

Berichtsvorlage

zur Behandlung im: **Ausschuss für Planung, Verkehr, Energie und Umwelt**

Vorberatung im: -----

Betreff: Umsetzungsprogramm zur Radverkehrsförderung

Bezug:

Anlagen: Bezeichnung:

1. Radverkehrskonzept
 2. Kriterien zur Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“
 3. Zielnetz Fahrradroutes
-

Zusammenfassung:

Das Radverkehrskonzept wird zur Kenntnis genommen und die darauf aufbauenden Ziele (siehe Punkt 2.2) sollen zur Förderung und Verankerung des Radverkehrs in Planungsprozessen und in der Öffentlichkeit als Grundlage für die Arbeit der Verwaltung dienen.

Ziel:

Die Ziele aus Punkt 2.2 dieser Vorlage dienen der Verwaltung als Grundlage für die schwerpunktmäßige Arbeit zur Fahrradverkehrsförderung.

Begründung:

1. Anlass / Problemstellung

Im Rahmen des Projektes „Mobilität 2030 Tübingen“ hat die Stadt Tübingen ein Radverkehrskonzept durch einen externen Gutachter erstellen lassen. Dieses Konzept wurde im September 2010 abgeschlossen und liegt der Verwaltung nun vor. Mit der Vorlage 188/2010 hat die Verwaltung angekündigt, das Radverkehrskonzept sowie die darauf aufbauenden Maßnahmenpakete im Herbst vorzustellen.

2. Sachstand

2.1 Radverkehrskonzept

Das Radverkehrskonzept (RVK) soll als Basis der Fahrradförderung in den kommenden Jahren dienen. Als Teilprojekt von Mobilität 2030 Tübingen gilt das übergeordnete Ziel der Verlagerung von Anteilen des Verkehrsaufkommens vom motorisierten Verkehr zum Umweltverbund.

Für das RVK wurden spezielle Ziele bestimmt und nach Infrastruktur sowie Bewusstseinsbildung unterschieden:

<p>Schaffung einer ganzjährig attraktiven Radverkehrsinfrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none">- direkte, durchgehende und attraktive Fahrradrouten- Erhöhung der Verkehrssicherheit- Verbesserung des Komforts- Ausbau der Kombinationsmöglichkeiten von Verkehrsmitteln- attraktive sekundäre Infrastruktur (bspw. Abstellanlagen, etc.)- Definition von Qualitätsstandards	<p>Schaffung eines fahrradfreundlichen Klimas in der Gesellschaft</p> <ul style="list-style-type: none">- Öffentlichkeitsarbeit- Marketing- Einbindung von Unternehmen und Institutionen- Fahrradförderndes Mobilitätsmanagement
--	---

Für die Erstellung des Konzeptes wurde das Planungsbüro „Verkehrsalternative Rad (VAR)“, Darmstadt, beauftragt. Im September 2009 nahm das Büro die Arbeit zur Erstellung des Konzeptes auf, dabei waren folgende Schwerpunkte zu berücksichtigen:

- Analyse und Bewertung des bestehenden Netzes und dessen Zustand
- Konzeptionelle Darstellung der Komplettierung des Netzes
- Wirkungsabschätzung der CO₂-Reduktion bei Realisierung der empfohlenen Maßnahmen
- Empfehlungen zur Angebotsverbesserung der Radabstellanlagen
- Empfehlungen zur Vervollständigung und Verbesserung der Fahrradwegweisung
- Maßnahmen zur verbesserten Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr
- Optimierung der Öffentlichkeitsarbeit - Kampagnen und Aktionsvorschlag zur weiteren Akzeptanzsteigerung
- Gesamtstrategie der Radverkehrsförderung

Zu Beginn wurde eine umfangreiche Bestandsaufnahme sowie Analyse der Strukturdaten, der radverkehrlichen Infrastruktur und der nicht infrastrukturellen Angebote durchgeführt.

