werden. Die 30 km/h Grenze wurde innerorts kaum überschritten.

In der Zukunft besteht dennoch Anpassungsbedarf. Von den Probanden wurden vor allem das mangelnde Netz und die Wegweisung außerhalb des Stadtgebietes angekreidet. Neben der Routenführung ändern sich auch die Anforderungen an die Wege, Abstell- und Lademöglichkeiten. Derzeit wird von der FGSV ein Arbeitspapier zu den Anforderungen des S-Pedelecs erarbeitet. Ungeachtet der gestiegenen Anforderungen an die Infrastruktur bietet das S-Pedelec ein großes Potential für den Landkreis Reutlingen, den für Fahrräder alltagstauglichen Distanzbereich zu erweitern. Dank seiner höheren Durchschnittsgeschwindigkeit kann das S-Pedelec im Alltagsverkehr realistisch auf Distanzen bis zu 20 km verwendet werden, wie in der Studie gezeigt wurde. Somit ergibt sich hier eine Chance die Mobilität nachhaltiger und radorientierter zu gestalten (LOHMEIER 2025).

1.1.5 WEGWEISUNG

Eine gute Wegweisung hilft Radfahrenden, schnell und sicher ans Ziel zu kommen. Sie besteht aus klar sichtbaren, standardisierten Schildern, die Streckenverläufe, Entfernungen und wichtige Ziele anzeigen. Sowohl für Alltagsradelnde als auch im touristischen Radverkehr erleichtert eine durchgängige, verständliche Beschilderung die Routenwahl und sorgt für Orientierung, insbesondere in unbekanntem Gebiet oder an komplexen Kreuzungen. Außerdem soll es sichere Radinfrastruktur für den Radfahrenden kenntlich machen. Bereits heute ist eine umfassende Radwegweisung im Landkreis Reutlingen vorhanden. Mit der Umsetzung weiterer Maßnahmen soll die Radverkehrsführung Schritt für Schritt angepasst werden, um für den Radverkehr noch attraktivere und direktere Verbindung ausweisen zu können.

Die Schilder der Fahrradwegweisung werden in zwei Arten und drei Typen unterteilt. Sie besitzen unterstützende Informationen, um den Radfahrenden schnell und sicher ans Ziel kommen zu lassen.

Zielwegweiser

Die Zielwegweiser werden in zwei Typen unterschieden: Tabellenwegweiser und Pfeilwegweiser (Abb. 25). Tabellenwegweiser werden an größeren Verkehrsknoten aufgestellt, abseits davon sind

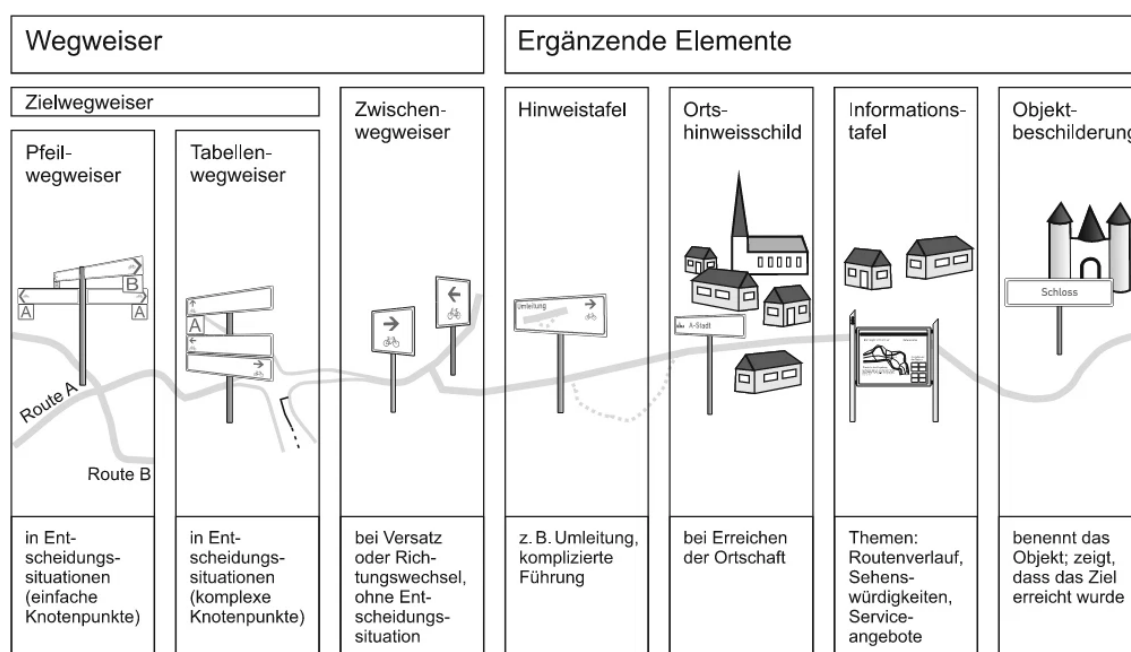


Abbildung 25: Elemente der Wegweisung im Überblick (FGSV (1) 2024)

Pfeilwegweise an Entscheidungs- bzw. Knotenpunkten ausreichend. Wegen der einseitigen Bedruckung befinden sie sich an allen relevanten Zuläufen. Sie können außerdem als Vorwegweiser vor komplexen Kreuzungen dienen, um das frühzeitige Einordnen in die richtige Spur zu ermöglichen und die Orientierung zu erleichtern.

Im Gegensatz zu den Tabellenwegweisern sind Pfeilwegweiser von allen Seiten einsehbar. Daher ist ein Standort pro Kreuzung ausreichend. Einsatzorte sind vor allem außerorts an Straßen und Kreuzungen. Zudem ist eine Aufstellung an Querungen, die eine hohe Bedeutung für den Radverkehr haben, sowie an wichtigen Ziel- und Quellorten des Radverkehrs möglich (NVBW (3), 2020).

Zwischenwegweiser

Zwischenwegweiser, ebenfalls Abbildung 25 zu entnehmen, werden eingesetzt, wenn ein Versatz im Routenverlauf stattfindet aber nicht zwischen verschiedenen Routen unterschieden werden muss. Sie dienen zudem der Bestätigung des Routenverlaufs bei Abschnitten die länger als zwei Kilometer sind (NVBW (3), 2020).

Neben den Wegweisern gibt es noch ergänzende Beschilderungen, wie in Abbildung 25 im rechten Bildteil dargestellt. Diese sind jedoch hauptsächlich auf den Strecken des RadNETZ BW zu finden und werden vom Landkreis auf dem Kreisnetz i. d. R. nicht verwendet.

Umleitungen für den Radverkehr

Damit eine sichere und durchgängige Führung auf dem mit Wegweisern ausgestatteten Radnetz des Landkreises auch während vorübergehenden Arbeitsstellen sichergestellt ist, wird bereits heute in Kooperation mit der unteren Verkehrsbehörde des Landkreises vor der Ausstellung einer verkehrsrechtlichen Anordnung die Betroffenheit des Radnetzes geprüft. Falls der Radverkehr betroffen ist, werden in der Anordnung explizite Maßnahmen zur Sicherstellung der Sicherheit des Radverkehrs getroffen. Dabei hat die Aufrechterhaltung des Radverkehrs erste Priorität. Sollte dies nicht möglich sein, werden eine geeignete Umleitung oder frühzeitige Hinweise auf die Streckensperrungen geprüft. Diese Zusammenarbeit soll zukünftig verstetigt und optimiert werden.

Wie der Radverkehr im Bereich von Arbeitsstellen geführt werden kann, kann dem Leitfaden für Baustellen der AGFK zur Führung von Fuß- und Radverkehr im Baustellenbereich entnommen werden.

1.2 REGELUNGEN ZUR RADVERKEHRSFÜHRUNG

Durch die Zeichen der StVO wird der rechtliche Rahmen geregelt. Beispielsweise sind Gebotszeichen generell blau und schreiben eine Benutzungspflicht vor. Die wichtigsten Zeichen der StVO für den Radverkehr sind Folgende:

Zeichen 237: Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind durch ihre durchgezogenen weißen Markierungstreifen und Fahrradpiktogramm auf der Fahrbahn erkennbar, wie in Abbildung 26 zu sehen ist. Sie sind ein separater Teil der Fahrbahn. Die Nutzung ist ausschließlich mit dem Fahrrad erlaubt, Autos dürfen nur zum Ein- und Abbiegen den Radfahrstreifen überfahren (ADAC (1) 2025).

Radfahrstreifen sollten eine Mindestbreite von 2,0 m aufweisen. Zudem wird zzgl. eine 0,25 m breite Fahrbahnbegrenzung sowie ein Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen, falls vorhanden, benötigt (MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (8) 2025).



Abbildung 26: Radfahrstreifen in Reutlingen
(EIGENE AUFNAHME)

Zeichen 340: Schutzstreifen



Abbildung 27: Einseitiger Schutzstreifen in Dettlingen an der Erms
(EIGENE AUFNAHME)

Schutzstreifen sind ein markierter Teil der Fahrbahn. Sie sind durch eine gestrichelte Markierung auf der Fahrbahn gekennzeichnet, wie in Abbildung 27 zu erkennen. Autos dürfen den Schutzstreifen, im Gegensatz zum Radfahrstreifen, bei Bedarf überfahren (ADAC (1) 2025).

Schutzstreifen benötigen eine Mindestbreite von 1,50 m. Zudem ist ein Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen zu markieren (MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (8) 2025).



Abbildung 28: Fahrradstraße mit Zusatzzeichen motorisierten Verkehr frei in Reutlingen (EIGENE AUFNAHME)

Zeichen 244.1: Fahrradstraße

Auf einer Fahrradstraße, Abbildung 28, dürfen neben Fahrrädern und kleinen Elektrofahrzeugen (z. B. E-Scooter) keine anderen Verkehrsarten fahren. Dies muss explizit durch ein entsprechendes Zusatzzeichen gestattet werden, wobei darauf geachtet werden sollte, dass motorisierter Durchgangsverkehr wirksam vermieden wird. Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Zudem ist es Radfahrenden gestattet nebeneinander zu fahren (BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ UND VERBRAUCHERSCHUTZ 2024). Fahrradstraßen innerorts benötigen eine Mindestbreite von 3,0 m ohne zugelassenen Kfz-Verkehr. Wenn Kfz gestattet werden, ist bei < 1.500 Kfz/24 h eine Mindestbreite von 3,5 m (zzgl. ggf. Sicherheitstrennstreifen) erforderlich, wenn Pkw in beide Richtungen zugelassen sind. Ab einem durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von 1.500 Kfz/24 h sollte die Fahrradstraße eine Mindestbreite von 4,0 m zzgl. ggf. Sicherheitstrennstreifen, wenn Pkw in

beide Richtungen zugelassen sind. Auch außerorts können Fahrradstraßen bei einem DTV von bis zu 1.500 Kfz/24 h eingerichtet werden, wobei die Mindestbreite hier zwischen 3,0 m und 4,50 m liegt und vom DTV abhängig ist (MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (8) 2025).

Zeichen 260: Verbot für Krafträder und Kraftwagen

An Wegen, an denen sich wie in Abbildung 29 das Zeichen 260 befindet, wird die Nutzung mit einem Kraftrad, Kraftwagen oder Krafthfahrzeug unterbunden. Nicht-motorisierten Fahrzeugen und somit auch dem Radverkehr ist die Nutzung gestattet (BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ UND VERBRAUCHERSCHUTZ 2024).

Ist wie in der Abbildung der landwirtschaftliche Verkehr freigegeben, sollte der Weg eine Mindestbreite von 2,50 m zzgl. Ausweichstellen und/oder befahrbaren Banketten mit einer Breite von 0,75 m aufweisen. Bei einer gemeinsamen Nutzung von Fußverkehr, Radverkehr und landwirtschaftlichem Verkehr ist eine Mindestbreite von 3,50 m anzustreben und wird in den der Landwirtschaft hoch frequentierten Bereichen gefordert. Dasselbe gilt für forstwirtschaftliche sowie wasserwirtschaftliche Wege (MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (8) 2025).



Abbildung 29: Nutzungsverbot für Krafträder und Kraftwagen in Metzingen (EIGENE AUFNAHME)

Zeichen 237: Radweg

Ist wie in Abbildung 30 der Radweg durch das links zu sehende Schild gekennzeichnet, gilt eine Radwegebenutzungspflicht. Dem Radverkehr ist es an dieser Stelle also nicht erlaubt auf der Straße zu fahren. Anderen Verkehrern wird die Nutzung des Radweges untersagt, außer es ist durch ein Zusatzzeichen gekennzeichnet (BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ UND VERBRAUCHERSCHUTZ 2024).

Für die Einrichtung eines reinen Radweges mit Einrichtungsverkehr innerorts wird eine Mindestbreite von 2,0 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen benötigt. Bei beengten Verhältnissen und geringer Nachfrage durch den Radverkehr sind auch geringere Breiten, aber nicht unter 1,60 m möglich. Dahingegen müssen beidseitige Zweirichtungsradwege innerorts eine Mindestbreite von 2,50 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen aufweisen, einseitige Zweirichtungsradwege innerorts eine Mindestbreite von 3,0 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen. Jedoch sollte beachtet werden, dass Zweirichtungsradwege innerorts ein hohes Sicherheitsrisiko darstellen und daher nur ausnahmsweise und nach sorgfältiger Einzelprüfung umgesetzt werden sollten (MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (8) 2025).



Abbildung 30: Separat geführter Radweg
(HERBST 2020)

Zeichen 240: Gemeinsamer Fuß- und Radweg



Abbildung 31: Gemeinsamer Fuß- und Radweg in Pfullingen (EIGENE AUFNAHME)

Auch beim Zeichen 240, welches in Abbildung 31 zu sehen ist, gilt eine Radwegenutzungspflicht. Der Weg wird sich mit dem Fußverkehr geteilt, wobei auf diesen Acht gegeben werden muss. Der Fußverkehr darf weder gefährdet noch beeinträchtigt werden (BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ UND VERBRAUCHERSCHUTZ 2024).

Gemeinsame Geh- und Radwege mit Zweirichtungsverkehr sollten innerorts nur im Ausnahmefall und bei geringem Fußverkehr angewandt werden und benötigen eine Mindestbreite von 3,0 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen. Außerorts sind gemeinsame Geh- und Radwege mit Zweirichtungsverkehr mit einer Mindestbreite von 2,50 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen und einschließlich Fahrbahnbegrenzung zu bemessen (MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (8) 2025).

Zeichen 241: Getrennter Fuß- und Radweg

Abbildung 32 zeigt einen getrennten Fuß- und Radweg. Wie bei den vorherigen Zeichen gilt hier ebenfalls die Radwegebenutzungspflicht. Der Radweg verläuft eigenständig parallel zum Gehweg. Eine Nutzung durch andere Verkehr ist nicht gestattet. Die Trennung ist meist visuell dargestellt und nicht durch räumliche Barrieren umgesetzt (BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ UND VERBRAUCHERSCHUTZ 2024).

Bei der Einrichtung von getrennten Geh- und Radwegen sind jeweils die Mindestbreiten für Radwege (s. o.) bzw. Gehwege (innerorts: 2,50 m, außerorts: 2,0 m) zu beachten. Der taktile, visuelle Begrenzungsstreifen hat eine Breite von 0,3 m und ist Bestandteil des Gehweges. Somit wird beispielsweise innerorts bei Zweirichtungsverkehr eine Gesamtbreite von mindestens 5,0 m benötigt, um einen getrennten Geh- und Radweg einrichten zu können (MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (8) 2025).



Abbildung 32: Getrennter Fuß- und Radweg in Metzingen (EIGENE AUFNAHME)



Abbildung 33: Nutzungserlaubnis des Gehwegs für den Radverkehr in Grafenberg (EIGENE AUFNAHME)

Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“

Durch das in Abbildung 33 angebrachte Zusatzzeichen (weißes Schild) wird dem Radverkehr ein Sondernutzungsrecht für den gekennzeichneten Weg zugesprochen. Dies hebt geltende Verbote auf, wie zum Beispiel das Nutzungsverbot eines Gehweges. Im Gegensatz zu den Gebotsschildern gilt durch das Zusatzzeichen keine Benutzungspflicht und die Wahl des Weges bleibt alleine dem Radfahrenden überlassen. Bei diesem Beispiel des Schildes in Verbindung mit einem Gehwegzeichen gilt Schrittgeschwindigkeit für den Radverkehr sowie eine Bevorrechtigung für den Fußverkehr (ADFC (2) 2021). Die benötigte Breite von ebendiesen Wegen weicht nicht von gemeinsamen Geh- und Radwegen ab (MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (8) 2025).

1.3 EXKURS: RADSCHNELLVERBINDUNGEN

Bei Radschnellverbindungen handelt es sich um Bestandteile des Radwegenetzes, die insbesondere aufkommensstarke Bereiche mit Radwegen verbindet, um dort ein sicheres und attraktives Fahren mit hohen Geschwindigkeiten zu erlauben. Sie sind eingebunden in ein kommunales oder regionales Radwegenetz und sollen einer zieldirekten, schnellen und leistungsfähigen Verbindung größerer Quell- und Ziel-Relationen auch über längere Distanzen dienen. Für Radschnellverbindungen sind grundlegende Qualitätsstandards definiert, wie eine durchschnittliche Entwurfsgeschwindigkeit von 20 km/h unter Berücksichtigung von Zeitverlusten an Knotenpunkten, sowie eine Wegebreite von mindestens vier Metern. Weitere Regelungen können den Qualitätsstandards für den Radschnellverbindungsstandard in Baden-Württemberg entnommen werden. Mit attraktiven Radschnellwegen entlang wichtiger Alltags-/Pendlerachsen können Modal Split-Veränderungen zugunsten des Radverkehrs erzielt werden. Daher wurde vom Landkreis Reutlingen im Jahr 2019 jeweils eine Machbarkeitsstudie für folgende Radschnellverbindungen durchgeführt:

- Reutlingen - Tübingen
- Reutlingen - Lichtenstein
- Reutlingen - Bad Urach

Die Studien widmeten sich der Aufgabe, eine umsetzbare Trasse auf der Grundlage der Qualitätsstandards für Radschnellwege des Landes Baden-Württemberg zu finden. Der jeweilige Ausbaubedarf wurde abgeschätzt und auf der Grundlage einer Bewertung wurde eine Empfehlung für die Führung des Radschnellweges gegeben. Außerdem wurden eine Potentialanalyse sowie eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt.

Dabei wurde festgestellt, dass die Errichtung eines Radschnellweges lediglich für die Verbindung Reutlingen-Tübingen sowie für das Teilstück Pfullingen-Reutlingen empfohlen werden kann. Denn nur bei diesen liegt das volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1,0 und gilt damit als umsetzungswürdig. Besonders hoch ist das Potential für den kreisübergreifenden Radschnellweg zwischen Tübingen und Reutlingen, weshalb sich dieser derzeit beim Regierungspräsidium Tübingen in der Vorplanung befindet.

1.4 QUALITÄTSSTANDARDS FÜR DEN FLIEßENDEN RADVERKEHR

1.4.1 QUALITÄTSSTANDARDS UND MUSTERLÖSUNGEN FÜR RADVERKEHRSANLAGEN IN BADEN-WÜRTTEMBERG

Die Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg dienen der Förderung eines sicheren und attraktiven Radverkehrs. Sie wurden in einer Zusammenarbeit der Straßenbauverwaltung des Landes mit renommierten Planungsbüros entwickelt und orientieren sich an den Bedürfnissen der Radfahrenden sowie an den geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen. Die Qualitätsstandards stellen die Basis für eine Förderung von Radverkehrsmaßnahmen durch das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) dar und wurden zuletzt 2025 überarbeitet und neu veröffentlicht. Sie dienen als Basis bei der Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen des Radverkehrskonzeptes.

Ziel ist es, eine durchgehende, barrierefreie und sichere Radinfrastruktur zu fördern und damit zur Verkehrswende sowie zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität beizutragen. Die Qualitätsstandards legen hierfür spezielle Anforderungen an Planung, Gestaltung und Bau von Radinfrastruktur fest, um eine hohe Qualität und Benutzerqualität zu gewährleisten. Dazu zählen die richtige Breite der Wege, eine angepasste Oberflächenbeschaffenheit und die Berücksichtigung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen an Kreuzungen und Einmündungen. Dabei werden die Vorgaben aus der ERA und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) erfüllt. Zusätzlich gibt es Musterlösungen, die als praxisnahe Beispiele dienen und kommunalen Planern helfen, die Standards umzusetzen. Diese Lösungen berücksichtigen unterschiedliche Nutzungsszenarien, wie zum Beispiel Radverkehr in städtischen und ländlichen Gebieten. Zu finden sind die Qualitätsstandards und Musterlösungen unter <https://www.aktivmobil-bw.de/regelungen-arbeitshilfen/standards-und-musterloesungen/baden-wuerttemberg> (NVBW (2) n.d.; MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (2) 2016).

1.4.2 KREISNETZSTANDARD

Bei der Erarbeitung der Qualitätsstandards für das Kreisnetz dienten die Qualitätsstandards des RadNETZ BW aus dem Jahr 2024 als Basis. Lediglich in ein paar Punkten wurden aufgrund der Individualität des Landkreises Anpassungen vorgenommen. Die Qualitätsstandards des Kreisnetzes können Anhang 3 entnommen werden.

Der angewandte Qualitätsstandard ist abhängig von den festgelegten Radnetzkat­egorien aus dem Unterkapitel zum Kreisnetz (Kapitel III.1.1.2). Auf den Hauptpendler­routen soll der Zielstandard erfüllt werden. Bei den Hauptrouten ist der Zielstandard ebenfalls zu erfüllen, wobei in begründeten Ausnahmen der Startstandard ausreichend ist. Für die Nebenrouten reicht der Startstandard aus, außer der Zielstandard ist bereits gegeben oder kostengünstig und leicht umzusetzen.

2. RUHENDER RADVERKEHR

Ein gut organisierter ruhender Radverkehr ist entscheidend für die Förderung des Radverkehrs insgesamt und trägt dazu bei, die Akzeptanz und Nutzung von Fahrrädern im täglichen Lebensumfeld zu steigern. Dabei umfasst der ruhende Radverkehr die Infrastruktur, die benötigt wird, wenn das Fahrrad nicht in Bewegung ist und befasst sich daher insbesondere mit Radabstellanlagen.

2.1 RADABSTELLANLAGEN

Fahrradparken ist ein wichtiger Bestandteil nachhaltiger Mobilitätskonzepte. Sichere und gut erreichbare Abstellmöglichkeiten fördern den Umstieg aufs Fahrrad. Ein ausreichender und qualitätsvoller Ausbau trägt zur Attraktivität des Radfahrens bei. Vorteile von Radabstellanlagen liegen insbesondere in ihrem geringen Platzverbrauch und der damit einhergehenden Flexibilität in der Platzierung sowie den geringen Aufstellungskosten im Vergleich zum Kfz-Parkplatz. So benötigt der Bau eines Radabstellplatzes nur 1,3 m² und 120 €. Ein Kfz-Stellplatz hingegen benötigt eine Fläche von 13,5 m² und Baukosten von mindestens 1.500 €, in Parkhäusern und Tiefgaragen steigen die Kosten um das Vielfache an (UMWELTBUNDESAMT (1) 2019; RANDELHOFF 2019).

Grundsätzlich sollte zwischen Radabstellanlagen mit und ohne Überdachung unterschieden werden. Darunter gibt es verschiedene Arten von Radabstellanlagen, wovon die für das Radverkehrskonzept relevantesten nachfolgend vorgestellt werden.

Vorderradhalter

Vorderradhalter (Abb. 34), auch Felgenklemmer genannt, sind übliche Radabstellanlagen. Diverse Probleme für die Stabilität des Fahrrads und, wie der Name sagt, die Gefahr des Verbiegens der Felge, haben diese Abstellanlagen aus der Zeit fallen lassen. Sie werden daher heute nicht mehr empfohlen (WIKIPEDIA (1) n.d.).



Abbildung 34: Vorderradhalter in Reutlingen (EIGENE AUFNAHME)

Anlehnbügel



Abbildung 35: Anlehnbügel in Pliezhausen (EIGENE AUFNAHME)

Anlehnbügel, wie in Abbildung 35 zu sehen, sind gut geeignete Fahrradhalter. Sie werden vom FGSV als Quasi-Vorzugstypen bezeichnet und werden i. d. R. beim Neubau von Radabstellanlagen verwendet. Sie bieten einen guten Stand und bessere Diebstahlsicherheit als Vorderradhalter, da man die Fahrräder am Rahmen befestigen kann. Defizite sind der höhere Platzverbrauch und die nicht vorhandene Möglichkeit höhenversetzt effizient zu parken. Im Sinne der Barrierefreiheit sollte auf eine zusätzliche Querstrebe im unteren Drittel geachtet werden (WIKIPEDIA (1) n.d.).

Vorderradhalter mit Anlehnbügel

Die in Abbildung 36 zu sehende Abstellanlage ist eine Kombination aus Vorderradhalter und Anlehnbügel. Diese Variante soll die Schwächen der jeweils anderen Abstellanlage ausgleichen. Sie gelten als normkonforme Modelle und wurden vom Allgemeinem Deutschem Fahrrad-Club (ADFC) darauf geprüft (WIKIPEDIA (1) n.d.).



Abbildung 36: Vorderradhalter mit Anlehnbügel in Eningen unter Achalm (EIGENE AUFNAHME)

Fahrradbox



Abbildung 37: Fahrradboxen in Reutlingen (EIGENE AUFNAHME)

Fahrradboxen und -garagen sind die sichersten Abstellanlagen. Bei der Fahrradbox, Abbildung 37, ist das Fahrrad vollumfänglich umschlossen und wird somit vor Diebstahl und Umwelteinwirkungen geschützt. I. d. R. meldet man sich über die Website oder die App des Anbieters an und erlangt so Zugang zur Box, was eine Barriere bei der Nutzung darstellen kann. Durch Schienen im Boden der Box sind Fahrräder standsicher verstaut (WIKIPEDIA (1) n.d.).

Sammelschließanlage

Die Sammelschließanlage, wie in Abbildung 38 zu sehen, bietet Radfahrerinnen und Radfahrern ihre Räder wettergeschützt und zugangssicher abzustellen. Auch hier erfolgt der Zugang, analog zur Fahrradbox, üblicherweise über eine App oder Website. Eine Anlage kann bis zu 24 Fahrräder halten und ist damit ideal für kleinere bis mittlere Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) geeignet. Durch die leichte Montage der Sammelschließanlagen können auch bei Bedarf mehrere in kurzer Zeit aufgestellt werden (BUNDESMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND ENERGIE 2021).



Abbildung 38: Sammelschließanlage für Fahrräder in Reutlingen (EIGENE AUFNAHME)

Doppelstockparker

Doppelstockparker werden an Orten verwendet, an denen viele Fahrräder auf engem Raum abzustellen sind, zum Beispiel in Fahrradgaragen. Üblicherweise werden die Fahrräder auf der unteren Ebene mit platzsparender Hoch-/Tiefstellung der Vorderräder bestückt. Die Fahrräder auf der oberen Ebene, werden wie in Abbildung 39 zu sehen auf Schienen platziert. Diese Schienen lassen sich herausausziehen und klappen auf die Manövrierfläche, wo sie beladen werden können. Mithilfe einer integrierten Gasdruckfeder benötigt der Vorgang des Beladens wenig Kraftanstrengung (WIKIPEDIA (1) n.d.).

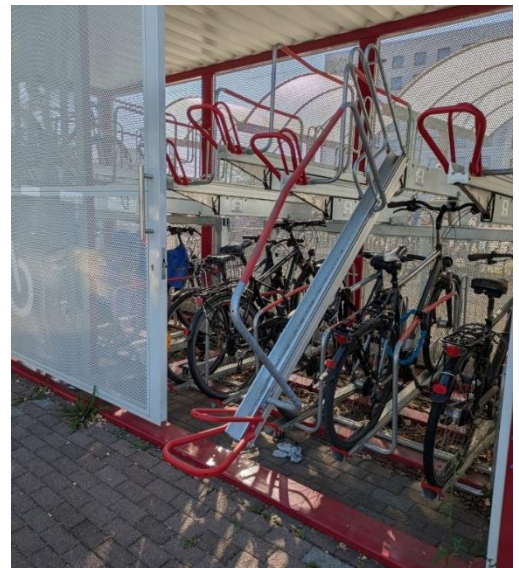


Abbildung 39: Doppelstockparker mit ausgezogener Parkeinrichtung in Reutlingen (EIGENE AUFNAHME)

2.2 QUALITÄTSSTANDARDS FAHRRADPARKEN

Für die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes wurden Qualitäts- und Ausstattungsstandards für die Radabstellanlagen im Landkreis Reutlingen entwickelt, welche Anhang 4 entnommen werden können. So sollen unter anderem beim Neubau und Ausbau von Radabstellanlagen nur noch Anlehnbügel oder Fahrradboxen/-garagen bzw. Sammelschließanlagen verwendet werden. Die Standorte, an welchen nach gesetzlichen Vorgaben Radabstellanlagen vorgesehen sind, wurden in unterschiedliche Kategorien unterteilt, für die jeweils unterschiedliche Ausstattungsmerkmale definiert wurden. Die Kategorien sind:

- ◆ ÖV Kat. 1
- ◆ ÖV Kat. 2
- ◆ ÖV Kat. 3
- ◆ Mittelzentrum
- ◆ Unterzentrum
- ◆ Kleinzentrum
- ◆ Schule
- ◆ Gewerbegebiet
- ◆ Freizeitziel

Die ÖV-Kategorien wurden nach dem Nahverkehrskonzept des Landkreises aufgeteilt. ÖV Kategorie 1 sind Bahnhöfe mit Fernverkehrsbedeutung, was im Betrachtungsraum lediglich der Bahnhof Metzingen erfüllt. Zu ÖV Kategorie 2 gehören Bahnhöfe mit regelmäßiger Bedienung sowie wichtige zentrale Bushaltestellen. Die ÖV Kategorie 3 beinhaltet die restlichen Bahnhöfe und Bushaltestellen.

Die zentralen Orte wurden basierend auf der Raumstruktur des Landkreises unterteilt. Zu den Mittelzentren gehören Metzingen und Münsingen. Die Unterzentren bilden Bad Urach, Engstingen und Pfullingen. Die restlichen Gemeinden, auch solche die keine entsprechende Zentralität aufweisen, werden der Kategorie Kleinzentrum zugeordnet.

Bei den Schulen wurden nur die weiterführenden Schulen betrachtet, da diesen eine überkommunale Bedeutung zukommt. Zudem ist in diesen der Radverkehr von größerer Bedeutung. Im Bereich der Gewerbegebiete und Freizeitziele sind nur landkreisweit besonders bedeutsame zu berücksichtigen. Im Kontext der Freizeitziele wurde dies über die AlbCard-Besucherzahlen definiert.

2.3 WEITERE RADINFRASTRUKTUR

Neben der klassischen Radinfrastruktur tragen ergänzende Maßnahmen dazu bei, den Alltag von Radfahrenden komfortabler und einfacher zu gestalten. Dazu zählen unter anderem Folgende:

Radservicestationen

Radservicestationen (Abb. 40) sind öffentlich zugängliche Stationen an zentralen, gut erreichbaren Orten. Sie sind mit Werkzeug ausgestattet, das zum Reparieren von Fahrrädern benötigt wird. Zu den gängigen Werkzeugen zählen Fahrradpumpe, Schraubendreher, Mantelheber und eine Auswahl an Gabelschlüsseln (ADAC (2) 2025). Sie dienen sowohl geplanten, kleineren Reparaturen als auch als Abhilfe bei einer Panne unterwegs. Wichtig ist eine konstante Wartung der Radservicestationen, auch weil diese teilweise von Vandalismus betroffen sind.

Trinkbrunnen

Öffentliche Trinkbrunnen, an denen Trinkwasser nachgefüllt werden kann, sind im Landkreis Reutlingen bislang nur vereinzelt vorhanden. Die bestehenden Standorte sind auf der „Kühle Karte“ verzeichnet, die online unter: <https://geoportal.kreis-reutlingen.de/portal/apps/instant/nearby/index.html?appid=78395ddcc9c64780ba798e1e770fd9d7>; abrufbar ist.

Ladestationen

Ladestationen für das E-Bike, Pedelec oder S-Pedelec, wie in Abbildung 41 abgebildet, befinden sich an zentralen Orten, Bahnhöfen oder sonstigen für den Radverkehr relevanten Orten. Während des Aufenthalts kann i. d. R. kostenlos, teilweise gegen einen Aufpreis, der Akku geladen werden.



Abbildung 40: Radservicestation mit diverser Ausstattung in Eningen unter Achalm (EIGENE AUFNAHME)



Abbildung 41: Ladestation für E-Motoren mit eingestecktem Fahrrad in Eningen unter Achalm (EIGENE AUFNAHME)

3. BETRIEB VON RADVERKEHRSANLAGEN

Im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht hat, sofern nicht anders bestimmt, der Baulastträger die Aufgabe, Verkehrsanlagen in einem verkehrssicheren Zustand zu erhalten. Radverkehrsanlagen sind dieser Regelung ebenfalls eingeschlossen und müssen daher entsprechend betrieben werden. Betrieb definiert sich dabei als betriebliche und bauliche Unterhaltung und Organisation der Radinfrastruktur. Bei der Ausführung sollten das Arbeitspapier Betrieb von Radverkehrsanlagen von der FGSV aus dem Jahr 2021 sowie die Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg beachtet werden.

3.1 UNTERHALTUNG

Mobilität auf einem hohen Niveau ist eine zentrale Voraussetzung für eine moderne Volkswirtschaft. Sie gewährleistet den Willen des Menschen sich fortbewegen zu wollen. Durch eine Instandhaltung der Radinfrastruktur wird diesem Willen entgegengekommen und ist somit ein Schlüsselfaktor bei der Förderung des Radverkehrs.

Die Unterhaltung besteht aus mehreren verschiedenen Aufgaben. Die bauliche Unterhaltung, Reinigung, Winterdienst, Streckenkontrolle/-wartung, Grünpflege und Wartung der Anlagen bilden das Aufgabenfeld ab. Durch die Erfüllung dieser Aufgaben wird sichergestellt, dass die Bausubstanz sich in einem gefahrenlosen, benutzbaren Zustand befindet und der Weg von gefährdenden Hindernissen geschützt und bereinigt wird (FGSV (2) 2021).

Aktuell liegen die Bau- und Unterhaltungslast der Radwege und damit auch die Kosten der Unterhaltung der Radwege i. d. R. bei der Kommune, auf deren Gemarkung sie verlaufen. Dies hat den Vorteil, dass die Kommunen näher am Geschehen sind und aufgrund der Verkehrssicherungspflicht für die Gehwege ohnehin die benötigten schmalspurigen Fahrzeuge besitzen. Jedoch ist das Vorgehen bei der Regelung der Bau- und Unterlast eines Radweges im Zuge dessen Umsetzung nicht einheitlich. Eine Einheitlichkeit aber auch eine ausreichende Kostendeckung sind notwendig, um die Verbindungen des Kreisnetzes in einem gut befahrbaren und sicheren Zustand zu halten und ihre Lebensdauer zu verlängern.

Überprüfung der Radwegweisung

Im Jahr 2024 hat der Landkreis erstmals die wegweisende Beschilderung im Radverkehr, welche flächendeckend im Jahr 2015 aufgestellt wurde, befahren und den allgemeinen Zustand erfasst. Während der Befahrung wurde festgestellt, dass ca. 10 % der Schildstandorte fehlen, sowie der Großteil der Schildermängel durch Verunreinigungen wie z. B. Moos, Beklebung zustande kommt. Grundsätzlich liegt die Unterhaltung, also die Pflege und Wartung der Wegweisung, bei den Kommunen, weshalb die Ergebnisse diesen zur Verfügung gestellt wurden. Fehlende Schilder wurden zudem durch den Landkreis koordiniert bestellt und durch die Kommunen angebracht. Künftig soll die Erfassung durch den Kreis kontinuierlich fortgeführt werden, sodass jedes Schild alle drei Jahre überprüft wird. Ziel ist es, die Durchgängigkeit der Wegweisung sicherzustellen und die Zahl fehlender Wegweiser deutlich zu reduzieren.

3.2 WINTERDIENST

Der Winterdienst auf Radverkehrsanlagen liegt im Landkreis Reutlingen in der Zuständigkeit der Kommunen. Dies führt dazu, dass dieser sehr unterschiedlich ausgeführt wird und für den Radverkehr kommunale Grenzen im Winter ersichtlich werden, indem der Winterdienst teilweise an der Gemarkungsgrenze endet.

Dabei gilt grundsätzlich, dass Radverkehrsanlagen rechtlich den Fahrbahnen zuzuordnen sind. Damit besteht für den Baulastträger, falls nicht anders per Vereinbarung geregelt, nach dem BGB eine gesetzliche Räum- und Streupflicht auf allen verkehrswichtigen und gefährlichen Abschnitten. Nach geltender Rechtsprechung zählen dazu insbesondere Radschnellwege, Radvorrangrouten sowie wichtige Radverkehrsverbindungen und Fahrradstraßen, sofern sie auch im Winter genutzt werden. Dies bedeutet, dass sie im gleichen Maße wie Fahrbahnen behandelt werden müssen. Ein generelles Streupflichterfordernis ergibt sich zudem an Gefahrenstellen, an denen ein Zweiradverkehr bei Glätte besonders gefährlich wäre (FGSV (2)).

Durch regelmäßiges Räumen und Streuen sollen diese Gefahren minimiert und eine ganzjährige, sichere Nutzung der Radwege ermöglicht werden. Besonders wichtig ist dabei, Radwege nicht bei Schneelage zuzuschieben, etwa durch Schneewälle vom Kfz-Winterdienst. Radfahrstreifen und Schutzstreifen sind aufgrund ihrer Lage direkt an der Fahrbahn besonders gefährdet und müssen nach dem Räumen unverzüglich wieder freigemacht werden. Die Schneeräumung sollte möglichst gründlich erfolgen. Geeignet sind leistungsfähige Schneepflüge oder Kehrbesen. Es sollte angestrebt werden, den Schnee möglichst mechanisch zu beseitigen, sodass nur geringe Schneereste mit Streumitteln behandelt werden müssen. Als Streustoffe sind abstumpfende Mittel wie Rollsplitt ungeeignet, da sie die Glätte meist nicht wirksam beseitigen, zusätzlich aber durch den Rollsplitt-Effekt und mögliche Reifenschäden ein Sicherheitsrisiko darstellen. Um der Streupflicht zu genügen, sind daher auftauende Streustoffe erforderlich. Insbesondere bei der Anwendung von Sole auf Radverkehrsanlagen, aber auch bei Feucht- und Trockensalz, findet keine Verfrachtung durch den Radverkehr statt. Bei trockener Witterung ist präventive Streuung auf Radverkehrsanlagen daher gut geeignet und geht mit einer langen Wirkung zur Glättevermeidung einher (FGSV (2); BUNDESANSTALT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESSEN 2024).

Das Ziel der Durchführung eines Winterdienstes auf definierten Strecken ist es, Radfahrenden verlässliche und sichere Routen anzubieten, sodass das Radfahren auch während der Wintermonate ohne größere Risiken möglich ist. Zusätzlich soll die Attraktivität des Fahrrads als nachhaltige und klimafreundliche Mobilitätsoption weiter gestärkt werden. Eine sichere Nutzung der Radwege auch bei winterlichen Bedingungen fördert nicht nur den Radverkehr, sondern kann auch dazu beitragen, dass weitere Nutzergruppen wie Berufspendler oder Freizeitfahrende das Fahrrad als Fortbewegungsmittel wählen. Das führt wiederum zur Einsparung von Emissionen und bringt geringere streckenabhängige Betriebskosten und gesundheitliche Vorteile für die Bevölkerung mit sich. Durch die Einführung eines konsequenten Winterdienstes für Radwege wird der Radverkehr dem Kfz-Verkehr in der Priorität gleichgestellt. Dies stellt nicht nur eine Verbesserung der Mobilität für Radfahrende dar, sondern unterstützt auch das übergeordnete Ziel, den Straßenverkehr insgesamt umweltfreundlicher und sicherer zu gestalten. Radfahren kann so auch in der kalten Jahreszeit eine attraktive, schnelle und umweltbewusste Alternative zum Auto bleiben. Denn wer im Winter regelmäßig Fahrrad fährt, fördert seine Gesundheit (Vgl. Kapitel III.6.2) und wird unempfindlicher gegenüber der Witterung und damit gegenüber dem häufigsten Hinderungsgrund am winterlichen Radfahren – ein Effekt, der jedoch nur beim Vorhandensein von Radverkehrsanlagen im ganzjährig gutem Zustand einsetzt (BUNDESANSTALT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESSEN 2024).

4. VERKNÜPFUNG MIT ANDEREN VERKEHRSMITTELN

Die Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln, auch intermodale Mobilität genannt, zielt darauf ab, verschiedene Verkehrsmittel sinnvoll miteinander zu kombinieren, um individuelle Wege effizient und umweltfreundlich zurückzulegen. So kann etwa der Weg zur nächsten Stadtbahnhaltestelle mit dem Fahrrad erfolgen, während für den letzten Abschnitt ein öffentliches Fahrradverleihsystem genutzt wird. Durch gute Anbindungen an die Bahn und den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) erweitert sich der Aktionsradius des Fahrrads erheblich und es entsteht eine echte Alternative zum Auto, insbesondere auf längeren Strecken. Formen der Verknüpfung wie Bike & Ride, Verleihsysteme oder die Mitnahme im ÖPNV sind wichtige Bausteine für eine nachhaltige, flexible Mobilität (DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK 2018; IHK MÜNCHEN UND OBERBAYERN n.d.).

4.1 FAHRRADPARKEN AN ÖV-HALTESTELLEN

Fahrradparken an ÖPNV-Haltestellen, insbesondere im Rahmen von Bike & Ride, spielt eine zentrale Rolle bei der Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Nahverkehr. Dabei wird der erste Abschnitt der Strecke mit dem Fahrrad oder Pedelec zurückgelegt und an einer Bahn- oder Bushaltestelle geparkt. Die Weiterreise erfolgt dann mit dem ÖPNV, der letzte Abschnitt häufig zu Fuß oder mit einem Mietrad.

Im Landkreis Reutlingen bestehen bereits einzelne Bike & Ride-Standorte an Bahn- und Bushaltestellen. Eine ausführliche Auflistung der konkreten Standorte lässt sich dem Anhang 5 entnehmen. Eine Erweiterung der Standorte soll geschehen und wurde im Zuge der Potentialanalyse der Radabstellanlagen mit betrachtet (Vgl. Kapitel IV.1 und Kapitel III.2.2).

4.2 FAHRRADMITNAHME IM ÖV

Die Fahrradmitnahme im ÖV ist im naldo-Verbund und somit im Landkreis Reutlingen bereits möglich. Auf ausgewählten Linien dürfen Fahrräder werktags vor 6:00 Uhr und nach 9:00 Uhr mitgenommen werden, an Wochenenden und Feiertagen ganztägig. Auch bestimmte Regionalbuslinien wie der X2, X3 und die Linie 260 bieten Fahrradmitnahme an. Im Freizeitnetz ist die Mitnahme in Bahnen kostenlos, in speziellen Rad-Wander-Bussen ebenfalls. Im Reutlinger Stadtverkehr (RSV) ist die Fahrradmitnahme vor 7:00 Uhr und nach 10:00 Uhr auf allen Linien erlaubt. Dennoch ist die Fahrradmitnahme durch die nicht einheitlichen Regelungen sowie die begrenzten Platzverhältnisse in den Bussen derzeit nur erschwert möglich (LANDKREIS REUTLINGEN (1) 2021; NALDO n.d.).

4.3 FAHRRADVERLEIHSYSTEME

Fahrradverleihsysteme gibt es in zwei Formen: stationsgebunden und stationslos. Bei stationsgebundenen Systemen stehen die Fahrräder an festen Verleihstationen im jeweiligen Gebiet. Stationslose Systeme nutzen GPS, sodass die Leihräder flexibel an beliebigen Orten ausgeliehen und ebenfalls abgestellt werden können. Diese Verleihsysteme werden entweder von öffentlichen Trägern, privaten Unternehmen oder in Zusammenarbeit betrieben (WIKIPEDIA (2) n.d.).

Im Landkreis Reutlingen gibt es verschiedene Fahrradverleihsysteme, die hauptsächlich in der Stadt Reutlingen angeboten werden. Die meisten Verleihangebote, etwa zwei Drittel, bestehen aus E-Scootern. Anbieter wie dott und tier bieten neben E-Scootern auch Leihräder an, jedoch ausschließlich innerhalb der Gemarkungsgrenze der Stadt Reutlingen. Erste Auswertungen des Krei-

samtes für nachhaltige Entwicklung zeigen, dass das Angebot außerhalb der Stadt nur sehr begrenzt genutzt wird. Deshalb soll das Thema bei der nächsten Fortschreibung erneut überprüft und gegebenenfalls angepasst werden (LANDKREIS REUTLINGEN (2) n.d.).

5. SICHERHEIT

Die Förderung des Radverkehrs hängt unmittelbar mit der Sicherheit von Radfahrenden zusammen. Diese lässt sich in objektive und subjektive Sicherheit unterteilen. Die objektive Sicherheit basiert auf Unfalldaten, während die subjektive Sicherheit durch die emotionale Wahrnehmung von Gefahr entsteht.

Beide Sicherheitsdimensionen beeinflussen das Wohlbefinden und die Gesundheit von Radfahrenden – entweder durch reale Unfälle oder durch psychischen Stress. Sicherheitsbedenken zählen daher zu den häufigsten Gründen, warum Menschen nicht mit dem Fahrrad fahren. Zudem mindert eine hohe Risikowahrnehmung auch die öffentliche Unterstützung für den Ausbau des Radverkehrs.

5.1 OBJEKTIVES RISIKO IM RADVERKEHR

Radfahrende sind im Straßenverkehr besonders gefährdet. Sie haben ein deutlich höheres Verletzungsrisiko als Autofahrende – u. a. durch fehlende Knautschzonen und die geringere Masse. Trotz eines allgemeinen Rückgangs der Verkehrstoten in Deutschland ist die Zahl tödlicher Fahrradunfälle tendenziell steigend.

Zentrale Faktoren des objektiven Risikos sind die Infrastruktur und das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden:

◆ Infrastruktur:

Baulich getrennte Radwege gelten als sicherste Radverkehrsführung, vor allem im Streckenverlauf. An Kreuzungen oder Einmündungen steigt das Unfallrisiko deutlich, insbesondere bei eingeschränkter Sicht. Schlechter Straßenzustand, Gleise, hoher Wirtschafts- bzw. Schwerverkehr, Brücken, Tunnel oder Haltestellen erhöhen das Risiko zusätzlich.

◆ Verkehrsteilnehmende:

Autofahrende sind oft die Hauptverursacher von Konflikten mit Radfahrenden, u. a. durch Missachtung der Vorfahrt oder zu geringem Seitenabstand. Die Anzahl von Radfahrenden beeinflusst die Rücksichtnahme („safety in numbers“): Je sichtbarer und verbreiteter das Fahrrad ist, desto rücksichtsvoller agieren andere Verkehrsteilnehmer.