Die wesentlichen Ergebnisse der Analyse sind unter anderem folgende zu verbessernde Punkte: Gefahren an Knotenpunkten und Strecken konzentrieren sich vor allem im Bereich der Innenstadt.

- Bei Führung des Radverkehrs im Seitenbereich (d.h. auf einer nicht dem Fahrverkehr zugeordneten Fläche) kommt es zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern.
- Die Radverkehrsanlagen weisen zumeist keine durchgängige Führungsform auf.
- Im Bereich der Altstadt sowie des Bahnhofes wird ein großer Teil der abgestellten Fahrräder wild geparkt. In diesen Bereichen sowie an Verknüpfungspunkten mit dem Busverkehr bestehen Kapazitätsengpässe.
- Die Radwegweisung ist uneinheitlich und zumeist veraltet.
- Entlang der touristischen Radrouten fehlen Rastplätze und Informationstafeln.

Auf der Grundlage des Ergebnisses der Analyse wurde ein Fahrradrouthenetz mit Hauptrouthen (HR) und Nebenrouthen (NR) entwickelt. Für die Konzeption der Routen und der Führung des Radverkehrs wurden sechs wesentliche Merkmale berücksichtigt, die sich aus der Analyse ergaben:

- Möglichst direkte Verbindungen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr
- Verknüpfungen der Routen
- Fahrradinfrastruktur auf der Fahrbahn
- Wahlfreiheit
- Verbesserung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

Anhand dieser Merkmale wurde entlang der HR die bestehende Infrastruktur bewertet und ein Maßnahmenkonzept zum Ausbau der Routen erarbeitet.

Neben den Vorschlägen zur Verbesserung der Infrastruktur für den fahrenden Radverkehr wurden auch Maßnahmenvorschläge zu den Themen Radparken und Öffentlichkeitsarbeit unterbreitet.

Während des Prozesses wurden zwei Workshops mit Beteiligung von Radfahrverbänden, ADAC, Landratsamt, Universität, UKT, BVV, Stadt seniorenrat und vielen anderen durchgeführt.

Vertreter des Büros stellen das Konzept in der Sitzung vor und stehen anschließend noch für Fragen zur Verfügung. Das Gutachten wird zudem als Anlage 1 vorgelegt und ist im Internet unter www.tuebingen.de/radverkehr > Radverkehrskonzept abrufbar. Die Verwaltung stimmt nicht in allen Punkten mit den Ergebnissen des Gutachtens überein. Die Ideen und Vorschläge des Gutachters werden daher als Grundlage gesehen und vor der Umsetzung im Einzelnen mit beteiligten Behörden und Verbänden abgestimmt.

2.2 Ziele zur Förderung des Radverkehrs

Baden-Württemberg will zum Fahrradland Nr. 1 werden. In diesem Zusammenhang wurde auch die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) gegründet. Die Universitätsstadt Tübingen ist Gründungsmitglied und stellt mit Herrn Oberbürgermeister Palmer ein Vorstandsmitglied. Die Mitglieder der AGFK-BW haben sich vorgenommen, insbesondere den Radverkehr zu fördern und dabei den gesamten Umweltverbund zu berücksichtigen. Für dieses Engagement besteht die Möglichkeit, die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Stadt“ zu erhalten. Hierfür müssen gewisse Kriterien erfüllt sein,

die als Anlage 2 beigelegt sind. Aufbauend auf diesen Kriterien sowie dem erarbeiteten RVK wurden von der Verwaltung in Abstimmung mit Vertreterinnen und Vertretern der Verbände Ziele zur Förderung des Radverkehrs in Tübingen definiert. Mit diesen Zielen soll das Bewusstsein zum Thema Radverkehr in der Verwaltung und in der Bevölkerung gestärkt werden.