Nach einer Studie des Verkehrsministeriums wird ein Maßnahmen-Mix für mehr Sicherheit des Radverkehrs benötigt. Bis 2030 könnten durch die flächendeckende Umsetzung von fünf Maßnahmenpaketen im Radverkehr bis zu 60 % der Todesfälle, 40 % der Schwerverletzten und 40 % der Leichtverletzten rechnerisch verhindert werden. Dies würde bedeuten, dass jährlich über 40 Menschenleben gerettet, 1.000 Schwerverletzte und fast 4.000 Leichtverletzte weniger zu beklagen wären. Kurzfristig lassen sich Verbesserungen vor allem durch die Optimierung der Sichtverhältnisse in Ortschaften und die Festlegung von Tempo 80 außerorts erzielen. Das größte langfristige Potential liegt jedoch in der Infrastruktur. Die Schaffung durchgängiger Radverkehrsnetze nach modernsten Standards inner- und außerorts könnte die Zahl der tödlichen Radunfälle um bis zu 30 % reduzieren (siehe Tabelle 1; MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (3) 2024).

Tabelle 1: Sicherheitspotential verschiedener Maßnahmen (EIGENE DARSTELLUNG nach MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (3) 2024)

Szenario	Potential zur Vermeidung Getöteter	Kosten
Radverkehrsinfrastruktur richtlinienkonform durchgehende Netze	- 23 %	€€€
Sichtbeziehungen Kreuzungen, Einmündungen einsehbar & übersichtlich	- 6 %	€
Landstraßen sichere Querungen separate Radverkehrsführung	- 7 %	€€
Geschwindigkeiten Tempo 80 außerorts Tempo 30 innerorts	- 15 %	€
Kommunikation Aufklärung, Trainings, Bewusstseinsbildung zielgruppenspezifisch	- 11 %	€

Zusätzlich werden in Baden-Württemberg bereits heute neben der Durchführung des Verkehrssicherheitsscreenings zur Vermeidung von Unfällen und Unfallfolgen auch Unfallschwerpunkte ermittelt. Hierbei werden die von der Polizei erfassten Daten zu den Unfällen in einer landesweiten Datenbank gespeichert und ausgewertet. Berücksichtigt werden bei der Analyse Verkehrsteilnehmer, Unfallort, Datum, Uhrzeit, Unfallfolge und Unfalltyp.

Damit ein Verkehrsraum zu einem Unfallschwerpunkt wird, und entsprechende Maßnahmen zur Sicherheitssteigerung ergriffen werden, muss dort eine gewisse Anzahl an Unfällen über einen bestimmten Zeitraum hinweg erfolgen. In Baden-Württemberg gelten dabei folgende Grenzen, ab welchen Unfallorte als Unfallschwerpunkte klassifiziert werden (MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (4), n.d.):

- ◆ 1. Fünf gleichartige Unfälle in einem Jahr
- ◆ 2. Fünf Unfälle mit Personenschaden in drei Jahren
- ◆ 3. Drei Unfälle mit Schwerverletzten oder Todesopfern in drei Jahren

Insgesamt ist zu bedenken, dass Unfallstatistiken zwar zur objektiven Risikobewertung genutzt werden, diese Methode jedoch aus mehreren Gründen nicht als alleiniger Faktor zur Bewertung der Sicherheit der Infrastruktur für Radfahrende herangezogen werden sollte:

- ◆ Viele Fahrradunfälle – vor allem Alleinunfälle und Beinahe-Unfälle – werden nicht gemeldet. Es besteht ein hohes Dunkelfeld, insbesondere in ländlichen Regionen, in denen aufgrund fehlender Beobachter häufig keine Rettungskette in Gang gesetzt wird.
- ◆ Unfallzahlen spiegeln nicht das tatsächliche Risiko wider, da gefährliche Orte oft gemieden werden.

Konflikte mit Personenschaden machen nur einen Bruchteil aller sicherheitsrelevanten Ereignisse aus (siehe Abb. 42). Außerdem identifiziert das landesweit einheitliche Vorgehen zur Identifikation

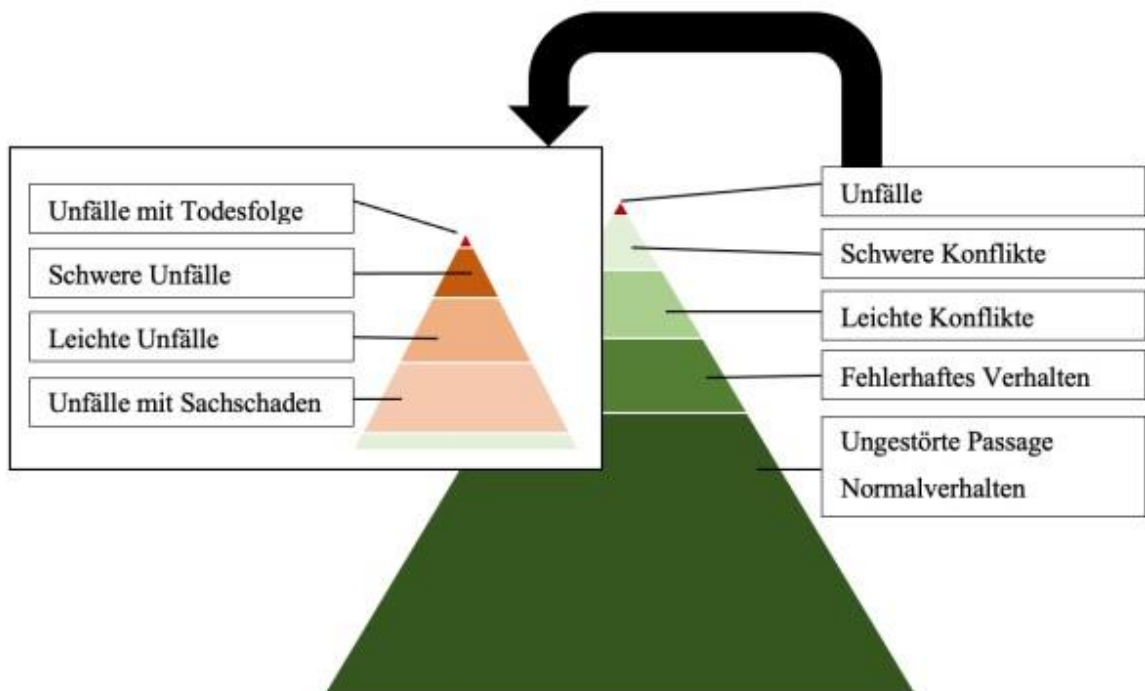


Abbildung 42: Unfallverteilung bei Radverkehrsunfällen (EIGENE DARSTELLUNG nach SCHOBER 2018)

von Unfallschwerpunkten nur selten solche für den Radverkehr, was neben oben genannten Faktoren auch mit der im Vergleich zum Kfz-Verkehr geringen Anzahl an Wegen, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, zusammenhängt. Dies wiederum führt dazu, dass keine systematische Diskussion möglicher Maßnahmen für den Radverkehr durch die Unfallkommission erfolgt.

5.2 SUBJEKTIVE RISIKOWAHRNEHMUNG IM RADVERKEHR

Subjektive Sicherheit ist eine emotionale und kognitive Bewertung von Gefahren. Sie entsteht durch persönliche Erfahrungen, Medienberichte, gesellschaftliche Einflüsse sowie Umwelt- und Verkehrsbedingungen. In der Forschung lassen sich drei Dimensionen subjektiver Angst identifizieren, bei welchen die Übergänge teilweise fließend sind (HAGEN 2023):

5.2.1 RÄUMLICHE DIMENSION

Die räumliche Dimension bezieht sich auf die Angst vor Verletzungen und persönlicher Unsicherheit, insbesondere im städtischen Raum, und wird durch folgende Faktoren beeinflusst:

◆ Verkehrsanlagen:

Abstand zum motorisierten Verkehr erhöht das Sicherheitsempfinden. Separate Fahrradstreifen, gute Sichtbeziehungen und baulich getrennte Wege wirken sich positiv aus. Hingegen reduzieren Mischverkehr, parkende Autos oder enge Kreuzungen das subjektive Sicherheitsgefühl. Weitere Einflussfaktoren, welche mit Verkehrsanlagen einhergehen, sind das Verkehrsaufkommen und die Differenzgeschwindigkeit zwischen Kfz- und Radfahrerenden bzw. zwischen

verschiedenen Radfahrenden. Bei beiden gilt, je höher, desto stärker werden Radfahrende davon verunsichert.

◆ Umgebung:

Die bauliche und soziale Umgebung beeinflusst das Gefühl persönlicher Sicherheit. Radfahrende fühlen sich in Wohngebieten sicherer als in abgelegenen oder unübersichtlichen Arealen.

◆ Beinahe-Unfälle:

Während Unfälle ein akutes Risiko mit sich bringen, seltener auftreten und verletzungsintensiver sind, wirken sich ebenfalls Beinahe-Unfälle als allgegenwärtiges Risiko auf die Angstwahrnehmung von Radfahrenden aus. Letztere haben dabei den größeren Einfluss auf das subjektive Sicherheitsgefühl. Auch weil Fahrradfahrer eine wesentlich größere Anzahl an Beinahe-Unfällen je 100 km haben als Autofahrer. Diese Häufigkeit und die emotionalen Auswirkungen sind ein Problem für die politischen Ziele der Radförderung.

Die häufigsten Arten von Vorfällen bei Beinahe-Unfällen mit Beteiligung eines Radfahrenden sind das Versperren des Weges des Radfahrenden, wobei das Verhalten von Autofahrenden insgesamt als störender empfunden wird als das der Fußgänger, problematisches Überholen und das Kreuzen der Wege von Fahrzeug und Fahrrad (HAGEN 2023).

5.2.2 SOZIALE DIMENSION

Die soziale Dimension betrifft gesellschaftliche Diskurse, Medien, persönliche Erfahrungen und das Geschlecht. So stellen Medienberichte und politische Kommunikation das Radfahren oft als gefährlich dar, was das subjektive Sicherheitsgefühl mindert. Die Darstellung fördert Vermeidungsverhalten und senkt die Bereitschaft zum Radfahren.

Außerdem beeinflussen Fahrkönnen, eigene Regelkenntnisse, die eigene Sozialisation und Beinahe-Unfälle die subjektive Sicherheit von Radfahrenden. So fühlen sich beispielsweise Menschen mit wenig Fahrpraxis unsicherer. Außerdem berichten Frauen häufiger über Ängste – insbesondere bezüglich persönlicher Sicherheit, etwa durch Übergriffe. Dies ist nicht nur physiologisch, sondern auch kulturell und gesellschaftlich bedingt. Die bauliche Umgebung wirkt sich geschlechtsspezifisch auf die Sicherheitswahrnehmung aus (HAGEN 2023).

5.2.3 ZEITLICHE DIMENSION

Angst ist von der Tages- und Jahreszeit abhängig. So empfangen viele Radfahrende nachts größere Unsicherheit – wegen Dunkelheit, schlechter Sicht und erhöhter Angst vor Übergriffen. Gute Straßenbeleuchtung kann das Sicherheitsempfinden jedoch steigern. Der Einfluss der Jahreszeit auf die subjektive Sicherheit ist zwar bisher kaum erforscht, doch deuten indirekte Hinweise auf eine Relevanz hin – etwa durch die Bedeutung des Winterdienstes oder kürzere Tageslichtphasen im Winter (HAGEN 2023).

5.3 DIE RELEVANZ DER BETRACHTUNG VON OBJEKTIVER UND SUBJEKTIVER SICHERHEIT

Zunehmender Radverkehr führt ohne Änderungen der verkehrsrechtlichen und infrastrukturellen Bedingungen zu mehr Unfällen. Um dies zu verhindern tragen alle Akteure (Politik, Verantwortliche für Planung und Betrieb der Infrastruktur, Verkehrsteilnehmende) eine gemeinsame Verantwortung

für die Radverkehrssicherheit. Dass sinkende Unfallzahlen bei steigendem Radverkehr kein Widerspruch sein muss, hat eine Szenarien-Untersuchung zum Thema Radverkehrssicherheit in Baden-Württemberg ergeben. Demnach kann auch bei der vom Land anvisierten Verdopplung des Radverkehrsanteils das Ziel von 40 % weniger Getöteten und Verletzten im Radverkehr bis 2030 erreicht werden (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR (1) n.d.; MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (3) 2024).

Indes zeigen zahlreiche Studien, dass es erhebliche Unterschiede zwischen objektivem Risiko und subjektivem Sicherheitsempfinden gibt. Orte, die objektiv sicher sind, können als unsicher wahrgenommen werden – und umgekehrt. Ein Beispiel ist die Fahrradstraße: Sie gilt subjektiv als sicher, obwohl objektiv auch hier Gefahrenquellen bestehen. Diese Diskrepanz lässt sich unter anderem durch Gewöhnungseffekte und Erfahrungswerte erklären. Menschen neigen dazu, bekannte Räume zu unterschätzen und unbekannte Räume zu überschätzen. Ebenso meiden viele Radfahrende als gefährlich empfundene Orte, was zu einer Verzerrung der Unfallstatistiken führen kann. Gleichzeitig beeinflusst das subjektive Sicherheitsgefühl maßgeblich das Mobilitätsverhalten. Angst ist eines der häufigsten Hindernisse, weshalb viele Menschen auf das Fahrrad verzichten. Da Menschen ihr Verhalten eher auf Basis ihrer subjektiven Wahrnehmung und nicht auf objektive Statistiken anpassen, ist diese Dimension entscheidend für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung. Um mehr Menschen zum Radfahren zu bewegen, muss daher nicht nur die Infrastruktur verbessert, sondern auch das Sicherheitsempfinden gezielt gestärkt werden (HAGEN 2023).

5.3.1 SICHERHEITSAUDITS

Trotz der bestehenden Richtlinien sind neu geplante Verkehrsanlagen häufig unfallbelastet. Um dies zu verbessern, wurden die „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit für Straßen (ESAS)“ entwickelt, die die Verkehrssicherheit während der Planung und nach der Fertigstellung gewährleisten sollen. Sicherheitsaudits sind systematische Überprüfungen, die dazu dienen, Sicherheitsdefizite zu identifizieren und Maßnahmen zur Verbesserung vorzuschlagen. Diese Audits werden durch extern beauftragte Auditoren durchgeführt und finden sowohl in der Planungsphase von Neu- und Umbaumaßnahmen als auch im Bestand statt (BUNDESANSTALT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN 2026).

Bereits heute werden im Zuge der LGVFG-Förderung von Radverkehrsmaßnahmen im Landkreis Reutlingen i. d. R. Sicherheitsaudits durchgeführt. Hierbei werden der Ist-Zustand einer Örtlichkeit, die Entwurfsplanung und das Ergebnis der Umsetzung durch einen externen Auditor hinsichtlich der Verkehrssicherheit bewertet.

5.3.2 RADSCHULWEGPLÄNE FÜR WEITERFÜHRENDE SCHULEN

Die aktive und sichere Mobilität von Kindern und Jugendlichen auf dem Schulweg ist dem Landkreis Reutlingen ein wichtiges Anliegen. Denn Schulwege spielen in der Mobilitätsentwicklung der Heranwachsenden eine bedeutende Rolle, indem beim Zurücklegen von diesem im Idealfall das eigenständige mobile Fortbewegen erlernt wird. Gleichzeitig können sich auf Schulwegen Gefahren befinden. So beeinträchtigen auch die sogenannten „Elterntaxis“ die Verkehrssicherheit im Schulumfeld und wirken sich negativ auf die Mobilitätsentwicklung von Kindern und Jugendlichen aus.

Für die Erreichung einer sicheren und selbstaktiven Mobilität von Schülerinnen und Schülern stellen Schulwegpläne die Grundlage dar. Als Schulwegpläne gelten dokumentierte Empfehlungen überprüfter und geeigneter Schulwege. In Baden-Württemberg sind daher für alle Grundschulen verpflichtend Gehschulwegpläne sowie für alle weiterführenden Schulen verpflichtend Geh- und Radschulwegpläne zu erstellen. Insbesondere Radschulwegpläne liegen im Landkreis Reutlingen bislang noch nicht vor. Die Erarbeitung von Schulwegplänen sollte als Beteiligungsinstrument mit

Eltern, Lehrkräften, Polizei und Verwaltung gestaltet werden (MINISTERIUM DES INNEREN, FÜR DIGITALISIERUNG UND KOMMUNEN BADEN-WÜRTTEMBERG (2) 2024; BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR (1) n.d.).

5.3.3 VERKEHRSERZIEHUNG

Verkehrserziehung ist eine übergreifende Bildungs- und Erziehungsaufgabe der Schulen. In Baden-Württemberg wird diese Aufgabe hauptsächlich durch die Radfahrausbildung wahrgenommen, die an Schulen verpflichtend stattfindet. Ergänzend wird die Verkehrserziehung von Verbänden, wie der Verkehrswacht und dem Allgemeinem Deutschem Automobil-Club (ADAC) durchgeführt. Diese bieten zusätzliche Lehrangebote zum Radfahren an. Ziel der Programme ist es, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, das Verständnis für Verkehrsregeln zu stärken und über den Radverkehr aufzuklären (KULTUSMINISTER KONFERENZ n.d.; DEUTSCHE VERKEHRSWACHT n.d.; ZENTRUM FÜR SCHULQUALITÄT UND LEHRERBILDUNG BADEN-WÜRTTEMBERG n.d.; ADAC (3) n.d.).

6. SOZIALE DIMENSION

Das Fahrrad leistet einen wichtigen Beitrag zur Teilhabe am gesellschaftlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Leben und für die Erfüllung sozialer Aufgaben. Denn durch das Fahrrad wird die eigenständige Mobilität gewährleistet und gesichert. Zudem erweitert es den Aktionsradius. Das Radverkehrskonzept nimmt diesen sozialpolitischen Gewinn ins Blickfeld. Gleichzeitig ist Radverkehrsförderung auch Gesundheitsförderung. Denn Radfahren leistet als bewegungsfördernde Aktivität einen wichtigen Beitrag zur Prävention chronischer Erkrankungen bzw. Zivilisationskrankheiten. Daneben soll in diesem Handlungsfeld auch die soziale Teilhabe betrachtet werden, insbesondere als Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an politischen Entscheidungen (MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (5) 2016).

6.1 GESELLSCHAFTLICHE TEILHABE

Mobilität stellt eine wesentliche Voraussetzung dar, um am gesellschaftlichem Leben teilnehmen zu können. Das Fahrrad kann diese Voraussetzung erfüllen. Es ist einer der günstigsten und am leichtesten zu erlernenden Formen der selbstbestimmten Mobilität, auch um größere Distanzen zurücklegen zu können. Dies soll möglichst für alle, unabhängig von Geschlecht, Alter, Herkunft, kultureller Prägung, sozialer Lage und Behinderungen erreicht werden.

6.1.1 BEEINFLUSSUNG DES MOBILITÄTSVERHALTENS DURCH SOZIALE FAKTOREN

Kulturelle Vielfalt & Immigration

Fahrradfahren besitzt in anderen Kulturen nicht die Gleiche gesellschaftliche Stellung wie in Deutschland. Die Nutzung des Fahrrads fängt wesentlich später im Leben an und fällt ebenso geringer aus. Besonders in der Kindheit und Jugend besteht ein grundsätzlicher Unterschied in der Nutzung. Eine geringere Nutzung wirkt sich zusätzlich auf das Selbstbewusstsein aus. Vor allem eine hohe Nutzung in jungen Jahren steigert das Sicherheitsempfinden im Alter. Dies spiegelt sich in Abbildung 43 und 44 wider. Eingewanderte trauen sich mit dem Fahrrad deutlich weniger zu als Einheimische (SCHÄFER 2021; BASARAN ET AL. 2021).

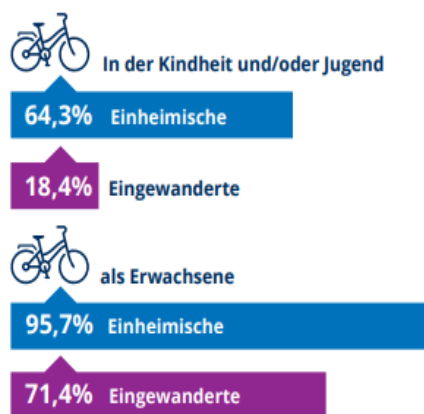


Abbildung 44: Nutzung des Fahrrads bei Einheimischen und Eingewanderten (SCHÄFER 2021)

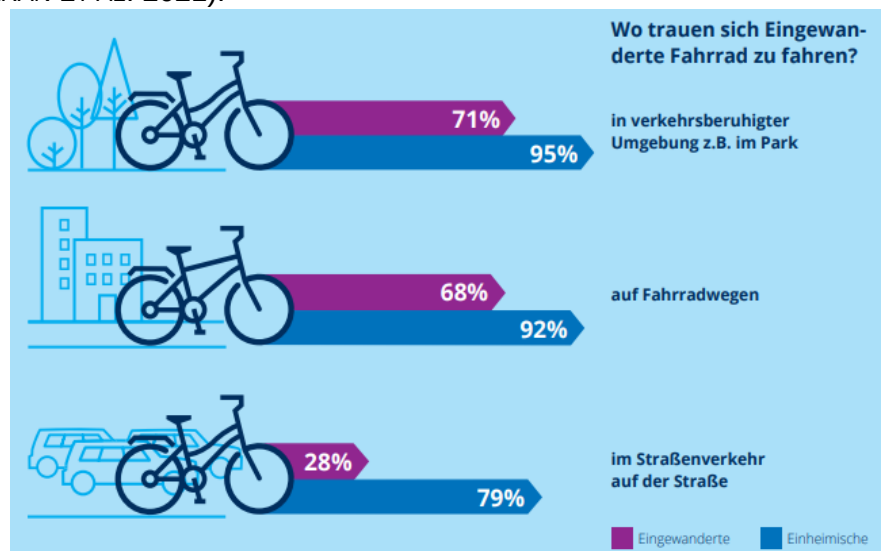


Abbildung 43: Wo trauen sich Eingewanderte und Einheimische Fahrrad zu fahren? (SCHÄFER 2021)

Raum- & Siedlungsstruktur

Die Raum- und Siedlungsstruktur hat einen erheblichen Einfluss auf das Radverkehrsverhalten. In vielen Gemeinden und insbesondere in dezentralen Stadtteilen fehlen direkte und qualitativ hochwertige Radverbindungen zu zentralen Zielen, wie der Innenstadt, Einkaufsmöglichkeiten oder Gewerbestandorten. Faktoren wie Wegelänge, Steigungen, die Oberflächenbeschaffenheit der Wege oder ob ein Radweg separat geführt wird beeinflussen die Attraktivität des Radfahrens maßgeblich (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR (2), 2023).

Im ländlich geprägten Raum wie der Schwäbischen Alb führen größere Entfernungen, Höhenunterschiede und eine dünnere Besiedlung zu einer geringeren Fahrradnutzung. Während auf der Alb 59,8 % der Wege kürzer als 10 km sind, sind es im restlichen Landkreis 73,5 %. Die Daten beziehen sich auf den Verkehr im Landkreis Reutlingen ohne den Binnenverkehr der Stadt Reutlingen, womit der Unterschied in der Realität noch deutlicher ausfallen dürfte.

Auch der Wohnort spielt eine Rolle: Studien zeigen, dass sich das Mobilitätsverhalten mit dem Wechsel des Wohnortes verändert. Abhängig von den Rahmenbedingungen und der Radfreundlichkeit der neuen Kommune, kann so das eigene Mobilitätsverhalten fahrradfreundlicher werden (KLINGER 2017).

Alter, Geschlecht & Lebenssituation

Neben kulturellen und raumstrukturellen Einflüssen entscheiden auch Alter, Geschlecht, Lebenssituation sowie formale Bildung über die Nutzungshäufigkeit des Fahrrads. Diese Faktoren stellen zudem unterschiedlichste Ansprüche an die Infrastruktur, welche in den Planungen berücksichtigt werden sollten.

Wie die Abbildung 45 aufzeigt wird das Fahrrad vorherrschend von jungen Menschen in Klein- bis Großstädten, die eine formal höhere Bildung besitzen, genutzt. Der bedeutendste Unterschied in der Nutzung liegt im Bildungsgrad. 19 % beträgt die Differenz zwischen formal niedrig und höher Gebildeten bei der regelmäßigen Nutzung des Fahrrads. Ein Grund für die große Differenz vermu-

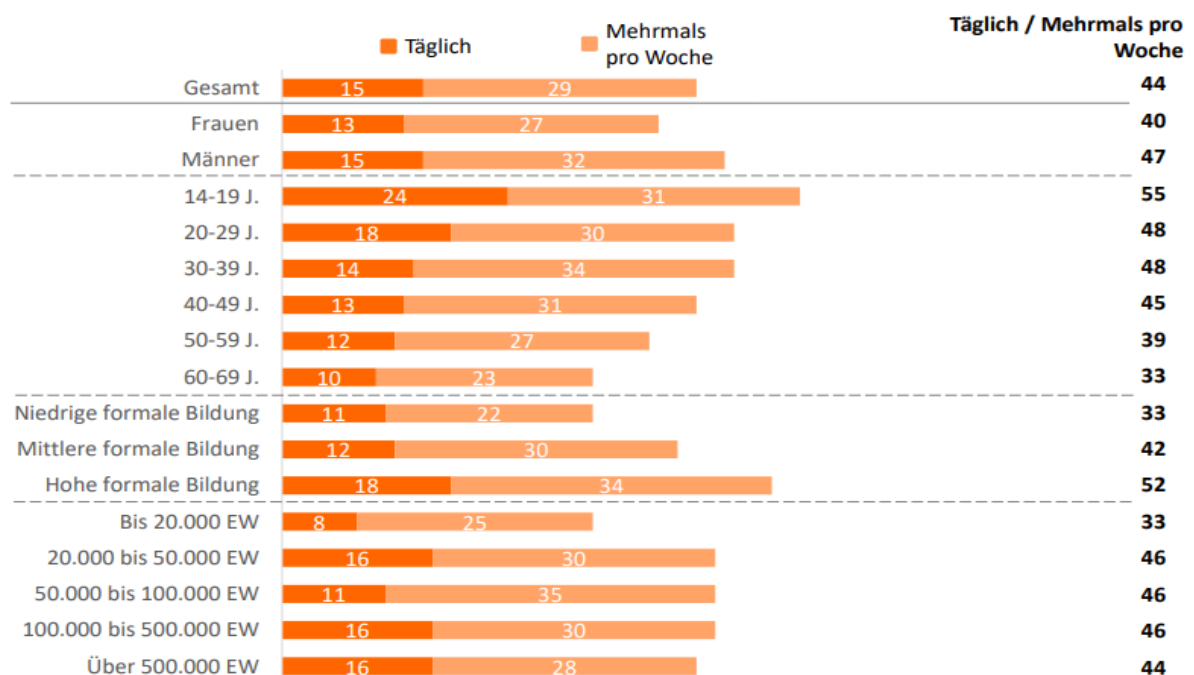


Abbildung 45: Regelmäßige Nutzung des Fahrrads oder Pedelecs durch verschiedene Bevölkerungsgruppen (Angaben in Prozent, N = 3.053 Befragte; SINUS 2019)

ten Psychologen darin, dass das Fahrradfahren immer mehr zum Statussymbol wird. Ein Statussymbol für einen modernen, gesundheits- und umweltbewussten Menschen. Dies hilft formal höher gebildeten meist mehr ihren Status zu fördern als ein Auto. Zumal sie meist nicht in die Gefahr laufen, als finanziell und beruflich erfolglos eingeschätzt zu werden, selbst wenn sie Fahrradfahren (ZINNER 2022).

Ebenfalls besteht eine Differenz bei der Nutzung des Fahrrads abhängig von der Größe der Städte: In Städten mit weniger als 20.000 Einwohnern ist die Fahrradnutzung signifikant niedriger als in Städten mit mehr als 20.000 Einwohnern. Zwischen den Geschlechtern besteht ebenfalls ein geringer Unterschied. So nutzen Frauen das Fahrrad zu 7 % weniger als Männer (SINUS 2019).

6.1.2 RADFAHREN FÜR ALLE

Ein Ziel des Radverkehrskonzeptes ist es, Radfahren für Alle zu ermöglichen, d. h. gleichwertige Möglichkeiten zur Fahrradnutzung für möglichst viele Menschen zu schaffen. Erreicht werden soll dies durch zugängliche Infrastruktur, bezahlbare Fahrräder und bildende Maßnahmen zum Erlernen des Fahrradfahrens.

Beteiligung Kreisbehindertenbeauftragten

Die Kreisbehindertenbeauftragte setzt sich für die Bedürfnisse aller Menschen mit geistiger, körperlicher oder seelischer Behinderung im Landkreis Reutlingen ein. Sie ist Vermittlerin zwischen Betroffenen und den fachlichen Verantwortlichen. Um Inklusion zu gewährleisten wird der Kreisbehindertenbeauftragte auch bei Radverkehrsplanungen beteiligt, bevor diese in die bauliche Umsetzung gehen. Hierzu ist bereits heute ein einmal jährlich stattfindender Austauschtermin vorgesehen.

Förderung von Radverkehr bei jungen Menschen

Um junge Menschen näher ans Fahrradfahren zu bringen, gibt es bereits einige Ideen. Eine ist der Bicibus. Bei diesem fahren Erwachsene eine festgelegte Schulroute ab. Entlang des Weges können sich die Schüler mit in die entstehende Fahrradkolonne eingliedern. Mithilfe dieses Systems können sich Kinder innerhalb einer größeren Gruppe und mit Unterstützung durch zuverlässige Erwachsene an den Straßenverkehr gewöhnen. Zudem mildert es die Sorgen der Eltern beim Fahrbeginn ihrer Kinder (HÖRING 2024).

Gebündelt werden Maßnahmen für sichere und aktiv zurückgelegte Schulwege in Baden-Württemberg im Landesprogramm MOVERS - Aktiv zur Schule. Dieses berät und unterstützt Schulen und Kommunen bei der Umsetzung von Maßnahmen im Sinne eines schulischen Mobilitätsmanagements. Das Projekt wird von der NVBW koordiniert und umfasst verschiedene Bausteine, zu denen auch die Förderung von Radabstellanlagen oder das Schulradeln gehört. Letzteres ist ein Sonderwettbewerb im Rahmen des STADTRADELN in Baden-Württemberg, mit welchem Schülerinnen und Schüler durch Teamgeist und Spaß zum Radfahren motiviert werden sollen (NVBW (4) n.d.).

Davon unabhängig bestehen im Landkreis weitere Projekte, die das Radfahren bei jungen Menschen fördern. Dazu gehört auch „Kinder in Bewegung“, ein Pilotprojekt der Verkehrswacht Reutlingen-Münsingen an ausgewählten Grundschulen des Landkreises Reutlingen. Es soll Kindern bereits ab der 1. Klasse, mithilfe von gezielten Übungen und Bewegungen für Grobmotorik und Gleichgewicht, auf das Fahrradfahren vorbereiten. Denn für die Teilnahme an der Radfahrausbildung in der Schule besteht die Voraussetzung, dass die Kinder das Fahrrad bereits sicher beherrschen können. Die zusätzliche Bewegung wirkt sich zudem positiv auf die generelle Entwicklung des Kindes aus, wie im Folgenden Kapitel III.6.2 weiter ausgeführt wird (VERKEHRSWACHT REUTLINGEN-MÜNSINGEN E.V. n.d.).

Förderung von Radverkehr bei Menschen mit Behinderung

Menschen mit Behinderungen können mithilfe von Angeboten, wie dem Inklusionsfahrrad oder Tandems, aktiv eingebunden werden. Die Spezial-Fahrräder ermöglichen gemeinsames Radfahren und Beteiligung. Dennoch sollte eigenständige Mobilität gefördert werden, indem auf die Anforderungen von körperlich und kognitiven Einschränkungen eingegangen wird. Spezialräder oder Dreiräder brauchen mehr Platz, also u. a. breitere Wege. Außerdem benötigen kognitive Eingeschränkte eindeutige Wegweisung.

Förderung von Radverkehr bei Migrantinnen und Migranten

Der größte Hinderungsgrund von Migrantinnen und Migranten am Radfahren liegt darin, dass ihnen Fahrkenntnisse fehlen. Dies führt damit einhergehend zu einem geminderten Sicherheitsgefühl, welches insbesondere durch die geringere Nutzung in der Kindheit bedingt wird. Diesem Problem kann entgegengewirkt werden, indem Radfahrschulen angeboten werden. Dies wurde sich ebenfalls von Einwanderern gewünscht und wird beispielsweise vom ADFC angeboten (SCHÄFER 2021; ADFC (4) n.d.).

Förderung von Radverkehr bei sozial schwachen Personengruppen

Zur Einbindung von sozial schwächeren Personengruppen existieren bereits unterschiedliche Ideen. Eine solche Idee sind Fahrradmärkte für Menschen mit geringem Einkommen. Auf solchen Fahrradmärkten sollen günstige Fahrräder verkauft werden, die im Voraus auf ihre Verkehrssicherheit überprüft wurden. Die zu verkaufenden Räder können über Spenden erhalten werden oder beispielsweise von Kommunen oder der Deutschen Bahn, welche Fundräder loswerden wollen. Eine Bewerbung des Marktes erfolgt am besten über soziale Einrichtungen, um die Zielgruppe zu erreichen. Während des Verkaufs sollten weitere Einschränkungen gelten, um Betrug und Fahrradhandel zu unterbinden (SOMMER ET AL. n.d.).

6.2 GESUNDHEIT

Nach Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) benötigt ein Erwachsener mindestens 150 bis 300 Minuten Bewegung pro Woche und zweimal die Woche Muskeltraining, um einen gesunden Lebensstil zu erreichen. Kinder benötigen dafür 60 Minuten Bewegung pro Tag. Das Fahrrad stellt, insbesondere für Pendler, ein geeignetes Sportgerät dar, um einen gesunden Lebensstil zu pflegen (WHO, 2024). Laut dem Bundesministerium für Gesundheit erfüllen lediglich 52 % der 18- bis 64-jährigen Deutschen die Bewegungsempfehlung der WHO, für Muskelkräftigung sind es nur 29 % (Abb. 46). Ernüchternd sieht die Datenauswertung bei Kindern aus, wie Abbildung 47 zeigt. Lediglich 45 % der 4- bis 5-jährigen erfüllen die WHO-Empfehlung. Bei den 11- bis 17-jährigen sind es gerade einmal 15 % (BUNDESMINISTERIUM FÜR GESUNDHEIT (1) 2024; BUNDESMINISTERIUM FÜR GESUNDHEIT (2) 2022).

Die mangelnde Bewegung kann gravierende langfristige Auswirkungen auf den Körper haben. In Kombination mit langem Sitzen erhöht sich zum Beispiel das Sterberisiko um bis zu 45 %. Adipositas (Fettleibigkeit) ist eine weitere Folge. Besonders problematisch daran ist die dadurch geförderte Entstehung weiterer Krankheiten. Beispielsweise steigt die Gefahr für Herz-Kreislauf-Erkrankungen, auch bei Menschen die sonst keine Risikofaktoren haben. Das Risiko für Diabetes und Krebs (Blasen-, Brust-, Darm- und Lungenkrebs) erhöht sich, Blutdruck und der Cholesterinspiegel werden ebenfalls negativ beeinflusst. Neben den körperlichen Folgen können zudem psychische Probleme entstehen. Psychische Erkrankungen wie Angststörungen, Depressionen und Demenz werden begünstigt. Andere psychische Folgen können Schlafstörungen, Stimmungsschwankungen und Stress sein (AOK 2022; FROBÖSE 2023).

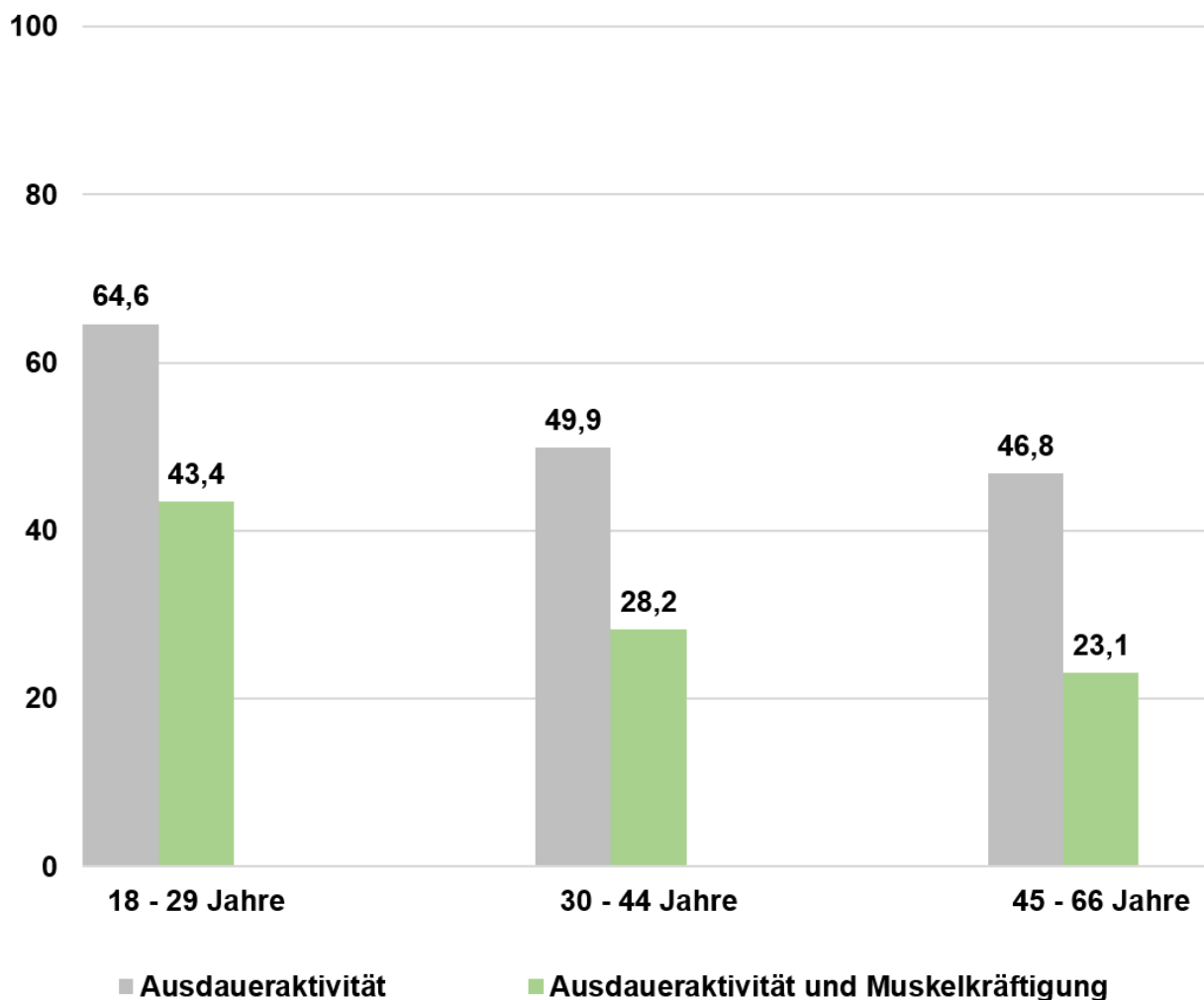


Abbildung 46: Anzahl der Personen in Deutschland, welche die WHO Bewegungs- und Kraftempfehlungen erfüllen, in Prozent (BUNDESMINISTERIUM FÜR GESUNDHEIT (1) 2024)

Die Vorteile von Bewegung liegen insbesondere in der Vorbeugung der obig genannten Krankheiten, sowie in der finanziellen Entlastung von Krankenkassen. Die WHO schätzt die jährlichen Kosten von Bewegungsmangel weltweit auf 300 Milliarden Dollar (ca. 260 Milliarden Euro (Wechselkurs 17.07.2025)). Ein gesunder Lebensstil hat positive Auswirkungen auf einen Erwachsenen:

- ◆ 1/3 weniger Krankheitstage bei moderater Bewegung
- ◆ Anstieg der Lebenserwartung um 90 - 420 Tage
- ◆ BMI liegt durchschnittlich 5 % niedriger

Kinder profitieren zusätzlich von ausreichender Bewegung. Denn Bewegung fördert bei ihnen die Knochengesundheit, unterstützt das gesunde Wachstum sowie die Entwicklung der Muskeln und verbessert die motorische und kognitive Entwicklung (WHO 2024; VERKEHRSWACHT REUTLINGEN-MÜNSINGEN E.V. n.d.).

Das Fahrrad kann eine prominente Rolle einnehmen, um Bürgerinnen und Bürgern zu helfen, die Bewegungsempfehlungen der WHO zu erreichen und ein gesundes Leben zu führen. Besonders für Pendelnde ergibt sich diese Chance. Im Landkreis sind über 50 % der Arbeitswege kürzer als

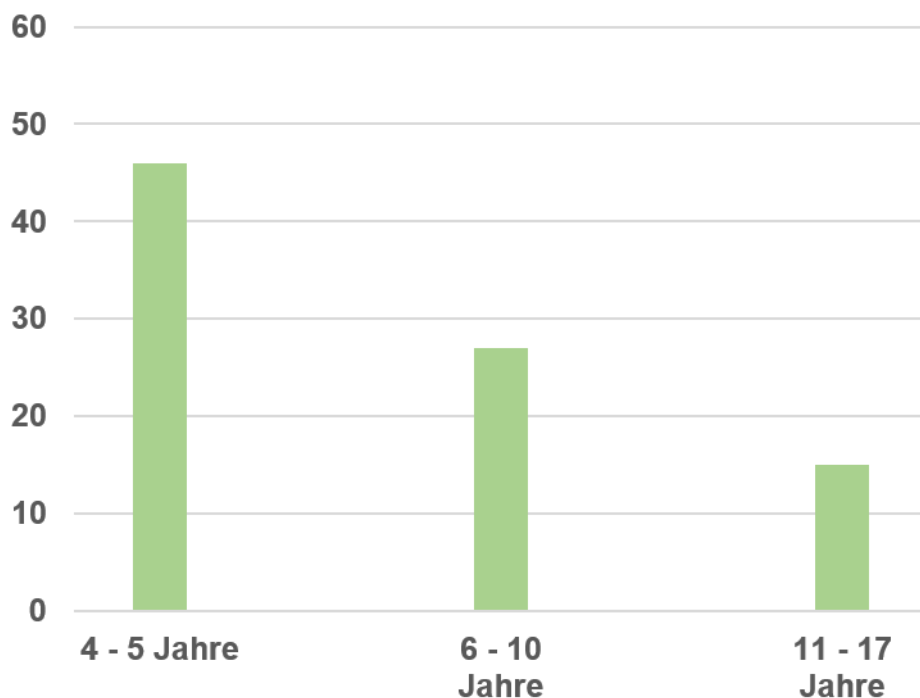


Abbildung 47: Anzahl der Kinder in Deutschland, welche die WHO Bewegungsempfehlungen erfüllen, in Prozent (BUNDESMINISTERIUM FÜR GESUNDHEIT (2) 2022)

10 Kilometer, was mit dem Fahrrad etwa 30 Minuten körperliche Aktivität pro Weg bedeuten würden. Allein durchs Pendeln einer solchen Distanz würde die WHO-Bewegungsempfehlung erreicht werden können. Zudem ist das Fahrradfahren, im Gegensatz zu anderen beliebten Ausdauersportarten, eine gelenkschonende Sportart, während es die gleichen Vorteile bietet.

Ein Ziel des Radkonzeptes ist es einen gesunden Lebensstil für die Bürgerinnen und Bürger mithilfe des Radfahrens zu fördern: Ermöglicht durch den Ausbau der Radinfrastruktur, gezielte Kommunikationskampagnen und Kooperationen mit Vereinen und Institutionen.

6.3.1 KOMMUNIKATIONSSTRATEGIE

Zukünftig soll das Thema Gesundheit in den Vordergrund der Öffentlichkeitsarbeit rücken. Dies hat den Vorteil, dass Menschen das Thema positiver aufnehmen, im Vergleich zur Bewerbung über beispielsweise Klimaschutz und Sicherheit. Obwohl bis jetzt kein signifikanter Zuwachs an Radfahrenden durch eine solche Kommunikationsstrategie festgestellt werden konnte, wurde dem Land Nordrhein-Westfalen dennoch in einer von ihr beauftragten Studie zum Thema Wirkung von Kampagnen im Bereich Umwelt, Gesundheit und Verkehr empfohlen, die positiven Aspekte, wie Bewegung, Fitness und Gesundheit, als „Aufmacher“ in den Vordergrund zu stellen (BOWDEN 2015; MOBILSERVICE 2004).

6.3.2 RADVERKEHR IM ZERTIFIZIERUNGSPROZESS „GESUNDE GEMEINDE“

Gesunde Gemeinde - Gesunde Stadt ist ein landkreiseigener, an örtlichen Ressourcen und Bedarfen orientierter Zertifizierungsprozess, der bleibende, gesundheitsfördernde Angebote und Strukturen schafft. Gesundheitsfördernde Aktivitäten in den teilnehmenden Kommunen, zu denen auch das Thema Radverkehr gehören kann, werden gestärkt und gebündelt und deren Anbieter vernetzt.

6.3 BÜRGERBETEILIGUNG

Es gibt zwei Formen der Bürgerbeteiligung, die formale und informelle. Die formale Bürgerbeteiligung beinhaltet die Verfahren der direkten Demokratie und gesetzlich verankerte Beteiligungsprozesse. Dazu gehören Wahlen, Bürgerbegehren/-entscheide und Stellungnahmen im Rahmen von Planungsverfahren.

Zur informellen Bürgerbeteiligung zählen verschiedene dialogorientierte, beratende Verfahren zur Meinungsbildung oder Entscheidungsfindung. Das Ziel ist es, dass die Bürgerschaft und die Entscheider früh in Kontakt miteinander treten, um zu gemeinschaftlichen Entscheidungen zu kommen. Dazu gehören Bürgerräte, Bürgergutachten und Mediationsverfahren. Durch sie steigt auch die Akzeptanz und Unterstützung von Maßnahmen.

Indem die repräsentative Demokratie mithilfe dieser Instrumente konstruktiv ergänzt wird, soll in der Bundesrepublik gemeinsam die Zukunft gestalten werden können. Eine Schärfung des demokratischen Bewusstseins geht damit einher (STAATSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG n.d.).

Auch der Landkreis Reutlingen beteiligt die Bevölkerung regelmäßig im Bereich Radverkehr, meistens als Austauschformate im Zuge von Veranstaltungen, wie beim STADTRADELN oder bei der Nikolausaktion. Beispiele hierfür finden sich daher im nachfolgenden Kapitel, insbesondere unter dem Punkt Öffentlichkeitsarbeit.