- Das Fahrrad wird als selbstverständlicher Bestandteil aller Konzepte und Planungen für Stadtentwicklung, Raumplanung und Verkehr berücksichtigt.
- Der Radverkehrsanteil der Universitätsstadt Tübingen ist in den nächsten zehn Jahren im Binnenverkehr von derzeit 24,7 Prozent auf über 30 Prozent zu steigern.
- Die Verkehrssicherheit ist zu verbessern. Die Zahl der Unfälle mit Fahrradbeteiligung und Scherverletzten ist im gleichen Zeitraum zu halbieren.
- Die Qualität des Radfahrens in der Stadt ist zu verbessern. Hierfür kann der ADFC Fahrradklimatest aus dem Jahr 2005 als Indikator herangezogen werden.
- Ein sich über das gesamte Stadtgebiet erstreckendes Fahrradrouthenetz ist anzustreben.
- Auf der Grundlage des Fahrradrouthenetzes ist eine Wegweisung nach aktuellem Standard einzurichten.
- Der Ausbau an praktikablen und möglichst sicheren Fahrradabstellanlagen soll weiter betrieben werden.
- Die Öffentlichkeit wird gezielt zum Thema Fahrrad und Fahrradnutzung informiert und soll durch öffentlichkeitswirksame Aktionen zum Radfahren animiert werden. Zielgruppen sind hier insbesondere Senioren und Kinder.
- Winterdienst und Reinigung wird entsprechend dem Routhennetz optimiert.
- Bei durch Baustellen, Veranstaltungen, etc. einhergehender Unterbrechung von Fahrradrouthen sollen Ausweichrouthen eingerichtet und ausgewiesen werden.

Zur Überprüfung der Arbeit der Verwaltung soll nach drei Jahren ein erster Zwischenbericht erfolgen.

2.3 Umsetzungsprogramm

Für die Erreichung der Ziele soll der Fahrradverkehr im System gefördert werden. Das bedeutet, dass sowohl „harte Maßnahmen“ als auch „weiche Maßnahmen“ umgesetzt werden sollen. Bei den harten Maßnahmen handelt es sich um Maßnahmen, die die Radverkehrsinfrastruktur betreffen, bei den weichen Maßnahmen vor allem um die Förderung eines fahrradfreundlichen Klimas. Das RVK dient der Verwaltung dabei als Orientierung für die in den kommenden Jahren vorgeschlagenen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und der Zielerreichung.

Das Umsetzungsprogramm kann in die Schwerpunkte Fahrradrouthenetz, Abstellanlagen und Mobilitätsklima unterteilt werden. Diese werden im Folgenden näher erläutert.

2.3.1 Fahrradrouthenetz

Das vom Gutachter entwickelte Fahrradrouthenetz ist ein perspektivischer Vorschlag auf der Grundlage der Analyse Ende 2009. Es hat das Ziel, die begrenzten Mittel auf Bereiche zu konzentrieren, auf denen eine hohe Fahrradfrequenz erkennbar ist und damit ein Netz aus attraktiven und verkehrssicheren Wegen für möglichst viele Radfahrende anbieten zu können. Die vorgeschlagenen Maßnahmen orientieren sich grundsätzlich an der Tatsache, dass der Radverkehr eine sehr inhomogene Gruppe darstellt, die in Geschwindigkeit und Selbstbewusstsein in einer Bandbreite von „Fußgängern auf Rädern“ bis zu „Autofahrern auf zwei Rädern“ im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern sehr unterschiedliche Anforderungen an

die Infrastruktur stellen. Bei der Umsetzung soll daher der Wahlfreiheit bei der Benutzung ein hoher Stellenwert eingeräumt werden.

Aufgrund städtebaulicher und verkehrlicher Gegebenheiten sowie geplanter Entwicklungen der Infrastruktur sehen sowohl die Verwaltung als auch die Verbände ADFC und VCD derzeit in manchen Bereichen eine andere Führung der Routen als vom Gutachter vorgeschlagen. Dieses weiterentwickelte Routennetz ist als Anlage beigefügt. Die geänderten Routenführungen werden im Folgenden näher erläutert und in der Sitzung detailliert dargestellt.