7. KOMMUNIKATION UND VERHALTEN

Wie bereits aufgezeigt, wird das Mobilitätsverhalten von sozialen Einflüssen (Alter, Geschlecht, Bildung, kultureller Hintergrund und Wohnort) beeinflusst. Jedoch kann das Verhalten von Menschen und damit auch das Mobilitätsverhalten auch durch Kommunikation langfristig verändert werden. Deshalb stellt es ein essenzielles Themenfeld für den Radverkehr dar, um diesen zu fördern und prägender zu gestalten. Es gibt verschiedene Instrumente der Kommunikation, um diese Ziele zu erreichen. Man unterscheidet zwischen nach außen gerichteten Instrumenten (Flyer, Pressemitteilungen) und dialogorientierten Instrumenten (Präsenzveranstaltungen). Beide werden vom Landratsamt verwendet um die Bürgerinnen und Bürger zu erreichen. Allerdings wird nicht nur mit der Öffentlichkeit kommuniziert, auch behördenintern ist Kommunikation von großer Bedeutung. Verhalten wird von Gewohnheiten, emotionaler Einstellungen und äußeren Gegebenheiten geprägt und ist selten rein rational. Die Entscheidung, welche Form der Mobilität gewählt wird, hängt oft vom Wetter, dem verfügbaren Angebot, dem Wohnort und vom sozialen Umfeld ab. Auch Wege werden meist aus Routine gewählt und nicht durch bewusste Entscheidungen. Veränderungen dieses Verhaltensmusters sind vor allem dann möglich, wenn die bestehende Routine unterbrochen wird, beispielsweise durch einen Umzug, neue Infrastruktur oder gezielte Informationsangebote (SCHADE 2007; SCHULTER 2018).

Um das volle Potential an Radfahrenden zu erreichen und auszuschöpfen ist eine gute Kommunikationsstrategie notwendig. Studien des Wuppertaler Institutes können nachweisen, dass Marketingkampagnen in der Lage sind, das Mobilitätsverhalten zu ändern und neue Menschen zu erreichen. Beispiele dafür bilden die Städte Filderstadt, Heidelberg und München, in denen nach einer Marketingkampagne (RadKULTUR und Radlhauptstadt München) Bürgerinnen und Bürger befragt wurden. Die Ergebnisse der Studien zeigen eine gestiegene Nutzung des Rads bei den Befragten um ungefähr 12 bis 15 %. Des Weiteren hatte sich die Einstellung zum und das Image vom Rad durch die Marketingkampagne positiv verändert. Um diese Effekte nachhaltig zu erhalten sollte eine öffentlichkeitswirksame Kampagne langfristig angelegt werden (LUSCHWITZ ET AL. 2011; KOSKA ET AL. 2014; NVBW (5) 2015).

Ziel ist es, durch die Anwendung verschiedener Instrumente der Kommunikation das Verhalten der Menschen nachhaltig zu ändern, hin zu einer vermehrten Nutzung des Fahrrads. Essentiell ist es dabei, über den Radverkehr aufzuklären und damit mehr Sicherheit zu schaffen, etwa durch zusätzliche Rücksichtnahme des Kfz-Verkehrs und verbessertes Wissen zur Ergreifung eigener Sicherheitsmaßnahmen. Durch die Öffentlichkeitsarbeit sollen den Bürgern und Bürgerinnen zudem die Angebote, Aktionen und Vorteile rund um das Radfahren nähergebracht werden.

Zur Realisierung dieser Ziele arbeiten verschiedenste Akteure an unterschiedlichsten Kommunikationsstrategien. Allen voran arbeitet das Land Baden-Württemberg durch die landeseigene Initiative RadKULTUR daran, den Radverkehr zu fördern. Sie stellen dafür Gelder und Materialien für verschiedenste Aktionen und Kampagnen bereit. Eine weitere landesweit arbeitende Organisation ist die AGFK-BW. Diese ist ein freiwilliger Zusammenschluss von Kommunen und Landkreisen, die den Radverkehr fördern wollen. Auch sie bieten Unterstützung in der Öffentlichkeitsarbeit an, indem sie beispielsweise Material für verschiedenste Aktionen und Kampagnen bereitstellen. Der Landkreis Reutlingen ist Mitglied bei der AGFK BW. Zusätzlich ist der Landkreis selbst ein wichtiger Akteur in der Radverkehrsförderung durch Kommunikation. Denn neben der infrastrukturellen Umsetzung des Radwegenetzes kümmert er sich auch um die Durchführung von Aktionen und Kampagnen. Die Kommunen erfüllen eine ähnliche Aufgabe wie der Landkreis und kümmern sich um ihr Kommunalgebiet. Nicht außer Acht zulassen sind auch die zahlreichen freiwilligen Akteure. Hier sind beispielsweise der ADFC und die Verkehrswacht zu nennen, die sich tatkräftig miteinbringen.

In den folgenden Unterkapiteln werden die einzelnen Themenfelder der Öffentlichkeitsarbeit sowie Information- und Wissensvermittlung mit dazugehörigen Maßnahmen vorgestellt. Diese Maßnahmen tragen durch ihre kommunikative Gestalt zur Förderung des Radverkehrs im Landkreis bei.

7.1 ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

Die Öffentlichkeitsarbeit muss Hand in Hand mit dem Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur geschehen. Nur so besteht die Möglichkeit das volle Potential an Radfahrenden zu mobilisieren und insbesondere neue Radfahrende zu gewinnen. Ziel ist es, ...

- ◆ Bürgerinnen und Bürger zum Radfahren zu motivieren
- ◆ Wissen zu vermitteln, welches zur Verbesserung der eigenen Sicherheit durch beispielsweise fachgerechte Ausstattung des Rads und entsprechende Kleidung beiträgt
- ◆ Radverkehr ins Bewusstsein der Bevölkerung zu bringen, um dadurch mehr Aufmerksamkeit und Achtsamkeit von sonstigen Verkehrsteilnehmer gegenüber dem Radverkehr zu erreichen

Neben verschiedenen Aktionen und Kampagnen ist dabei stets eine begleitende Pressearbeit durchzuführen. Dabei sollte auf eine positiv konnotierte Kommunikation geachtet werden und das Fahrrad möglichst nicht als Konkurrenz zum Kfz dargestellt werden. Mithilfe dieser Öffentlichkeitsarbeit soll die Sicherheit und das Bewusstsein für Gefahren beim Radfahren gestärkt werden und das Thema Radverkehr in der Öffentlichkeit präsent bleiben.

STADTRADELN

Das Stadtradeln ist eine deutschlandweite Aktion, die in den Monaten vom 1. Mai bis zum 30. September für drei Wochen lang stattfindet. In dieser Zeit ist es das Ziel aller Teilnehmenden, mit dem Fahrrad so viele Kilometer wie möglich zurückzulegen. Im Landkreis Reutlingen wird die Aktion kreisweit seit 2018 vom Landratsamt koordiniert.

Eine Auftaktveranstaltung leitet die Aktion jährlich ein. Abgeschlossen wird bislang mit einer Abschlussveranstaltung. Zur Auftaktveranstaltung wird eine Fahrradtour, die Sterntour, organisiert. Diese besteht aus mehreren Routen, abhängig vom Zielort sowie von der Anzahl der zur Verfügung stehenden Tourguides. Am jährlich wechselnden Zielort gibt es Verpflegung für die Radfahrenden und weitere Besuchende, aber auch Info- oder Beteiligungsstände mit Austauschmöglichkeiten für Interessierte. Die Abschlussveranstaltung wird bislang durch einen RadCheck geprägt. Aufgrund dessen, dass ein RadCheck zum Beginn der Fahrradsaison sinnvoller erscheint, besteht die Überlegung stattdessen einen Frühjahres RadCheck einzuführen (siehe Seite 57). Während des Aktionszeitraums besteht die Möglichkeit auf der Meldeplattform RADar! Mängel entlang der Radwege zu melden.

Mithilfe dieser Aktion sollen die Bürgerinnen und Bürger dazu animiert werden, das Fahrrad während des Aktionszeitraums so oft wie möglich zu verwenden. Langfristig soll das Stadtradeln Spaß am Radfahren vermitteln und möglichst viele zu einem langfristigen Umstieg oder einer Mehrnutzung des Fahrrads bewegen.

Nikolausaktion

Dies ist eine jährliche, mehrtägige Aktion der AGFK-BW um Nikolaus herum. Während des Zeitraums werden täglich wechselnde Stände an wichtigen Radverkehrsachsen im Landkreis aufgebaut. Die Stände werden von Vertretern aus Politik und Verwaltung betreut, die kleine Präsente von Unterstützenden Fahrradläden verteilen. Auch bei dieser Aktion haben Radfahrende die Möglichkeit, sich mit den Vertretern aus Politik und Verwaltung auszutauschen. Das Ziel dieser Aktion

ist es, über die richtige Ausstattung in den Wintermonaten aufzuklären: Was ist die richtige Kleidungswahl, die richtige Verwendung des Lichts und Ausstattung des Rads?

Winter-Bike-To-Work-Day

Der Winter-Bike-To-Work-Day ist ein internationaler Tag, der den ganzjährigen Fahrradpendelnden gewidmet ist. Er findet immer am zweiten Freitag im Februar statt. Der Landkreis nutzt diesen Tag um sich bei ebendiesen Radfahrenden zu bedanken. Hierzu wird ein Stand an einer wichtigen Radverkehrsachse aufgebaut, der von Vertretern aus Politik und Verwaltung betreut wird. Dort werden Geschenke ausgeteilt, die im Zusammenhang mit sicherem Radfahren im Winter stehen, wie zum Beispiel Reflektorstreifen. Der Stand bietet zudem die Möglichkeit des Austausches zwischen Politik, Verwaltung und Radfahrenden.

Ziel dieser Aktion ist es, Aufmerksamkeit auf das ganzjährige Pendeln mit dem Rad zu bringen. Wichtiger ist es jedoch, die Bedeutung von Sichtbarkeit zu vermitteln und beispielsweise über die richtige Kleidung sowie die richtige Verwendung von Beleuchtung aufzuklären. Diese Aktion ist daher als Alternative zur Nikolausaktion zu betrachten.

Frühjahres Radcheck

Beim RadCheck wird für einen Tag eine mobile Fahrradwerkstatt an einem Standort im Landkreis aufgebaut. Dieser wird von fachkundigen Mechanikerinnen und Mechanikern betreut. Während der Aktionszeit können Bürgerinnen und Bürger vor Ort vorbeischauen und die sicherheitsrelevanten Teile ihres Fahrrads überprüfen lassen. Kleinere Reparaturen werden direkt ausgeführt. Bei erheblicheren Mängeln werden die Bürgerinnen und Bürger an eine Fahrradwerkstatt weitergeleitet. Ziel der Aktion ist es, zum Beginn der Radsaison im Frühjahr die Funktionstüchtigkeit des Fahrrads prüfen zu lassen und potentielle Mängel rechtzeitig vor der Nutzung zu beheben. Dies trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

7.2 INFORMATIONS- UND WISSENSVERMITTLUNG

Die Radverkehrsplanung ist ein sich schnell weiterentwickelndes Themenfeld, in dem es regelmäßig zu neuen Erkenntnissen kommt. Mittels einer guten Informations- und Wissensvermittlung sollen diese Erkenntnisse in die Fläche gebracht werden.

Die Vermittlung muss sowohl an und innerhalb Behörden und Kommunen erfolgen, um beispielsweise Fehlinvestitionen vorzubeugen, aber auch an Bürgerinnen und Bürger, z. B. um über neue gesetzliche Regelungen im Verkehr aufzuklären. Ziel ist es, ...

- ◆ über neue Erkenntnisse zu berichten
- ◆ Bürgerinnen und Bürger über das Radfahren zu informieren

Mit einer solchen Informations- und Wissensvermittlung sollte bereits im Schulalter angefangen werden. Dabei soll den Schülerinnen und Schülern mehr Wissen über das Fahrrad als niedrigschwelliges Fortbewegungsmittel zu vermitteln. Wichtig ist es außerdem, bereits Minderjährigen aufzuzeigen, wie ein fahrtüchtiges Rad aussieht und wie es instandgehalten werden kann.

7.3 MOBILITÄTSMANAGEMENT

Das Thema Mobilitätsmanagement gewinnt im Zuge einer nachhaltigen Verwaltungsentwicklung zunehmend an Bedeutung. Es verfolgt das Ziel, Verkehr umweltfreundlicher, gesünder und effizienter zu gestalten – und das bereits, bevor Verkehrsströme überhaupt entstehen. Dabei setzt Mo-

bilitätsmanagement weniger auf große bauliche Veränderungen, sondern auf „weiche“ Maßnahmen wie Information, Motivation, Beratung und gezielte Anreize, um das Mobilitätsverhalten positiv zu beeinflussen.

Für das Landratsamt bedeutet dies, mit gutem Beispiel voranzugehen und die Ziele der Agenda 2030 aktiv umzusetzen. Eine nachhaltige Verwaltung erkennt an, dass Mobilität ein zentraler Bestandteil verantwortungsvollen Handelns ist – sowohl im Hinblick auf den Klimaschutz als auch auf die Gesundheit und Zufriedenheit der Mitarbeitenden. Deshalb setzt das Landratsamt auf vielfältige Maßnahmen, die den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel erleichtern. So sollen beispielsweise sichere Fahrradabstellplätze, Umkleide- und Duschmöglichkeiten sowie Dienstfahräder und Pedelecs im Neubau des Landratsamtes bereitgestellt werden. Auch die Möglichkeit, Jobtickets für den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen oder Fahrgemeinschaften zu bilden wird gefördert, um ein nachhaltigeres Gestalten des eigenen Mobilitätsverhaltens zu ermöglichen.

Diese Maßnahmen bringen zahlreiche Vorteile mit sich – für die Mitarbeitenden ebenso wie für die Verwaltung. Wer regelmäßig mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV unterwegs ist, stärkt die eigene Gesundheit, reduziert Stress und leistet einen wertvollen Beitrag zum Umweltschutz. Für den Arbeitgeber entstehen positive Effekte durch geringeren Flächenbedarf für Parkplätze, niedrigere Betriebskosten und eine gesteigerte Attraktivität als moderner, verantwortungsbewusster Arbeitgeber.

Darüber hinaus fördert das Mobilitätsmanagement den sozialen Austausch und stärkt das Gemeinschaftsgefühl innerhalb der Belegschaft. Mitarbeitende, die gemeinsam umweltfreundliche Wege gehen, identifizieren sich stärker mit den Nachhaltigkeitszielen des Landkreises. Das Landratsamt übernimmt damit eine Vorreiterrolle für eine zukunftsfähige Mobilität, die ökologische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Aspekte miteinander verbindet (MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (5) 2016).

Langfristig soll das Mobilitätsmanagement weiter ausgebaut werden – etwa durch die Erweiterung der Ladeinfrastruktur für E-Bikes, die Nutzung klimafreundlicher Dienstfahrzeuge oder Schulungs- und Informationsangebote rund um nachhaltige Mobilität. Mit diesen Schritten zeigt das Landratsamt, dass eine moderne Verwaltung nicht nur Vorgaben umsetzt, sondern selbst aktiv Verantwortung übernimmt – ganz im Sinne der Agenda 2030 und ihrer Ziele für nachhaltige Entwicklung. Die Maßnahmen, die im Bereich der Förderung des Fahrrads in der betrieblichen Mobilität des Landratsamtes angedacht sind, können Anhang 12 entnommen werden. Auch abseits davon werden weitere Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds umgesetzt.

8. RADTOURISMUS UND SPORT

Radfahren entwickelt sich auch neben der Nutzung als reines Fortbewegungsmittel weiter. So gewinnt der Radtourismus in Deutschland immer mehr Interessierte und das Fahrrad wird auch in der Freizeit, insbesondere als Sportgerät, immer häufiger genutzt. Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 (NRVP 3.0) fördert den Radtourismus, um seine vorteilhaften Eigenschaften auszuschöpfen. Darunter fällt neben der Stärkung der lokalen Wirtschaft insbesondere das Potential der Gewinnung von neuen Alltagsradfahrenden. Eine Förderung des Radtourismus ist daher ein begleitendes Ziel des Radverkehrskonzeptes (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR (4) n.d.; ADFC (5) 2020).

8.1 RADTOURISMUS

Radtourismus besitzt, besonders als Wirtschaftsfaktor, ein großes Potential. 4,6 Mio. Deutsche haben im Jahr 2022 Radreisen, also Touren mit mindestens drei Übernachtungen, unternommen. Obwohl dies die Zahlen von vor Corona mit 5,4 Mio. Reisenden nicht wieder erreichen konnte, zeigte sich zuletzt dennoch eine steigende Tendenz.

Ein Fahrradradreisender gibt durchschnittlich 70 € bis 100 € pro Tag aus, was sich auf eine Gesamtsumme von ca. 16 Mrd. € im Jahr 2022 summiert. Der größte Profiteur hiervon ist die Gastwirtschaft, auf die über die Hälfte des Geldes entfällt. Der Radtourismus, und nicht zuletzt der Tourismus an sich, stellen somit einen wichtigen Wirtschaftsfaktor mit einer hohen Wertschöpfung dar (BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR (5) 2024; ADFC (6) 2023).

Ähnlich sieht es für das Land Baden-Württemberg aus, nur im kleineren Maßstab. So wurden geschätzte 2,2 Mrd. € im Jahr 2024 durch den Radtourismus erwirtschaftet. Für Land, Landkreise und Kommunen stehen damit lukrative Steuereinnahmen und Arbeitsplätze im Zusammenhang. Geschätzte 200 Mio. €, ohne Grund-/ Gewerbesteuer und weitere Gebühren-/ Beitragseinnahmen, konnten durch Steuern eingenommen werden. Für den Landkreis Reutlingen selber konnten leider keine genaueren Daten gefunden werden (DWIF 2024).

Im Landkreis Reutlingen kümmert sich die Tourismusgemeinschaft Mythos Schwäbische Alb um den Radtourismus und hat dafür die R-Routen entwickelt. Insgesamt 18 R-Routen verlaufen quer durch den Landkreis. Diese haben unterschiedlichste Schwierigkeitsgrade, von familienfreundlich bis zu sportlich anspruchsvoll. Durch die Entwicklung der 11 Münsinger E-Bike-Touren wurde zuletzt zudem das Angebot für E-Bike-Fahrer erweitert. Hinzu kommen fünf vom ADFC zertifizierte Landesradfernwege sowie der AlbCrossing, die als Mehrtagestouren auf (Teil-)Abschnitten durch den Landkreis Reutlingen verlaufen und eine gute Nutzung durch radfahrende Gäste, vor allem in den Frühjahr- und Sommermonaten, erfahren (MYTHOS SCHWÄBISCHE Alb n.d.).

Neben den wirtschaftlichen Faktoren besteht ein Potential für den Alltagsverkehr. In Umfragen des ADFC gaben bis zu 40 % der Befragten an, nach einem Radurlaub das Fahrrad auch im Alltag häufiger zu nutzen. Nicht nur durch die vermehrte Nutzung im Alltag, sondern auch durch die mit dem Radtourismus einhergehende Infrastruktur kann dieser den Alltagsverkehr stärken und als Standortfaktor für den Landkreis Reutlingen als Wirtschaftsstandort dienen.

Zusammenarbeit Radverkehrsplanung und Radtourismus

Werden die touristischen Strecken und die Alltagsstrecken kombiniert, können Synergien ausgenutzt werden, damit beide Verkehre über gut ausgebaute Infrastruktur verfügen und finanzielle Ressourcen leichter zu bündeln sind. Damit dies im Landkreis Reutlingen funktioniert, arbeitet der Kreiskoordinator eng mit Mythos Schwäbische Alb zusammen. Ziel ist es, dabei insbesondere eine sinnvolle Kombination des Freizeit- und Alltagsnetzes zu erreichen und vorhandene Ressourcen effizient zu bündeln.

8.2 RADSPORT UND FREIZEIT

Egal ob zu Erreichung von Ausflugszielen oder lieber zur reinen Sportausübung, das Fahrrad bietet vielseitige Einsatzmöglichkeiten in der Freizeit. Die Zahl der Tagesausflüge mit dem Fahrrad nimmt stetig zu: 455 Millionen waren es im Jahr 2023 in Deutschland, was die wachsende Bedeutung des Fahrrads als Freizeit- und Ausflugsverkehrsmittel unterstreicht. Doch besonders im Radsport variieren die Anforderungen an die Strecken. Rennradfahrer benötigen asphaltierte Untergründe, während in den unterschiedlichen Disziplinen des Mountainbikings oder Gravelns verschiedene Arten von ungefestigten Wegen benötigt werden (ADFC (7) 2024; DAV 2024)

Mountainbiking und Graveln kann beinahe überall ausgeübt werden. Einschränkung bietet lediglich die 2-Meter-Regelung des Landes Baden-Württemberg. Bis jetzt gibt es im Landkreis noch keine offiziell ausgewiesenen, legalen Trails. Die Tourismusgemeinschaft Mythos Schwäbische Alb erarbeitet jedoch derzeit gemeinsam mit einem professionellen Planungsbüro eine MTB-Konzeption, welches zum Ziel hat, die Naturschutzbelange und Wünsche der lokalen Mountainbike-Community sowie die touristischen Anforderungen an ein MTB-Streckennetz in Einklang zu bringen.

Rennräder beanspruchen dagegen spezifische Fahrbahnvoraussetzungen, welche die Streckenauswahl bereits meist auf Verkehrsstraßen oder sehr gut ausgebaute Radwege limitiert. Daher sind zur Förderung dieses Radsports spezifische, gemeinsamen mit Rennradfahrenden vor Ort ausgearbeitete Routen sinnvoll.

9. STRUKTUREN UND RAHMENBEDINGUNGEN

Eine funktionierende Radverkehrsinfrastruktur umfasst weit mehr als bauliche Elemente wie Wege, Schilder oder Abstellanlagen. Entscheidend für ihre nachhaltige Wirkung sind gut organisierte Strukturen und verlässliche Rahmenbedingungen. Sie regeln Zuständigkeiten eindeutig, schaffen einen klaren rechtlichen Rahmen und bieten Planungssicherheit für Kommunen und Fachplanende. Eine zentrale Rolle spielen dabei technische Regelwerke, wie zum Beispiel die Empfehlungen der FGSV.

9.1 STRUKTUREN

Im Landkreis Reutlingen sind die Strukturen der Radverkehrsplanung klar auf mehreren Ebenen organisiert. Das Land Baden-Württemberg erlässt Gesetze, wie zuletzt das Landesmobilitätsgesetz, das am 29. März 2025 in Kraft getreten ist und unter anderem die Finanzierung einer Radverkehrskoor­di­na­tor­stel­le auf Landkreisebene ermöglicht. Zudem trägt das Land die Verantwortung für das überregionale RadNETZ BW und verwaltet verschiedene Förderprogramme. Der Landkreis hingegen betreut das kreisweite Radnetz. An der Radverkehrsförderung auf Landkreisebene sind neben dem Kreis-Strassenbauamt mit den Abteilungen Planung und Verkehr (inkl. Radverkehrskoor­di­na­to­rin) sowie Bau und Betrieb (inkl. Straßenmeistereien) auch weitere Ämter beteiligt. Hierbei sind insbesondere die Straßenverkehrsbehörde sowie das Kreisamt für Nachhaltige Entwicklung zu nennen, wobei Zweiteres insbesondere im Bereich der Förderung der RadKultur unterstützt. Die Kommunen wiederum sind zuständig für die Planung, Umsetzung und Unterhaltung der Radinfrastruktur entlang nicht-klassifizierter Straßen sowie für die Aufstellung eines kommunalen Radnetzes (MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (7) n.d.).

AGFK-Mitgliedschaft

Die AGFK dient dazu, die Interessen der Kommunen im Bereich des Radverkehrs auf höheren Ebene, wie beispielsweise beim Verkehrsministerium, bekannt zu machen. Der Landkreis Reutlingen ist aktives Mitglied in der AGFK. Denn die AGFK Mitgliedschaft bringt finanzielle und zeitsparende Vorteile für den Landkreis, aber auch automatisch für die kreisangehörigen Kommunen mit sich:

- ◆ kostenlose Expertenberatung durch Agentur oder Fachbüro
- ◆ kostenlose Teilnahme an Fortbildungsveranstaltungen bis zu einem Wert von 2.500 €
- ◆ kostenlose Kommunikationspakete
- ◆ kostenlose Bilder aus einem Bilderpool sowie Pressesets für Öffentlichkeitsarbeit
- ◆ kostenlose Teilnahme an Kampagnen wie der Nikolausaktion
- ◆ kostenlose fachliche Beurteilung des Sachstandes der Rad- und Fußverkehrsförderung vor Ort
- ◆ kostenlose Durchführung von Planungschecks als Kurzgutachten
- ◆ kostenlose Durchführung eines Inhouse-Seminars für kreisangehörige Kommunen
- ◆ kostenlose Bereitstellung eines professionellen Speakers

◆ etc.

Als AGFK-Mitglied verpflichtet sich der Landkreis dafür zur Erreichung der Qualitätsstufe mit dem Siegel „Qualität für Fuß und Rad“. Hierfür müssen verschiedene Meilensteine erreicht werden, wie der Meilenstein „attraktives Radnetz“. Näheres kann der Website der AGFK Baden-Württemberg entnommen werden. Der Qualitätsstufenprozess ersetzt die bisherige Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“, welche der Landkreis Reutlingen bereits bekommen hatte. Der zentrale Unterschied zum früheren Verfahren liegt darin, dass sowohl der Fuß- als auch der Radverkehr berücksichtigt werden. Dies soll zum Landesziel beitragen, nach welchem bis spätestens 2030 jeder zweite Weg selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt wird.

Amtsübergreifendes Austauschformat

Im Zuge der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes wurde eine begleitende Projektgruppe eingerichtet, welche sich bei regelmäßigen Treffen über zentrale Fragestellungen ausgetauscht hat. So sollten frühzeitig mögliche Interessenskonflikte sichtbar gemacht werden, um ein umsetzungsrealistisches Konzept zu entwickeln. Die Projektgruppe bestand aus Vertretern aus folgenden Verwaltungsbereichen:

- ◆ Geschäftsstelle Biosphärengebiet Schwäbische Alb
- ◆ Kreisamt für nachhaltige Entwicklung - Abt. Nahverkehr und Mobilität
- ◆ Kreis-Forstamt
- ◆ Kreis-Landwirtschaftsamt
- ◆ Kreis-Strassenbauamt
- ◆ Mythos Schwäbische Alb
- ◆ Untere Naturschutzbehörde
- ◆ Untere Straßenverkehrsbehörde

Aufgrund des Erfolgs der Projektgruppe soll weiterhin ein jährliches amtsübergreifendes Austauschformat stattfinden, das die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes begleitet. So können mögliche Wünsche und Herausforderungen frühzeitig definiert und gemeinsam Lösungsansätze entwickelt werden.

Koordinatoren als Ansprechpartner

Die Radverkehrskoordination im Landkreis Reutlingen ist zentrale Ansprechperson für die Kommunen. Sie ist verantwortlich für die Konzeptionierung und Betreuung des Kreisnetzes und unterstützt die Städte und Gemeinden bei der Abstimmung und Beratung rund um das Radverkehrsnetz. Die Koordination, Pflege und teilweise die Umsetzung des RadNETZ BW, insbesondere entlang nicht-klassifizierter Straßen sowie entlang Kreisstraßen, gehört ebenso zu ihren Tätigkeiten, wie Radverkehrsförderung durch beispielsweise Öffentlichkeitsarbeit. Dadurch wird insbesondere eine koordinierte und durchgängige Radinfrastruktur über kommunale Grenzen hinweg sichergestellt.

Runder Tisch Radverkehr

Der Runde Tisch ist ein Austauschformat, in dem eine Partei zum Gespräch einlädt, in diesem Fall die Kreiskoordination. Radverkehrsverantwortliche der Kommunen werden eingeladen sich am Gespräch zu beteiligen. Ergänzend werden je nach Themenschwerpunkt weitere Akteure eingeladen. Meistens wird mit einer reinen Wissensvermittlung gestartet und später in ein Workshop-Format übergeleitet. Auf Basis bereits durchgeführter Runder Tische und Befragungen im Zuge dessen, ist eine Durchführung zweimal jährlich geplant: Einmal jährlich als reine Wissensvermittlung digital und offen für alle Verwaltungsmitarbeitenden sowie einmal jährlich als Präsenzaustauschformat unter den Radverkehrsverantwortlichen.

Ziel ist es, alle Verantwortlichen über die Entwicklung des Radverkehrs im Landkreis, aber auch darüber hinaus, zu informieren, gemeinsam an Projekten zu arbeiten und Lösungen zu aktuellen Fragenstellungen zu finden sowie Kompromisse zu erörtern. Des Weiteren soll der langfristige Kurs des Radverkehrs im Landkreis Reutlingen besprochen werden. Auch die Vernetzung aller, die im Landkreis mit Radverkehr zu tun haben, soll durch den Runden Tisch Radverkehr gestärkt werden.

9.2 QUALITÄTSSICHERUNG

Die Qualitätssicherung stellt sicher, dass die festgelegten Standards eingehalten und dass die Maßnahmen umgesetzt wurden. Sie unterstützt bei der Überprüfung der Effektivität der Maßnahme und zeigt, ob die gewünschten Effekte erzielt wurden. Zudem schafft es Transparenz sowie eine Grundlage für die kontinuierliche Weiterentwicklung, indem einheitliche Indikatoren zur Bewertung genutzt werden.

Evaluationskonzept

Ein Evaluationskonzept ist ein systematischer Plan zur Bewertung und Überprüfung von Maßnahmen und deren Ergebnissen. Es definiert, welche Kriterien und Indikatoren herangezogen werden, um den Erfolg des Vorgehens zu messen. Für die Umsetzung eines Radverkehrskonzeptes ist ein Evaluationskonzept besonders wichtig, weil es ermöglicht, die Wirksamkeit der geplanten Maßnahmen zu überprüfen, Schwachstellen frühzeitig zu erkennen und ggf. Anpassungen vorzunehmen. So wird sichergestellt, dass die Ziele des Radverkehrskonzeptes, wie Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs, tatsächlich erreicht werden.

Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) Radwege

Die ZEB ist ein Verfahren zur Zustandserfassung der Fahrbahnoberflächen und die anschließende Bewertung der erfassten Daten. Die Daten bilden die Grundlage für die Bewertung des Fahrbahnzustandes und ermöglichen eine gezielte Erhaltung der Fahrbahnen (FERNSTRABEN-BUNDESAMT n.d.). Aktuell wird die ZEB durch den Kreis nur für Kreisstraßen im Landkreis durchgeführt, wodurch eine effiziente Erhaltung der Fahrbahnoberfläche der Radwege nur bedingt möglich ist. Eine Kombination der ZEB an Kreisstraßen mit einer solchen auf Radwegen wäre denkbar, auch um Synergien bei möglichen Erneuerungen bzw. Projekten zu nutzen.

Mängelmelder

Aktuell ist es einmal im Jahr während dem STADTRADELN möglich, Mängel an der Radinfrastruktur online über RADar! dem Landratsamt zu melden. Die Meldungen werden ausgewertet und den zuständigen Stellen weitergeleitet. Ein Mängelmelder, auf welchen stets zugegriffen werden kann, ermöglicht es dagegen, schneller und regelmäßiger auf Anregungen aus der Bevölkerung zu reagieren, sowie weitere Daten für die Planung sammeln zu können. Jedoch müssen zum Erreichen der Vorteile auch die notwendigen personellen Ressourcen zu Verfügung stehen, um die Meldungen konstant sichten und weiter bearbeiten zu können. Ansonsten kann sich der positive Effekt auch umdrehen und zu mehr Unzufriedenheit führen.

IV. UMSETZUNG DES RADVERKEHRSKONZEPTE

1. VORGEHEN BEI DER MAßNAHMENENTWICKLUNG

Die Infrastrukturmaßnahmen des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Reutlingen wurde in enger Zusammenarbeit zwischen dem Landkreis Reutlingen und dem Planungsbüro Planersocietät Frehn und Partner erstellt. Der Prozess zur Erstellung des Netzkonzeptes und der darauf aufbauenden Maßnahmenentwicklung begann mit der Ermittlung des Ist-Zustandes (Vgl. Kapitel II), wofür neben Infrastrukturdaten auch Daten zum Mobilitätsverhalten zusammengetragen wurden. Diese wurden dem Planungsbüro für die Erstellung des Konzeptes zur Verfügung gestellt. Zeitgleich wurde eine erste Online-Beteiligung durchgeführt, bei der 880 Teilnehmende Informationen zu häufig genutzten Routen und persönliche Hemmnissen im Radverkehr einbrachten. Diese Erkenntnisse flossen in die Entwicklung eines Netzentwurfs ein, der auf Grundlage von Wunschlinien, den Mobilitätsdaten und unter der Berücksichtigung von relevanten ÖPNV-Haltestellen erstellt wurde. Im weiteren Verfahren wurden die Kommunen und Institutionen einbezogen, um den Netzentwurf zu diskutieren und anzupassen. Anhand dieser Ergebnisse wurde schließlich ein Radnetzkonzept, das eine Kombination aus Bestandsnetz und Netzoptimierungen darstellt, für den Landkreis Reutlingen erstellt (siehe Kapitel III.1.1.2; Anhang 7).

In einem wichtigen Zwischenschritt wurden anschließend die Qualitätsstandards für die Infrastruktur sowie für die Radabstellanlagen im Landkreis Reutlingen ermittelt. Diese basieren auf den geltenden Musterlösungen, Richtlinien und Gesetzen und wurden im Bedarfsfall auf die individuelle Situation im Landkreis Reutlingen angepasst (siehe Kapitel III.1.4 sowie Kapitel III.2.2; Anhang 3 und Anhang 4).

Darauf folgte schließlich eine umfassende Maßnahmenentwicklung. Eine zweite Online-Beteiligung mit etwas weniger Teilnahme, in der Bürgerinnen und Bürger Örtlichkeiten im bis dahin ausgearbeiteten Netz nennen konnten an denen sie Verbesserungspotenziale sehen, erbrachte hierzu wichtige Informationen. Unter Berücksichtigung dieser Ergebnisse wurde für alle Alltagsstrecken des Netzkonzeptes ein Abgleich des Ist-Zustandes mit den Qualitätsstandards durchgeführt. Für die daraus resultierenden Defizite wurden anschließend Maßnahmenvorschläge entwickelt (siehe Anhang 8, 9 und 10). Diese wurden von den Kommunen gegengeprüft und anschließend von Planungsbüro und Kreis-Strassenbauamt finalisiert. Nach der Entwicklung der Maßnahmenvorschläge im Radverkehr folgte eine grobe Kostenschätzung aller Maßnahmenstandorte mit Einteilung in fünf Kostenbereiche (bis 10.000 €, bis 25.000 €, bis 100.000 €, bis 500.000 €, über 500.000 €).

Anschließend wurde eine Priorisierung der Maßnahmen festgestellt. Diese gliedert sich in eine Erst-Priorität durch Hierarchisierung des Netzes: Hauptpendlerroute (Priorität 1), Hauptroute (Priorität 2), Nebenroute (Priorität 3). Weiterhin erfolgte eine Zweit-Priorität durch Aufwand, Wirkung und Kosten (siehe Anhang 11): Hohe Priorität (Priorität A), Mittlere Priorität (Priorität B), Niedrige Priorität (Priorität C). Durch Verschneidung der Prioritäten ergibt sich eine Einordnung in fünf Ausbaustufen (siehe Abbildung 48). Die Ausbaustufen dienen bei der Umsetzung der Maßnahmen als Orientierung hinsichtlich des Umsetzungszeitpunktes.

Der Prozess der Fortschreibung wurde über ein Jahr von einer Projektgruppe begleitet. Teil dieser Projektgruppe „Radverkehr“ waren Vertreter vom Kreis-Strassenbauamt, dem Planungsbüro, der Straßenverkehrsbehörde, der unteren Naturschutzbehörde, des Kreis-Forstamtes, des Kreis-Landwirtschaftsamtes, der Abteilung Nahverkehr und Mobilität, des Biosphärengebiets sowie von My-

Ausbaustufe	Priorität 1	Priorität 2	Priorität 3
Stufe 1	Priorität A		
Stufe 2	Priorität B	Priorität A	
Stufe 3	Priorität C	Priorität B	Priorität A
Stufe 4		Priorität C	Priorität B
Stufe 5			Priorität C

Abbildung 48: Zusammensetzung der Ausbaustufe aus Netzhierarchie (Priorität 1 bis 3) und der Priorität nach Kosten-Aufwand-Nutzen-Verhältnis (Priorität A bis C; PLANERSOCIETÄT)

thos Schwäbische Alb - somit waren die wichtigsten Institutionen vertreten, welche von der Radverkehrsplanung in ihren Interessen betroffen sind. Die Projektgruppe diskutierte und bewertete den aktuellen Planungsstand sowie (Zwischen-)Ergebnisse. Die Ergebnisse der fünf Treffen wurden wiederum bei der Fortschreibung und insbesondere bei der Maßnahmendefinition zur Radinfrastruktur berücksichtigt, um ein möglichst umsetzungsrealistisches Konzept zu schaffen und übergreifende Interessenskonflikte bereits im Vorfeld aufzudecken.

Neben der Radinfrastruktur wurden vom Kreis-Strassenbauamt auch die weiteren Möglichkeiten der Radverkehrsförderung auf Kreisebene betrachtet, wobei ein Abgleich mit der Radstrategie Baden-Württemberg stattfand. Daraus ergaben sich weitere Maßnahmen, welche ebenfalls priorisiert wurden (siehe Kapitel IV.2.2). Alle Ergebnisse wurden schließlich im Radverkehrskonzept zusammengefasst (Anhang 12).

Das Gesamtergebnis wurde abschließend den kreisangehörigen Kommunen, Nachbarlandkreisen, dem Regierungspräsidium sowie weiteren Institutionen mit der Bitte um Prüfung und ggf. Ergänzungen zur Verfügung gestellt. Nach Rückmeldung wurden die eingegangenen Vorschläge und Anmerkungen durch das Kreis-Strassenbauamt geprüft und bewertet.

1.1 BETEILIGUNG VON INSTITUTIONEN UND RADFAHRENDEN IM RAHMEN DER MAßNAHMENENTWICKLUNG

Für die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes des Landkreis Reutlingen wurden auch die Bürgerinnen und Bürger einbezogen. In einem ersten Schritt hatten die Bürgerinnen und Bürger im September und Oktober 2024 Zeit, sich bezüglich der Erstellung des Netzkonzeptes einzubringen. Insgesamt haben circa 800 Personen dieses Angebot wahrgenommen und ihre Ideen und Wünsche eingebracht. Die Online Beteiligung wurde anschließend ausgewertet und lieferte Daten rund um das aktuelle Fahrverhalten, die Wahrnehmung der Rad-Infrastruktur und Informationen zu Radverbindungen. Folgende zentrale Kenntnisse konnten aus der Online-Beteiligung gewonnen werden:

- ◆ Durch den hohen Anteil an E-Bike/Pedelec-Nutzenden spielt die Topografie eine geringere Rolle als ursprünglich angenommen. Mehr Teilnehmende sprechen sich für direktere Verbindungen aus, auch wenn diese gegebenenfalls mehr Steigung besitzen.

- ◆ Die Qualität von außerörtlichen Radverbindungen zwischen den Städten und Gemeinden im Landkreis wird von den Teilnehmenden im Vergleich zu innerörtlichen Radverbindungen positiver wahrgenommen. Dies zeigt besondere Handlungspotenziale innerorts.
- ◆ Die Teilnehmenden gaben an, aktuell nur wenige Wege multi- oder intermodal zurückzulegen. Hier besteht dementsprechend ein Verbesserungspotenzial.
- ◆ Eine ungeeignete Radinfrastruktur wird von den Befragten am häufigsten als Grund gegen eine häufigere Fahrradnutzung genannt. Die Infrastruktur hat somit in mehreren Bereichen Verbesserungspotenziale. Am zweithäufigsten werden in diesem Zusammenhang Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden (zum Beispiel dem Kraftfahrzeug- oder dem Fußverkehr) benannt, die in einem Zusammenhang mit ungeeigneten Führungsformen für den Radverkehr stehen.

Diese und weitere Erkenntnisse sowie die kommunenspezifische Auswertung wurden während des gesamten Prozesses der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt. Zudem hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit ihre Alltags- und Freizeitrouten, die sie im Landkreis Reutlingen zurücklegen, in einer Karte zu verorten. Die zahlreichen Rückmeldungen flossen in die Erstellung des Netzkonzeptes des Landkreises Reutlingen mit ein.

Auf Basis des in Zusammenarbeit mit den Bürgerinnen und Bürgern erstellten Netzkonzeptes wurden in einer zweiten Online-Beteiligung Handlungsbedarfe auf diesen Verbindungen identifiziert. Auch hierbei hatten die Bürgerinnen und Bürger im Februar 2025 die Möglichkeit, ihre Expertise zu teilen. Insgesamt haben circa 700 Personen dieses Angebot wahrgenommen und ihre Wahrnehmungen und Wünsche eingebracht. Die Online Beteiligung wurde anschließend ausgewertet und lieferte Daten zu Positivbeispielen, Handlungsbedarfen, Wahrnehmung verschiedenster Maßnahmen und gewünschte Priorisierung dieser. Folgende zentrale Kenntnisse konnten aus der Online-Beteiligung gewonnen werden:

- ◆ Entlang der konfliktreichen Steigen wird der Bau eines getrennten Radweges wie zu erwarten mit Abstand als geeignetste Maßnahme zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens angegeben. Dahinter folgen die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie die Verbreiterung der Fahrbahn.
- ◆ Bei öffentlichen Radabstellanlagen wünschen sich die Teilnehmenden insbesondere einen Witterungsschutz als Ausstattungsmerkmal.
- ◆ Außerdem ergab die Durchführung der Aufgabe zum Bürgerhaushalt, dass es den Teilnehmenden wichtig ist, dass Mängel an bestehenden Wegen behoben werden. Zudem wurde mehrheitlich Geld für den Bau neuer Radwege eingeplant, auch wenn dies mit erheblichen Kosten einhergeht.
- ◆ Weiter ist die häufige Nennung durchgehend baulich getrennter Radwege als Positivbeispiel hervorzuheben. Zu nennen ist hier beispielsweise der Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse zwischen Traifelberg (Gemeinde Lichtenstein) und dem Reutlinger Südbahnhof.

Diese und weitere Erkenntnisse sowie die kommunenspezifische Auswertung wurden während des weiteren Prozesses der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt. Zudem hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit Örtlichkeiten zu verorten, an welchen Sie sich eine Radverkehrsmaßnahme wünschen. Die zahlreichen Rückmeldungen bildeten die Grundlage für die Erarbeitung der Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Reutlingen.

Darüber hinaus konnten sich Vertretende der Kommunen und Institutionen sowie die Projektgruppe, welche den gesamten Erstellungsprozess begleitet und mehrere Interessenvertretende umfasst, in verschiedenen Formaten beteiligen. So fand beispielsweise direkt zu Beginn eine Veranstaltung mit Kommunen und Interessensvertretenden zum Thema Netzkonzepterstellung statt. Außerdem hatten die Kommunen und weitere Institutionen die Gelegenheit, das fertige Radverkehrskonzept zu sichten und Stellung zu diesem und den darin enthaltenen Maßnahmen zu nehmen.

2. HANDLUNGSEMPFEHLUNG

Die Radverkehrsförderung setzt sich aus diversen Handlungsfeldern zusammen, wie Kapitel III gezeigt hat. Diese spiegeln sich in den zentralen Ergebnissen des Radverkehrskonzeptes wider, welche darauf abzielen die Rahmenbedingungen für den Radverkehr in unserem Landkreis signifikant zu verbessern: Der Tabelle mit allen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung abseits der Radinfrastruktur (Anhang 12), den Tabellen zu Streckenmaßnahmen (Anhang 8 und 10) sowie der Tabelle zu Maßnahmen bei Radabstellanlagen (Anhang 13). Diese Handlungsempfehlungen beruhen auf den umfangreichen Analysen der bestehenden Infrastruktur und der Bedürfnisse der Radfahrenden vor Ort. Die Maßnahmenempfehlungen wurden übersichtlich in einer Tabelle zusammengeführt (Anhang 12). Dort werden die Maßnahmen benannt, den vorgestellten Handlungsfeldern im Radverkehr zugeordnet und kurz beschrieben. Außerdem wird die definierte Wichtigkeit der Maßnahme, die sich aus der Maßnahmenentwicklung ergeben hat, angegeben. In der Tabelle ist auch jede Maßnahme nochmal mit dem entsprechenden Kapitel im Radverkehrskonzept, in dem die Hintergründe beschrieben werden, zur besseren Nachvollziehbarkeit versehen.

Bei den Streckenmaßnahmen ist darauf zu achten, dass diese sowohl in der Maßnahmentabelle (Anhang 8 und 10) als auch in den Maßnahmenblättern (Anhang 9) festgehalten sind. Die Maßnahmentabelle, welche insbesondere eine Übersicht über alle Infrastrukturmaßnahmen bietet, veranschaulicht eher der Prozess zur Maßnahmenidentifikation und Definition der Ausbaustufe. Die Maßnahmenblätter gehen dagegen näher auf die einzelne Maßnahme ein und liefern noch zusätzliche Informationen wie eine Übersichtskarte. Hinweise zum Verständnis der Maßnahmentabellen und Maßnahmenblätter sind Anhang 14 zu entnehmen.

Die Maßnahmen werden nachfolgend in den Kapiteln IV.2.1 bis IV.2.3 der jeweiligen Zuständigkeit zugeordnet und sollen sowohl kurzfristige Erfolge ermöglichen als auch langfristige Veränderungen anstreben.

Für die Darstellung der Bedeutung der einzelnen Maßnahmen, wurden verschiedene Begrifflichkeiten verwendet, welche wie folgt definiert sind:

- ◆ Wichtigkeit = Die Wichtigkeit beschreibt die Bedeutung der Maßnahme für die Arbeit des Radverkehrskoordinators und stellt diese in den Gesamtkontext zu allen weiteren Handlungsfeldern der Radverkehrsförderung. Sie wird in der Gesamttabelle der Maßnahmenübersicht verwendet (Anhang 12) und hat eine Skala von 1 (wichtig) bis 3 (weniger wichtig).
- ◆ Ausbaustufe = Die Ausbaustufe benennt die empfohlene Reihenfolge der Umsetzung der Maßnahmen zum Neu- bzw. Umbau der Radinfrastruktur (Vgl. Anhang 8 bis 10). Sie ist in fünf Stufen untergliedert, welche sich aus der Priorisierung einer Maßnahme und der Hierarchie zusammensetzt (Vgl. Kapitel IV.1).
- ◆ Priorität = Mithilfe der Priorität wurde die Ausbaustufe zusammengefügt. Sie beschreibt sowohl die Priorität auf Grund der Hierarchie (Priorität 1 bis 3), als auch die Priorisierung innerhalb der Netzhierarchie auf Grundlage von Aufwand, Wirkung und Kosten (Priorität A bis C; Vgl. Anhang 11).
- ◆ Hierarchie = Mit Hierarchie wurde die Netzhierarchie beschrieben, d. h. die Bedeutung einer Verbindung im Kontext des Netzkonzeptes. Sie wird unterteilt in Hauptpendlerroute, Hauptroute, Nebenroute sowie Freizeitnetz, welchen wiederum im Verlauf der Identifikation der Ausbaustufe die Prioritäten 1 bis 3 zugewiesen wurde (Vgl. Anhang 11). Das Freizeitnetz fand dabei keine Berücksichtigung, da auf diesem keine Maßnahmen identifiziert wurden.

2.1 MAßNAHMEN AN BUNDES- UND LANDESSTRAßEN

Die Zuständigkeiten für Streckenmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen ergeben sich aus den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen. Dabei sind insbesondere das Bundesfernstraßengesetz (FStrG) und das Straßengesetz Baden-Württemberg (StrG) maßgeblich.

Für den Bau, bauliche Änderungen oder die Erhaltung von Streckenmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen ist i. d. R. das Regierungspräsidium als zuständige Straßenbaubehörde verantwortlich.