In den Teilorten Weilheim, Kilchberg und Bühl sollten die HR und NR getauscht werden. Derzeit ist die südliche Route über die für den allgemeinen Verkehr nicht befahrbaren landwirtschaftlichen Wege trotz der etwas längeren Wegstrecke die attraktivere Route für den Radverkehr. Die Abschnitte zwischen den Teilorten entlang der Landesstraße sind aufgrund des geringen Abstandes zur Landesstraße und der damit einhergehenden Beeinträchtigungen durch den Kfz-Verkehr unattraktiver. Bei einem Ausbau der B28a würde sich der Sachverhalt eventuell drehen. In Hirschau ist der Sachverhalt ähnlich, die dortige Routenführung wurde jedoch noch nicht abschließend diskutiert.

Bei der Grundschule im Aischbach ist die Verwaltung der Meinung, die Route aufgrund der zu erwartenden Konflikte mit den Schülern trotz der etwas umwegigeren Führung nicht zwischen dem Schulhof und den Sportanlagen zu führen. Es wird vorgeschlagen den Routenverlauf auf den bestehenden Weg südlich der Schule zu verlegen.

Im Bereich der Südstadt werden Veränderungen bei der Nord-Süd-Verbindung vorgeschlagen. Der Verlauf einer HR durch die Eberhardstraße ist kritisch einzuschätzen und sieht derzeit die Paulinen- und Ulrichstraße als HR. Sie liegen in der direkten Verlängerung des LTT-Tunnels. Vom Tunnel bis zur Eberhardsbrücke besteht eine direkte Verbindung über die Wöhrdstraße, sowohl in nordwestlicher als auch südöstlicher Richtung. Bei einer veränderten Verkehrsführung im Bereich der Friedrichstraße könnte eine direkte Verbindung zur B28 hergestellt werden. Damit wäre auch die vom Gutachter vorgeschlagene Verbindung denkbar. Diese müsste jedoch noch im Detail überprüft werden. Derzeit ist die Führung über ein Teilstück der B28 kritisch einzuschätzen. Über den Verlauf der HR durch die Eugenstraße besteht Konsens, da sich dadurch eine durchgängige Ost-West-Verbindung bis zum „Behördenviertel“ ergibt.

Im Hinblick auf eine mögliche Entwicklung des Güterbahnhofes wurde im Einvernehmen mit den Verbänden die NR im westlichen Abschnitt der B28/Reultinger Straße in die Hügelstraße verlegt.

Im Gutachten wird der Schwerpunkt der ersten Maßnahmen im Bereich der Innenstadt gesehen. Grundsätzlich stimmt die Verwaltung dem zu. Die Entwicklung möglicher Änderungen der Verkehrsführungen in naher Zukunft im Bereich des Einbahnstraßenringes bei der Universität und im südlichen Stadtzentrum ist derzeit jedoch nicht absehbar. Deshalb wurden aus Gründen der Wirtschaftlichkeit für diesen Bereich keine Maßnahmen für 2011 vorgeschlagen. Sofern Klarheit über das weitere Vorgehen für diesen Bereich herrscht, können detaillierte Führungen für den Radverkehr geplant werden.

Zur Erreichung eines geschlossenen Fahrradrouthenetzes sollen zunächst schnell umsetzbare Maßnahmen entlang der Routen realisiert werden. Dabei wird es sich überwiegend um die Umsetzung bereits fortgeschrittener Planungen baulicher Anlagen sowie um Markierungslösungen handeln. Das erklärte Ziel ist es, mittelfristig ein durchgängiges Routennetz herzustellen.

Im Gutachten wird neben dem durchgängigen Radroutennetz das langfristige Ziel die Schaffung eines Netzes von Fahrradstraßen benannt. Aufgrund der spezifischen Situation in Tübingen mit vergleichsweise schmalen Straßenräumen verbunden mit einer weitgehend flächendeckenden Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h außerhalb der Hauptverkehrsstraßen ist hier in weiten Teilen ein verträgliches Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer und damit gute Bedingungen für den Radverkehr gegeben. Darüber hinaus bietet gerade außerhalb der Hauptrouten ein sehr breites Angebot an beruhigten Straßen eine hohe Qualität, ohne den Verkehr auf einzelne Strecken kanalisieren zu müssen. Die Verwaltung plant jedoch im kommenden Jahr eine Fahrradstraße entsprechend des RVK aus Stufe 1 innerhalb einer Hauptroute einzuführen und anhand dieser erste Erfahrungen mit Fahrradstraßen zu sammeln (siehe auch Vorlage Nr. 551a/2009).

2.3.2 Abstellanlagen

Das Maßnahmenkonzept für das Radparken setzt sich aus der Förderung von Abstellanlagen im öffentlichen Bereich sowie im privaten Bereich zusammen. Dabei sollte zwischen kurzfristigem, langfristigem sowie dauerhaftem Parken unterschieden werden.

Auf der Grundlage einer Analyse mit Kartierung der öffentlichen Stellplätze soll ein Ausbau der Radabstellanlagen erfolgen. Schwerpunkte der Angebotserweiterung sind unter anderem die Altstadt, Schulen sowie die Universität. Hier sollen einzelne öffentliche Parkplätze in Abstellanlagen umgewandelt werden, um für Studierende, Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aber auch für Besucherinnen und Besucher einen Erreichbarkeitsvorteil anbieten zu können und für die Bewohnerinnen und Bewohner ein möglichst niedriges Fahrtantrittshindernis zu erreichen.

Darüber hinaus soll ein spezielles Angebot für Fahrradtouristen geschaffen werden. So könnten Rastplätze eingerichtet werden und an gewissen Stellen der Stadt Informationstafeln für Radtouristen aufgestellt werden. Die Verwaltung prüft derzeit eine Verlegung des Neckartalradweges. So könnte dieser zu Teilen durch die Altstadt führen und entlang dieser Route abschließbare Fahrradboxen oder Schließfächer für das Gepäck eingerichtet werden. Mögliche Standorte hierfür könnten beispielsweise im westlichen Teil der Altstadt im Bereich des Haagtorplatzes oder der Haaggasse sein. Für Touristen aus östlicher Richtung würde sich der Bereich um den BVV anbieten. Nähere Ausführungen erfolgen mit der Beantwortung des Antrages 534/2010.

Des Weiteren empfiehlt der Gutachter die Aufstellung einer Stellplatzsatzung zum Fahrradparken, um die Zahl der Fahrradabstellanlagen im privaten Bereich zu erhöhen. Die Werte sollten sich dabei an den Hinweisen zum Fahrradparken orientieren. Die Verwaltung wird die Möglichkeit der Einführung und eventuelle Risiken einer solchen Satzung prüfen.

2.3.3 Mobilitätsklima

Für eine weitere Verbesserung des Mobilitätsklimas zu Gunsten des Umweltverbundes werden sowohl die Stadtverwaltung als auch die Öffentlichkeit über die positiven Wirkungen des Radverkehrs informiert. Insbesondere Kinder und Senioren sollen verstärkt animiert werden, den Umweltverbund auf ihren Wegen zu nutzen. Die Abstimmung über das weitere Vorgehen in Bezug auf die Öffentlichkeitsarbeit ist ein Schwerpunkt der Verwaltungsarbeit im kommenden Jahr. Der Gutachter hat eine umfangreiche Sammlung von bestehenden Projekten der Öffentlichkeitsarbeit vorgelegt, die als Anregung dienen können. Als erster Schritt soll die Internetpräsenz der Universitätsstadt zum Thema Radverkehr erweitert und publi-

ziert werden. Zudem sollen die für den Radverkehr vorgenommenen Maßnahmen durch begleitende Pressemitteilungen publik gemacht werden.