Streckenmaßnahmen

Durch den Landkreis Reutlingen verlaufen ca. 211 km Bundes- und ca. 222 km Landesstraßen. Entlang dieser Strecke wurden teilweise Netzlücken für den Radverkehr erkannt. Wie diese identifiziert wurden, kann Kapitel IV.1 entnommen werden. Ebenso wurde in dem Kapitel erläutert, wie die Maßnahmenvorschläge erarbeitet wurden.

Insgesamt wurden 110 Maßnahmenvorschläge in Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Tübingen identifiziert (Vgl. Tabelle 2 und 3). Davon befinden sich sieben in Ausbaustufe 1, während die meisten Maßnahmenvorschläge Ausbaustufe 2 und 3 zugeordnet wurden. Der Großteil der Maßnahmen in Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Tübingen hat einen Kostenrahmen zwischen 25.000 € und 500.000 €.

Die Maßnahmenvorschläge in Zuständigkeit des Regierungspräsidiums stellen eine Empfehlung des Landkreises zur Priorisierung der Beseitigung von Netzlücken entlang von Bundes- und Landesstraßen dar. Bund und Land folgen jedoch zunächst ihrem eigenen Bauprogramm, dem Bedarfsplan für Radwege. Dieser listet systematisch auf, wo entlang Bundes- und Landesstraßen in Baden-Württemberg Radwege fehlen und priorisiert, an welchen Straßen in den nächsten Jahren zuerst Radwege gebaut werden sollen. Der Bedarfsplan wurde 2023 eingeführt und beschreibt das

Tabelle 2: Anzahl der Maßnahmenvorschläge in Zuständigkeit des Landes nach Ausbaustufe und Kostenrahmen (EIGENE DARSTELLUNG)

Land		Kostenschätzung					Gesamt
		< 10.000 €	bis 25.000 €	bis 100.000 €	bis 500.000 €	> 500.000 €	
Ausbaustufe	1	0	0	3	0	0	3
	2	5	6	21	1	2	35
	3	1	0	3	9	5	18
	4	0	0	0	6	7	13
	5	0	0	0	1	0	1
Gesamt		6	6	27	17	14	70

Tabelle 3: Anzahl der Maßnahmenvorschläge in Zuständigkeit des Bundes nach Ausbaustufe und Kostenrahmen (EIGENE DARSTELLUNG)

Bund		Kostenschätzung					Gesamt
		< 10.000 €	bis 25.000 €	bis 100.000 €	bis 500.000 €	> 500.000 €	
Ausbaustufe	1	1	0	3	0	0	4
	2	2	4	8	4	1	19
	3	0	0	2	7	1	10
	4	0	0	2	2	3	7
	5	0	0	0	0	0	0
Gesamt		3	4	15	13	5	40

geplante Vorgehen bis 2040. Eine Umsetzung von Maßnahmen außerhalb dieses Programms ist nur eingeschränkt möglich. Die Maßnahmenvorschläge des Landkreises sollen bei der Fortschreibung des Bedarfsplans mit einbezogen werden. Denn entscheidend für eine gute Radinfrastruktur ist ein durchgängiges Netz, für dessen Umsetzung die Zusammenarbeit aller Baulastträger unabdingbar ist. Bei der Umsetzung ist auf einen einheitlichen Standard durch die Berücksichtigung der Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen des Landes Baden-Württemberg zu achten. Die Maßnahmenvorschläge können Anhang 8 und Anhang 10 (Maßnahmentabellen) und Anhang 9 (Maßnahmenblätter) entnommen werden.

Die Maßnahmenvorschläge stellen einen ersten Lösungsvorschlag dar, wobei sich für die Beseitigung des Defizits im Verlauf der Umsetzung und der damit einhergehenden näheren Betrachtung der Örtlichkeit auch eine andere Lösung ergeben kann. Zur Orientierung bei der Umsetzungsreihenfolge der Infrastrukturmaßnahmen dient die Ausbaustufe, welche sich aus der Netzhierarchie sowie einer Maßnahmenpriorität zusammensetzt (Vgl. Kapitel IV.1). Bei der Umsetzung der Maßnahmen ist stets eine Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange durchzuführen.

2.2 MAßNAHMEN DES LANDKREISES

Die Zuständigkeiten für Streckenmaßnahmen an Kreisstraßen ergeben sich aus den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen. Dabei ist insbesondere das Straßengesetz Baden-Württemberg (StrG) maßgeblich.

Für den Bau, bauliche Änderungen oder die Erhaltung von Streckenmaßnahmen an Kreisstraßen ist i. d. R. das Landratsamt als zuständige Straßenbaubehörde verantwortlich.

Darüber hinaus fördert er den Radverkehr im Landkreis auch abseits der Radinfrastruktur.

Streckenmaßnahmen

Auch entlang von Kreisstraßen wurden Netzlücken für den Radverkehr identifiziert und Maßnahmenvorschläge erarbeitet (Vgl. Kapitel IV.1).

Die Maßnahmenvorschläge können Anhang 8 und Anhang 10 (Maßnahmentabellen) und Anhang 9 (Maßnahmenblätter) entnommen werden. Insgesamt wurden 163 Maßnahmenvorschläge in Zuständigkeit des Landkreises Reutlingen identifiziert (siehe Tabelle 4). Davon befinden sich 14 in Ausbaustufe 1, während die meisten Maßnahmenvorschläge Ausbaustufe 2 zugeordnet wurden. Der Großteil der Maßnahmen in Zuständigkeit des Landkreises hat einen Kostenrahmen bis 100.000 €.

Tabelle 4: Anzahl der Maßnahmenvorschläge in Zuständigkeit des Kreises nach Ausbaustufe und Kostenrahmen (EIGENE DARSTELLUNG)

Kreis		Kostenschätzung					Gesamt
		< 10.000 €	bis 25.000 €	bis 100.000 €	bis 500.000 €	> 500.000 €	
Ausbaustufe	1	6	5	3	0	0	14
	2	48	20	23	1	0	92
	3	11	4	2	10	10	37
	4	0	4	5	5	6	20
	5	0	0	0	0	0	0
Gesamt		65	33	33	16	16	163

Der Landkreis Reutlingen setzt Maßnahmen in seiner Zuständigkeit mit Berücksichtigung der Ausbaustufe um. Abweichungen von der Ausbaustufe bei der Maßnahmenbearbeitung können bei-

spielsweise aufgrund von Synergien mit anderen Baumaßnahmen oder durch Impulse aus Prozessen der Verkehrssicherheit (z. B. Verkehrsschauen, Unfallkommission) entstehen. Die Umsetzung der aus dem Konzept hervorgehenden Streckenmaßnahmen in Zuständigkeit des Landkreises stellt für diesen eine verpflichtende Daueraufgabe von hoher Wichtigkeit dar. Bei der Umsetzung ist auf einen einheitlichen Standard durch die Berücksichtigung der Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen des Landes Baden-Württemberg zu achten.

Die Maßnahmenvorschläge stellen einen ersten Lösungsvorschlag dar, wobei sich für die Beseitigung des Defizits im Verlauf der Umsetzung und der damit einhergehenden näheren Betrachtung der Örtlichkeit auch eine andere Lösung ergeben kann. Zur Orientierung bei der Umsetzungsreihenfolge der Infrastrukturmaßnahmen dient die Ausbaustufe, welche sich aus der Netzhierarchie sowie einer Maßnahmenpriorität zusammensetzt. Bei der Umsetzung der Maßnahmen ist stets eine Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange durchzuführen.

Radverkehrsförderung abseits der Radinfrastruktur

Auch abseits des Ausbaus der Radinfrastruktur kann der Kreis auf verschiedensten Ebenen dazu beitragen, den Radverkehr zu fördern. Daher wurden zu den zuvor in den Kapiteln III.1 bis III.9 vorgestellten Themenbereichen Maßnahmen entwickelt, welche im Anhang 12 benannt, kurz beschrieben und priorisiert wurden. Zudem kann der Tabelle der Themenbereich und das Kapitel entnommen werden, in welchem Hintergrundinformationen zur Maßnahme zu finden sind. Die Maßnahmen bilden größtenteils, zusammen mit der Umsetzung der Streckenmaßnahmen in Zuständigkeit des Landkreises, das Aufgabenfeld der Radverkehrskoordinatorin.

2.3 MAßNAHMEN DER KOMMUNEN

Die Zuständigkeiten für Streckenmaßnahmen an Gemeindestraßen ergeben sich aus den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen. Dabei ist insbesondere das Straßengesetz Baden-Württemberg (StrG) maßgeblich.

Für den Bau, bauliche Änderungen oder die Erhaltung von Streckenmaßnahmen an Gemeindestraßen ist i. d. R. die Gemeinde als zuständige Straßenbaubehörde verantwortlich.

Darüber hinaus liegt die Unterhaltung der Radinfrastruktur und damit der Winterdienst i. d. R. bei den Kommunen.

Streckenmaßnahmen

Im Landkreis Reutlingen befinden sich zahlreiche kommunale Straßen. Entlang dieser wurden ebenfalls Netzlücken in der Radinfrastruktur erkannt. Wie diese identifiziert wurden, kann Kapitel IV.1 entnommen werden.

Ebenso wurde in diesem erläutert, wie die Maßnahmenvorschläge für ebendiese erarbeitet wurden. Insgesamt wurden 128 Maßnahmenvorschläge in Zuständigkeit der Kommunen identifiziert

Tabelle 5: Anzahl der Maßnahmenvorschläge in Zuständigkeit der Kommunen nach Ausbaustufe und Kostenrahmen (EIGENE DARSTELLUNG)

Kommune		Kostenschätzung					Gesamt
		< 10.000 €	bis 25.000 €	bis 100.000 €	bis 500.000 €	> 500.000 €	
Ausbaustufe	1	8	12	14	2	0	36
	2	23	9	7	9	1	49
	3	9	5	4	1	0	19
	4	0	1	5	8	4	18
	5	0	0	2	3	1	6
Gesamt		40	27	32	23	6	128

(siehe Tabelle 5). Davon befinden sich 36 in Ausbaustufe 1, nur etwas mehr wurden Ausbaustufe 2 zugeordnet. Der Großteil der Maßnahmen in Zuständigkeit der Kommunen hat einen Kostenrahmen bis 100.000 €.

Die Maßnahmenvorschläge in Zuständigkeit der Kommunen stellen eine Empfehlung des Landkreises zur Priorisierung der Beseitigung von Netzlücken entlang kommunaler Straßen dar. Jedoch ist für die Herstellung eines durchgängigen Netzes und damit einer guten Radinfrastruktur die Zusammenarbeit aller Baulastträger unabdingbar.

Bei der Umsetzung ist auf einen einheitlichen Standard durch die Berücksichtigung der Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen des Landes Baden-Württemberg zu achten. Die Maßnahmenvorschläge können Anhang 8 und Anhang 10 (Maßnahmentabellen) und Anhang 9 (Maßnahmenblätter) entnommen werden.

Die Maßnahmenvorschläge stellen einen ersten Lösungsvorschlag dar, wobei sich für die Beseitigung des Defizits im Verlauf der Umsetzung und der damit einhergehenden näheren Betrachtung der Örtlichkeit auch eine andere Lösung ergeben kann. Zur Orientierung bei der Umsetzungsreihenfolge der Infrastrukturmaßnahmen dient die Ausbaustufe, welche sich aus der Netzhierarchie sowie einer Maßnahmenpriorität zusammensetzt. Bei der Umsetzung der Maßnahmen ist stets eine Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange durchzuführen.

Maßnahmen Radabstellanlagen

Die Errichtung von Radabstellanlagen liegt i. d. R. in der Zuständigkeit der Kommunen. An welchen Stellen welches Potential für Radabstellanlagen vorliegt, kann Anhang 13 entnommen werden. Die Untersuchung basiert auf den aktuellen gesetzlichen Vorgaben und Richtlinien, wie in Kapitel IV.1 erläutert wurde. Der Landkreis empfiehlt den Kommunen die Maßnahmen umzusetzen und möchte diese in den kommenden Jahren mit einer kreisweiten Ausschreibung, welche insbesondere die Erreichung der Bagatellgrenze zur Förderung vereinfacht, unterstützen.

Winterdienst und Unterhaltung

Wie in Kapitel III.3 beschrieben, liegt die Unterhaltungslast der Radwege i. d. R. bei den Kommunen. Die Kommunen sind dementsprechend mit wenigen Ausnahmen für die Verkehrssicherungspflicht auf Radwegen zuständig. Die Unterhaltung beinhaltet auch den Winterdienst. Um dem Radfahrenden ein ganzjähriges Radfahren zu ermöglichen, ist dieser mindestens auf wichtigen Verkehrsverbindungen durchzuführen. Der Kreis empfiehlt daher die konsequente Durchführung des Winterdienstes auf allen Hauptpendlerrouen. Voraussetzung hierfür ist eine asphaltierte Oberfläche.

3. UMSETZUNG DES RADVERKEHRSKONZEPTE

Der Umsetzungshorizont des Radverkehrskonzeptes ist entscheidend für die praxisgerechte und realistische Umsetzung der Handlungsempfehlungen und Maßnahmenvorschläge sowie für den Erfolg und die Wirksamkeit des Konzeptes.

Das Konzept gibt einen Handlungsrahmen für das Landratsamt Reutlingen vor und hat gegenüber Regierungspräsidium und Kommunen einen empfehlenden Charakter. Maßnahmen der Wichtigkeit 1 sind für das Landratsamt verpflichtend zu behandeln. Eine Vielzahl der Maßnahmen ist aber als Daueraufgabe konzipiert und stellt keine einmalige Aufgabe dar. Maßnahmen der Wichtigkeit 2 und 3 werden bearbeitet, falls darüber hinaus ausreichend personelle und finanzielle Ressourcen hierfür zur Verfügung stehen.

Im Bereich des Neu- bzw. Umbaus der Radinfrastruktur sind Maßnahmenvorschläge der Ausbaustufe 1 darauf ausgelegt, bis zur nächsten Fortschreibung im Jahr 2036 umgesetzt zu werden. Dies schließt die Verantwortung ein, mit der Planung der Umsetzung im genannten Zeitraum zu beginnen. Eventuelle Verzögerungen sind jedoch zu berücksichtigen, da verschiedene Einflussfaktoren wie Grunderwerb, finanzielle und personelle Ressourcen, naturschutzrechtliche Vorgaben sowie erforderliche Plangenehmigungen o. ä. die Realisierbarkeit der Maßnahmen beeinflussen können.

Es ist wichtig zu betonen, dass die zugewiesene Ausbaustufe einer Infrastrukturmaßnahme keinen Anspruch auf vollumfängliche Umsetzung innerhalb des festgelegten Zeitraumes erhebt, sondern vielmehr als Orientierungshilfe für alle Baulastträger dient. Die in diesem Radverkehrskonzept festgelegten Maßnahmenvorschläge dienen zudem zunächst als Rahmen. In der weiteren Planung und nach genauer Bewertung können Anpassungen notwendig sein, sodass auch alternative Lösungen in Betracht gezogen werden können. Diese Flexibilität ermöglicht es, auf sich verändernde Gegebenheiten sowie neue technische und gesellschaftliche Entwicklungen zu reagieren und insgesamt eine effektive und bedarfsgerechte Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen. Sollten Maßnahmen der Ausbaustufe 1, aber auch Maßnahmen der anderen Ausbaustufen, nicht bis 2036 umgesetzt sein, werden diese in die Fortschreibung übernommen. Die Fortschreibung dient der Neubewertung und Priorisierung bestehender sowie neuer Maßnahmen, um sicherzustellen, dass das Radverkehrskonzept stets dem Stand der Technik entspricht und somit aktuell und effektiv bleibt. Auch im Hinblick auf zukünftige Herausforderungen und Entwicklungen wird durch diese regelmäßige Überarbeitung eine nachhaltige Planung und Umsetzung gewährleistet.

3.1 FINANZIERUNG

Das Kreis-Straßenbauamt stellt für die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept unter THH 10, Produktgruppe 54.20, Projekt-Nr.: 754200000540 sowohl für die Planung als auch für die bauliche Umsetzung kontinuierlich Mittel zur Verfügung. Die Planung und Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept passt sich der Verfügbarkeit von personellen und finanziellen Ressourcen an.

3.2 FÖRDERMÖGLICHKEITEN

Das Förderprogramm für Rad- und Fußverkehr nach dem LGVFG unterstützt Kommunen in Baden-Württemberg beim Ausbau ihrer Infrastruktur (Stand: Januar 2026). Ziel ist es, Netzlücken zu schließen und

die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Förderfähig sind Maßnahmen zur Schaffung von Rad- und Fußverkehrsführungen. Der Fördersatz beträgt maximal 50 %, mit einem Klimabonus bis zu 75 % für besonders klimafreundliche Projekte. Das LGVFG Programm 2025-2029 des Landes umfasst über 1.000 Maßnahmen und ein Investitionsvolumen von über einer Milliarde Euro. Anträge müssen bis zum 31. Oktober beim zuständigen Regierungspräsidium eingereicht werden, jedoch ist bei vielen Vorhaben auch eine unterjährige Anmeldung möglich (AKTIVMOBIL BW n.d. (1)). Über LGVFG-RuF können ebenso Radabstellanlagen gefördert werden, wobei hierbei feste Fördersätze vorliegen. Daneben unterstützt das Land mit der Personalstellenförderung den nötigen Strukturaufbau in der Verwaltung. Zudem werden Kommunen über die Konzeptförderung von LGVFG bei der Erstellung von Fachkonzepten, die sich mit der Gestaltung nachhaltiger Mobilität beschäftigen, finanziell unterstützt. Darüber hinaus fördert das Land Baden-Württemberg über die Initiative RadKultur die Sichtbarmachung des Radverkehrs vor Ort und hat in diesem Zuge zuletzt auch die Anmeldegebühren der Kommunen für das STADTRADELN übernommen und Materialien zur begleitenden Öffentlichkeitsarbeit bereitgestellt (AKTIVMOBIL BW n.d. (2)).

Bei Fragen zu Fördermöglichkeiten kann gerne die Radverkehrskoordination des Landkreises kontaktiert werden. Gerne kann bei spezifischen Fragestellungen auch direkt mit dem Referat 45 des Regierungspräsidiums Tübingen in Kontakt getreten werden.

4. EVALUATIONSKONZEPT

Zur Qualitätssicherung gehört die Evaluation der eigenen Maßnahmen sowie des gesamten Konzeptes. Dafür wurde speziell ein Evaluationskonzept für den Landkreis erarbeitet, genauer nachzulesen in Anhang 15.

Das Konzept besteht aus drei Elementen: Umsetzungsanalyse, Wirkungsanalyse und Evaluation einzelner Projekte. Zunächst wird mithilfe einer Maßnahmenliste der Umsetzungsstand (abgeschlossen, in Planung, nicht begonnen oder nicht umsetzbar) erfasst und regelmäßig aktualisiert. Zur Aktualisierung der Liste soll ein Bericht angefertigt werden, der die wichtigsten Erkenntnisse herausarbeitet.

In der Wirkungsanalyse wird überprüft, ob die Maßnahmen den gewünschten Erfolg bringen. Nach einem gewissen Zeitraum wird mithilfe einheitlicher Indikatoren, welche auf die verschiedenen Maßnahmenarten abgestimmt sind, wie etwa Unfallzahlen oder Auslastung, der Effekt der Maßnahme bewertet.

Ergänzend erfolgt eine vertiefte Evaluation ausgewählter besonders relevanter Maßnahmen. Dazu gehören insbesondere die Maßnahmen, die einen innovativen Ansatz verfolgen und diejenigen die in hoher Anzahl umgesetzt werden. Ein Beispiel wäre die Anbringung von Schutzstreifen auf schmaler Kernfahrbahn. Mithilfe der tieferen Evaluation einzelner Maßnahmen können die gewonnen Erfahrungen für zukünftige Vorhaben genutzt werden.

LITERATURVERZEICHNIS

- ABES (n.d.): Alltagsradverkehr und Radtourismus; zu finden unter: <https://abes-online.com/stadtmoe-bel/fahrradparker-anlehnbugel/themenwelt/alltagsradverkehr-und-radtourismus/>; zuletzt besucht: 22.01.2026
- ADAC (1) (2025): „Radwege“: Diese unterschiedlichen Arten gibt es; zu finden unter: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/zweirad/fahrrad-ebike-pedelec/vorschriften-verhalten/radwege/>; zuletzt besucht: 08.08.2025
- ADAC (2) (2025): „Alle ADAC Radservice-Stationen Deutschlands im Überblick“; zu finden unter <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/zweirad/fahrrad-ebike-pedelec/kauf-ausruestung/rad-service-stationen/>; zuletzt besucht: 15.7.2025
- ADAC (3) (n.d.): „Verkehrserziehung“; zu finden unter: <https://www.adac.de/verkehr/verkehrssicherheit/kindersicherheit/verkehrserziehung/>; zuletzt besucht: 21.08.2025
- ADFC (1) (2021): „RadNETZ Baden-Württemberg“; zu finden unter: <https://bw.adfc.de/artikel/rad-netz-baden-wuerttemberg>; zuletzt besucht: 05.08.2025
- ADFC (2) (2021): „Sicheres Fahrradfahren auf Radwegen und Bürgersteigen“; zu finden unter: <https://koeln.adfc.de/artikel/sicheres-fahrradfahren-auf-radwegen-und-buergersteigen>; zuletzt besucht: 15.07.2025
- ADFC (3) (2025): „Destatis: Zahl der getöteten Radfahrenden steigt/ ADFC fordert sichere Radwege“; zu finden unter: <https://www.adfc.de/pressemitteilung/destatis-zahl-der-getoeteten-radfahrenden-steigt-adfc-fordert-sichere-radwege>; zuletzt besucht: 18.08.2025
- ADFC (4) (n.a): „Kurse für Geflüchtete“; zu finden unter: <https://radfahrschule.adfc.de/kurse-fuer-ge-fluechtete>; zuletzt besucht: 24.07.2025
- ADFC (5) (2020): „ADFC-Radreiseanalyse 2020“; zu finden unter: <https://www.adfc.de/artikel/adfc-radreiseanalyse-2020/>; zuletzt besucht: 12.08.2025
- ADFC (6) (2023): „ADFC-Radreiseanalyse für das Radreisejahr 2022 (Endbericht)“; zu finden unter: https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Touristik_und_Hotellerie/Radreiseanalyse/Downloads/Handout_RRA_2023_final.pdf; zuletzt besucht: 12.08.2025
- ADFC (7) (2024): „ADFC-Radreiseanalyse 2024: Die Ergebnisse“; zu finden unter: <https://www.adfc.de/artikel/adfc-radreiseanalyse-2024-die-ergebnisse>; zuletzt besucht: 12.08.2025
- AKTIVMOBIL BW (n.d.) (1): Infrastrukturförderung nach LGVFG; zu finden unter: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerderung-beratung/foerderprogramme/infrastrukturforderung-nach-lgvfg>; zuletzt besucht: 22.01.2026
- AKTIVMOBIL BW (n.d.) (2): Weitere Förderprogramme in Baden-Württemberg für den Rad- und Fußverkehr; zu finden unter: <https://www.aktivmobil-bw.de/foerderung-beratung/foerderprogramme/foerdermittel-des-landes>; zuletzt besucht: 22.01.2026
- AOK (2022): „Bewegungsmangel ist ein Gesundheitsrisiko“; zu finden unter: <https://www.aok.de/pk/magazin/sport/fitness/bewegungsmangel-und-seine-gesundheitlichen-folgen/>; zuletzt besucht: 24.05.2025
- BASARAN, GÜLIN GÖKSU; KRISTOFFERSEN, DANIEL; HAUSTEIN, SONJA (2021): „Safety Perceptions and Cycling Frequency of Highly Educated Young People Who Grew Up in Different Mobility Cultures“; in ResearchGate; zu finden unter https://www.researchgate.net/publication/352670070_Factors_influencing_safety_perceptions_and_cycling_frequency_of_people_who_grew_up_in_different_mobility_cultures; zuletzt besucht: 24.07.2025
- BOWDEN, ALEX (2015): „Safety campaigns don't discourage people from taking up cycling according to new study - but nor do they encourage it“; zu finden unter: <https://road.cc/content/news/163099-safety-campaigns-don-t-discourage-people-taking-cycling-according-new-study-nor?>; zuletzt besucht: 24.07.2025

- BUNDESANSTALT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (2026): Sicherheitsaudit von Straßen; zu finden unter: https://www.bast.de/DE/Themen/Sicherheit/HF_2/Massnahmen/sicherheitsaudit/sicherheitsaudit.html; zuletzt besucht: 22.01.2026
- BUNDESANSTALT FÜR STRAßEN- UND VERKEHRSWESEN (2024): Optimierter Winterdienst für mehr Radverkehr in der kalten Jahreszeit; zu finden unter: <https://www.bast.de/DE/Publikationen/Foko/2024-2023/2024-04.html>; zuletzt besucht: 22.01.2026
- BUNDESMINISTERIUM FÜR GESUNDHEIT (1) (2024): „Bewegungsförderung bei Erwachsenen in Deutschland“. Bestandsaufnahme (Kurzversion); zu finden unter: <https://www.bundesgesundheitsministerium.de/service/publikationen.html>; zuletzt besucht: 12.08.2025
- BUNDESMINISTERIUM FÜR GESUNDHEIT (2) (2022): „Bewegungsförderung bei Kindern und Jugendlichen in Deutschland. Bestandsaufnahme (Kurzversion)“; zu finden unter: <https://www.bundesgesundheitsministerium.de/service/publikationen.html>; zuletzt besucht: 12.08.2025
- BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ UND VERBRAUCHERSCHUTZ (2024): „Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)“; zu finden unter: https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/BJNR036710013.html#Seitenanfang; zuletzt besucht: 05.08.2025
- BUNDESAMT FÜR LOGISTIK UND MOBILITÄT (2025): „S-Pedelec“; zu finden unter: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/Radverkehr/S-Pedelecs/s-pedelecs_node.html; zuletzt besucht: 24.07.2025
- BUNDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG (BPB) (2016): „Infrastruktur“; zu finden unter: <https://www.bpb.de/kurz-knapp/lexika/lexikon-der-wirtschaft/19727/infrastruktur/>; zuletzt besucht: 05.08.2025
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR (1) (n.d.): „Ergebnispapier: Leitbild Vision Zero im Radverkehr“; zu finden unter: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/ergebnispapier-leitbild-vision-zero-im-radverkehr.pdf?__blob=publicationFile; zuletzt besucht: 21.08.2025
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR (2) (2023): „Der Einfluss von Raum- und Siedlungsstruktur auf das Verkehrsgeschehen“; in Forschungs- Informations-System (FIS); zu finden unter: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/114347/>; zuletzt besucht: 24.07.2025
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR (3) (2025): „Mobilität in Deutschland (MiD)“; zu finden unter: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/mobilitaet-in-deutschland.html>; zuletzt besucht: 05.08.2025
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR (4) (n.d.): „Ergebnispapier: Radtourismus“; zu finden unter: [https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/ergebnispapier-radtourismus.pdf?__blob=publicationFile#:~:text=Potenziale%20f%C3%BCr%20den%20Alltagsverkehr%3A%20Radtourismus%20f%C3%BChr%20zu%20mehr,touristischen%20Regionen%20leben%20und%20von%20der%20Infrastruktur%20profitieren](https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/ergebnispapier-radtourismus.pdf?__blob=publicationFile#:~:text=Potenziale%20f%C3%BCr%20den%20Alltagsverkehr%3A%20Radtourismus%20f%C3%BChr%20zu%20mehr,touristischen%20Regionen%20leben%20und%20von%20der%20Infrastruktur%20profitieren;); zuletzt besucht: 12.08.2025
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR (5) (2003): „Fußgänger- und Fahrradtourismus als Wirtschaftsfaktor“; zu finden unter: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/57099/>; zuletzt besucht: 12.08.2025
- BUNDESMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND ENERGIE (2021): „Bike+Ride-Offensive: Sammelschließanlagen sind ab sofort bestellbar“; zu finden unter: <https://www.klimaschutz.de/de/aktuelles/meldungen/bikeride-offensive-sammelschliessanlagen-sind-ab-sofort-bestellbar>; zuletzt besucht: 01.08.2025
- DAV (2024): „Zahlen und Fakten zum Mountainbiken“; zu finden unter: <https://www.alpenverein.de/verband/presse/hintergrundinfos/zahlen-und-fakten-zum-mountainbiken-in-deutschland>; zuletzt besucht: 12.08.2025
- DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK (2018): „Was ist eigentlich ... Intermodaler und multimodaler Verkehr?“; zu finden unter: <https://difu.de/nachrichten/was-ist-eigentlich-intermodaler-und-multimodaler-verkehr>; zuletzt besucht: 24.07.2025

- DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (n.d.): „Das Übungsprogramm“; zu finden unter: <https://www.verkehrswacht-medien-service.de/grundschule/die-radfahrausbildung/das-uebungsprogramm/>; zuletzt besucht: 21.08.2025
- DR. MAUSCHWITZ, CHRISTIAN ET AL. (2011): „Evaluationsbericht der Fahrradmarketingkampagne „Radlhauptstadt München““; von raumkom Institut für Raumentwicklung und Kommunikation; zu finden unter: https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/1_Radverkehr_in_BW/d_Projekte_zu_Kommunikation/Evaluation_Radlhauptstadt_Muenchen.pdf; zuletzt besucht: 05.08.2025
- DWIF (2024): „Ökonomischer Faktencheck, Regionalökonomische Effekte durch den Radtourismus in Baden-Württemberg“; im Auftrag von: Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus Baden-Württemberg; zu finden unter: https://wm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-wm/intern/Bilder/Themen/Tourismus/Regional%C3%B6konomische_Effekte_Radtourismus_BaW%C3%BC.pdf; zuletzt besucht: 12.08.2025
- FERNSTRAßEN-BUNDESAMT (n.d.): „Zustandserfassung und -bewertung (ZEB)“; zu finden unter: https://www.fba.bund.de/DE/Themen/Zustandserfassung_Zustandsbewertung/Zustandserfassung_Zustandsbewertung_node.html; zuletzt besucht: 13.08.2025
- FOSGERAU, MOGENS; LUKAWSKA, MIROSLAWA; PAULSEN, MADS; RASMUSSEN, THOMAS KJAER (2023): „Bikeability and the induced demand for cycling“; in PNAS; zu finden unter: <https://www.pnas.org/doi/full/10.1073/pnas.2220515120#executive-summary-abstract>; zuletzt besucht: 05.08.2025
- FRANCKE, ANGELA ET AL. (2020): Big Data im Radverkehr Teil 2; zu finden unter: https://www.researchgate.net/profile/Sven-Lissner-2/publication/354748929_Big_Data_im_Radverkehr_Teil_II_Typologisierung_von_Radfahrenden_und_Auswertung_smartphone-generierter_Radverkehrsdaten_zur_Differenzierung_des_Nutzerverhaltens/links/614ae2b9a595d06017e14023/Big-Data-im-Radverkehr-Teil-II-Typologisierung-von-Radfahrenden-und-Auswertung-smartphone-generierter-Radverkehrsdaten-zur-Differenzierung-des-Nutzerverhaltens.pdf; zuletzt besucht: 22.01.2026
- FRANCKE, ANGELA & LIßNER, SVEN (2021): Big Data im Radverkehr - Typologisierung von Radfahrenden und Auswertung smartphone-generierter Radverkehrsdaten; zu finden unter: https://www.researchgate.net/profile/Sven-Lissner-2/publication/353767613_Big_Data_im_Radverkehr/links/6110d20e1e95fe241abb0dbf/Big-Data-im-Radverkehr.pdf#page=7; zuletzt besucht: 22.01.2026
- FGSV (1) (2024): Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (M WBR); in FGSV
- FGSV (2) (2021): Arbeitspapier: Betreib von Radverkehrsanlagen; in FGSV
- HAGEN, LEILA (2023): „Subjektive und objektive Sicherheit im Radverkehr: Wieso Angst-Räume von Radfahrenden künftig mehr Bedeutung erlangen sollten“, in Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg
- HERBST, MARKUS (2020): „12 wichtige Verkehrszeichen für Radfahrer“; in stvo2Go; zu finden unter: <https://www.stvo2go.de/wichtige-verkehrszeichen-radfahrer/>; zuletzt besucht: 18.08.2025
- HÖRING, KATHARINA (2024): „Schulbus auf zwei Rädern“; in taz; zu finden unter: <https://taz.de/Rad-als-nachhaltige-Verkehrsmobilitaet/!6021347/>; zuletzt besucht: 24.07.2025
- IHK MÜNCHEN UND OBERBAYERN (n.d.): „Radverkehr - umweltfreundlich und klimaneutral mobil“; zu finden unter: <https://www.ihk-muenchen.de/ratgeber/verkehr/mobilitaetsmanagement/informationen-zum-radverkehr/>; zuletzt besucht: 24.07.2025
- INFAS GMBH (2017): „Ergebnisse Modal Split Radverkehr (MID 2017)“; im Auftrag des Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg; zu finden unter: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM_Anhang/PM_LPK_Radverkehr_2019/3_Ergebnisse_Modal_Split_2017.pdf; zuletzt besucht: 05.08.2025
- KLINGER, THOMAS (2017): „Moving from monomodality to multimodality? Changes in mode choice of new residents“; in SchienceDirect

- KULTUSMINISTER KONFERENZ (n.d.): „Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule“; zu finden unter: <https://www.kmk.org/themen/allgemeinbildende-schulen/weitere-unterrichtsinhalte-und-themen/verkehrserziehung.html>; zuletzt besucht: 21.08.2025
- LANDKREIS REUTLINGEN (1) (2021): „Nahverkehrsplan“; zu finden unter: https://www.kreis-reutlingen.de/resources/03%20Standard-Medien/PDF%20Amt%2033/Mobil%20C3%A4t/2021_06_23%20Nahverkehrsplan.pdf; zuletzt besucht: 05.08.2025
- LANDKREIS REUTLINGEN (2) (n.d.): „Ergänzende Mobilitätsangebote“; zu finden unter: <https://www.kreis-reutlingen.de/Landkreis/Mobilitaet/Ergaenzende-Mobilitaetsangebote>; zuletzt besucht: 24.07.2025
- LANGER, VICTORIA & KLEIN, TOBIAS (2019): Keine Angst beim Radfahren: Subjektive Sicherheit im Radverkehr; zu finden unter: <https://publish.fid-move.qucosa.de/api/qucosa%3A82121/attachment/ATT-0/>; zuletzt besucht: 22.01.2026
- M.A. KOSKA, ZHORSTEN ET AL. (2014): „Begleitforschung zur Initiative RadKULTUR Baden-Württemberg“; von Wuppertaler Institut, omnitrend; zu finden unter: https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/1_Radverkehr_in_BW/d_Projekte_zu_Kommunikation/Schriftenreihe_Endbericht_Begleitforschung_Initiative_RadKULTUR_2014.pdf; zuletzt besucht: 05.08.2025
- MINISTERIUM DES INNEREN, FÜR DIGITALISIERUNG UND KOMMUNEN BADEN-WÜRTTEMBERG (1) (2025): „Verkehrsunfallbilanz 2024“; zu finden unter: <https://im.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse-und-oeffentlichkeitsarbeit/pressemitteilung/pid/verkehrsunfallbilanz-2024>; zuletzt besucht: 18.08.2025
- MINISTERIUM DES INNEREN, FÜR DIGITALISIERUNG UND KOMMUNEN BADEN-WÜRTTEMBERG (2) (2024): „Erlass „Sicherer Schulweg“ für das Schuljahr 2024/25“; zu finden unter: https://km.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-km/intern/PDF/Service/WATT/Erlass_Aktion_Sicherer_Schulweg.pdf; zuletzt besucht: 21.08.2025
- MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (1) (n.d.): „RadNetz in Baden-Württemberg“; zu finden unter: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/radverkehr/radwege/radnetz>; zuletzt besucht: 15.07.2025
- MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (2) (2016): „Qualitätsstandards für das RadNetz Baden-Württemberg“; zu finden unter: https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/1_Radverkehr_in_BW/c_Projekte_Infrastruktur/Landesradverkehrsnetz/1605_02_Qualitaetsstandards_RadNETZ.pdf; zuletzt besucht: 05.08.2025
- MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (3) (2024): „Szenarien-Untersuchung Radverkehrssicherheit“; zu finden unter: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Studie_Szenarien-Untersuchung_Radverkehrssicherheit_barrierefrei.pdf; zuletzt besucht: 18.08.2025
- MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (4) (n.d.): „Das Verkehrssicherheitskonzept des Landes“: Vorsicht, Rücksicht, Fairness; zu finden unter: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/verkehrssicherheit/verkehrssicherheitskonzept/>; zuletzt besucht: 15.11.2022
- MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (5) (2016): „Radstrategie Baden-Württemberg“; zu finden unter: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/Broschuren_Publikationen/RadSTRATEGIE_Baden_Wuerttemberg.pdf; zuletzt besucht: 18.08.2025
- MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (6) (2018): „Ergebnistelegramm, Mobilität in Deutschland“; zu finden unter: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/MiD_2017_BW_Ergebnistelegramm_BW.pdf; zuletzt besucht: 21.08.2025
- MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (7) (n.d.): „Landesmobilitätsgesetz“; zu finden unter: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/nachhaltige-mobilitaet/landesmobilitaetsgesetz>; zuletzt besucht: 24.07.2025

- MINISTERIUM FÜR VERKEHR BADEN-WÜRTTEMBERG (8) (2025): „Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg“; zu finden unter: https://www.aktivmobil-bw.de/downloads/RadNETZ/OS_MULOEW_BW_10_2025.pdf; zuletzt besucht: 15.10.2025.
- MOBILSERVICE (2004): „Umwelt - Gesundheit - Verkehr: Studie und Empfehlungen zur Wirkung von Kampagnen“; im Auftrag des Landes NRW; zu finden unter: https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news_section_file/file/768/umwelt-gesundheit-verkehr.pdf?lm=1418801075; zuletzt besucht: 05.08.2025
- MYTHOS SCHWÄBISCHE ALB (n.d.): „Rad- und Wanderkarte“; zu finden unter: <https://www.mythos-schwaebische-alb.de/freizeittipps/schwaebische-alb-informativ/rad-und-wanderkarten#:~:text=Die%2018%20Radrouten%20im%20Landkreis%20Reutlingen%20sind%20mit,gem%C3%BCtlichen%20Familienrundfahrt%20findet%20jeder%20Radler%20die%20passende%20Tour>; zuletzt besucht: 12.08.2025
- NALDO VERKEHRSVERBUND NECKAR-ALB-DONAU GMBH (n.d.): „Unsere Tickets für preiswertes Bus- und Bahnfahren“; zu finden unter: <https://www.naldoland.de/freizeittickets/>; zuletzt besucht: 24.07.2025
- NVBW (1) (n.d.): „Lückenlos durchs Land: Das RadNETZ Baden-Württemberg“; zu finden unter: <https://www.aktivmobil-bw.de/radverkehr/radnetz/was-ist-das-radnetz>; zuletzt besucht: 05.08.2025
- NVBW (2) (n.d.): „RadNETZ Baden-Württemberg“; zu finden unter: https://rp.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/RP-Internet/Stuttgart/Abteilung_4/Referat_45/DocumentLibraries/Documents/45_RadNETZ_210712.pdf; zuletzt besucht: 15.07.2025
- NVBW (3) (2020): „Fahrradwegweisung in Baden-Württemberg, Standards „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Baden-Württemberg““; zu finden unter: https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/Downloads/200414_Standards_FWW-BW.pdf; zuletzt besucht: 05.08.2025
- NVBW (4) (n.d.): „Das neue Landesprogramm MOVERS - Aktiv zur Schule, Selbstaktive und sichere Mobilität auf dem Weg zur Schule“; zu finden unter: https://www.movers-bw.de/Resources/Persistent/7/6/1/5/761570cecd78904750e2f5d03f1a193584089bbb/250226_MOVERS_Factsheet_barrierefrei.pdf; zuletzt besucht: 21.08.2025
- NVBW (5) (2015): Initiative RadKULTUR wirkt; zu finden unter: <https://www.aktivmobil-bw.de/aktuelles/news/initiative-radkultur-wirkt/vom/12/3/2015/>; zuletzt besucht: 05.08.2025
- PROF. DR. FROBÖSE, INGO; DR. WALLMANN-SPERLICH, BIRGIT (2023): „Der DKV-Report 2023“; in DKV; zu finden unter: <file:///C:/Users/lrt70259/Downloads/DKV-Report-2023.pdf>; zuletzt besucht: 05.08.2025
- PROF. DR.-ING. LOHMEIER, MARTINA; PROF. DR. FÜHR, MARTIN; DR. KELLER, ELIAS (2025): „Potenziale und Einsatzgrenzen für S-Pedelecs in Deutschland“, in Vortrag
- PROF. DR.-ING. SOMMER ET AL. (n.d.): „Handlungsleitfaden Radfahren und Teilhaben“; in Social2Mobility; zu finden unter: https://www.social2mobility.de/wp-content/uploads/2024/08/Social2Mobility_Handlungsleitfaden_Radfahren_und_Teilhaben-1.pdf; zuletzt besucht: 24.07.2025
- RANDELHOFF, MARTIN (2019): „Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsrarten (pro Person)“; in Zukunft Mobilität; zu finden unter: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoeigerung-vergleich/>; zuletzt besucht: 15.07.2025
- SCHADE, JENS; SCHLAG, BERNHARD (2007): „Psychologie des Mobilitätsverhalten; in Bundeszentrale für politische Bildung“; zu finden unter: <https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/30357/psychologie-des-mobilitaetsverhaltens/>; zuletzt besucht: 05.08.2025

- SCHÄFER, LISA-MARIE; FRANCKE, ANGELA (2021): „IntegRADtion - Radfahren für Alle“; in Technische Universität Dresden; zu finden unter: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/Wissen-spool/Berichte/IntegRADtion_Radfahren_fuer_alle_NRVP-Projektergebnis_2021.pdf?blob=publicationFile&v=3; zuletzt besucht: 05.08.2025
- SCHOBER, P. (2018): „Quantifizierung von Radverkehrsrisiken - Ermittlung einer infrastrukturabhängigen Unfallrate für Wien“; in TU Wien: KfV Diplomarbeit
- SCHULTER, JOHANNES (2018): „Mobilität heute und morgen - Wann ändern wir unser Verhalten?“; in The Inquisitive Mind; zu finden unter: <https://de.in-mind.org/blog/post/mobilitaet-heute-und-morgen-wann-aendern-wir-unser-verhalten>; zuletzt besucht: 05.08.2025
- SINUS (2019): „Fahrrad-Monitor Deutschland 2019“; zu finden unter: https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Presse/Dateien_fuer_die_Pressearbeit/fahrradmonitor-2019-ausgewaehlte-ergebnisse.pdf#:~:text=%E2%97%BC%20In%2076%20Prozent%20der%20deutschen%20Haushalte%20gibt,pro%20Woche%20als%20Verkehrsmittel%20und%20Foder%20in%20der%20Freizeit; zuletzt besucht: 05.08.2025
- STAATSMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (n.d.): „Demokratie lebt von den Bürgerinnen und Bürgern“; zu finden unter: <https://beteiligungsportal.baden-wuerttemberg.de/de/informieren/was-ist-buergerbeteiligung/>; zuletzt besucht: 24.07.2025
- UMWELTBUNDESAMT (1) (2019): „Mobilitätsmanagement in der Bundesverwaltung“; zu finden unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/uba_fb_lf_mobilitaetsmanagement_final_bf.pdf; zuletzt besucht: 15.07.2025
- UMWELTBUNDESAMT (2) (2014): „Wegevergleich: von Tür zu Tür im Stadtverkehr“; zu finden unter: <https://www.umweltbundesamt.de/bild/wegevergleich-von-tuer-zu-tuer-im-stadtverkehr>; zu letzt besucht: 05.08.2025
- UNIVERSITÄTSSTADT TÜBINGEN (n.d.): „S-Pedelec frei“; zu finden unter: <https://www.tuebingen.de/radfahren/34044.html>; zuletzt besucht: 15.08.2025
- VERKEHRSWACHT REUTLINGEN-MÜNSINGEN E.V. (n.d.): „Kinder in Bewegung“; zu finden unter: <https://vkw-reutlingen-muensingen.de/kinder-in-bewegung/>; zuletzt besucht: 24.07.2025
- WHO (World Health Organization) (2024): „Physical activity“; zu finden unter: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity>; zuletzt besucht: 24.07.2025
- WIKIPEDIA (1) (n.d.): „Fahrradabstellanlagen“; zu finden unter: <https://de.wikipedia.org/wiki/Fahrradabstellanlage#Geschichte>; zuletzt besucht: 30.07.2025
- WIKIPEDIA (2) (n.d.): „Fahrradverleihsystem“; zu finden unter: <https://de.wikipedia.org/wiki/Fahrradverleihsystem>; zuletzt besucht: 01.08.2025
- ZENTRUM FÜR SCHULQUALITÄT UND LEHRERBILDUNG BADEN-WÜRTTEMBERG (n.d.): „Angebote, Projekte, Aktionen, Wettbewerbe und Kampagnen im Bereich Verkehr und Mobilität“; zu finden unter: [https://lis.kultus-bw.de/Lde/Startseite/Programme/Angebote+ Aktionen](https://lis.kultus-bw.de/Lde/Startseite/Programme/Angebote+Aktionen); zuletzt besucht: 21.08.2025
- ZINNER, FLORIAN (2022): „Radfahr-Studie: Je gebildeter, desto Fahrrad - aber nur in der Stadt“; in mdr; zu finden unter: <https://www.mdr.de/wissen/fahrrad-statussymbol-fuer-bildung-100.html>; zuletzt besucht: 24.07.2025
- ZIV (2025): ZIV-Position: Radtourismus und Alltagsradverkehr zusammen denken; zu finden unter: https://www.ziv-zweirad.de/wp-content/uploads/2025/08/Radtourismus_Alltagsradverkehr_zus_04082025.pdf; zuletzt besucht: 22.01.2026

Anhangübersicht

Nummer	Titel	Seitenanzahl
1	Radabstellanlagen und weitere Radinfrastruktur im Landkreis Reutlingen (Karte)	1
2	Radverkehrspotential des aktuellen Radwegweisungsnetzes im Landkreis Reutlingen (Karte)	1
3	Qualitätsstandards Infrastruktur	6
4	Qualitätsstandards Radabstellanlagen	4
5	B+R- und P+R-Plätze Nahverkehrsplan	3
6	Unfallorte mit Radverkehrsbeteiligung 2020-2024 (Karte)	1
7	Netzkonzept Landkreis Reutlingen (Karten)	3
8	Maßnahmentabelle Infrastruktur	12
9	Maßnahmenblätter	387
10	Maßnahmentabelle Stadt Reutlingen	1
11	Vorgehensweise bei der Priorisierung	2
12	Maßnahmenübersicht Gesamttabelle	8
13	Maßnahmentabelle Radabstellanlagen	5
14	Ergänzungsdokument Maßnahmenkonzeption	5
15	Evaluationskonzept	6



Landratsamt Reutlingen
Kreis-Strassenbauamt

Bismarckstraße 47
72764 Reutlingen
Telefon: +49 7121 480–1410
E-Mail: strassenbauamt@kreis-reutlingen.de



kreis-reutlingen.de
DAS GANZE IM BLICK