In Zusammenarbeit mit der AGFK-BW sollen in den kommenden Jahren ebenfalls Kampagnen pro Fahrrad durchgeführt werden. Derzeit gibt es unter anderem eine Arbeitsgruppe Kinder und Jugendliche, in der auch die Universitätsstadt Tübingen vertreten ist. Es ist geplant, begleitete Fahrgemeinschaften für den Schulweg mit dem Fahrrad einzuführen. Auch der Gutachter des RVK schlägt für eine nachhaltige stadtverträgliche Mobilitätskultur vor, frühzeitig den Umweltverbund in die Mobilitätsbildung einzubeziehen.

Des Weiteren soll verstärkt auf die privaten Unternehmen in Tübingen zugegangen werden, um diese zu Möglichkeiten der Radverkehrsförderung und deren positive Effekte zu beraten. Als Ergebnis aus dem Projekt Mobilität 2030 plant die Verwaltung sich zukünftig stärker dem Thema betriebliches Mobilitätsmanagement zu widmen.

3. Vorschlag der Verwaltung

Zur Förderung und Verankerung des Radverkehrs wird vorgeschlagen, die auf dem RVK aufbauenden Ziele aus Punkt 2.2 als Grundlage für die Arbeit der Verwaltung zu verwenden. Das Umsetzungsprogramm wird der Erreichung der Ziele dienen. Zudem soll ein Radverkehrskompetenzteam eingerichtet werden, das sich aus Vertretern des Gemeinderates, der Stadtverwaltung, den Verbänden sowie weiteren Institutionen zusammensetzen soll. Es soll zwei Mal im Jahr zusammenkommen und die weitere Vorgehensweise der Radverkehrsförderung erarbeiten.

4. Lösungsvarianten

Es können aus dem Radverkehrskonzept grundsätzlich andere Schwerpunkte für die Förderung des Radverkehrs gesetzt werden.

5. Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen sind von den Maßnahmen im Rahmen des Umsetzungsprogramms abhängig.

6. Anlagen

Kriterien zur Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Kommune“

Das Landesbündnis ProRad hat in seiner Sitzung vom 12. April 2010 die nachfolgenden Kriterien beschlossen.

Für die Auszeichnung als „Fahrradfreundliche Stadt“, „Fahrradfreundliche Gemeinde“ oder „Fahrradfreundlicher Landkreis“ **müssen** folgende Voraussetzungen erfüllt werden:

1. Kommunalpolitische Prioritätensetzung für die Radverkehrsförderung

- Politische Grundsatzentscheidung zur Radverkehrsförderung;
- Organisatorische, personelle und finanzielle Vorkehrungen;
- Vorliegen eines aktuellen Konzepts zur Radverkehrsförderung inklusive eines Maßnahmenkatalogs;
- Kommunalpolitische Zielvereinbarung zur Erreichung eines möglichst hohen Anteils des Radverkehrs am Modal Split;
- Klare, stringente kommunale Radverkehrspolitik im Sinne von „Radverkehr als System“ (Infrastruktur, Service und Kommunikation sind als wichtige Komponenten enthalten).

2. Kommunalpolitische Zielsetzung

- Kommune der kurzen Wege (nichtmotorisierte Nahmobilität, Nahversorgung und Naherholung sichern);
- Einbeziehung nichtmotorisierter Verkehre in die Planung (integrative Verkehrsplanung);
- Optimierung des Umweltverbundes (Integration der Verkehrsträger ÖPNV, Fahrrad und Fuß).

Darüber hinaus **sollen** in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten folgende Voraussetzungen erfüllt sein oder geschaffen werden:

Anmerkung: Es handelt sich um eine „offene Liste“ der Prüfkriterien. Sie bietet Anhaltspunkte und richtet sich auch nach den örtlichen Gegebenheiten.

3. Fahrradfreundliche Infrastruktur schaffen

Die Infrastruktur soll sich an der StVO und dem aktuellen Stand der Technik orientieren, der in den Regelwerken der FGSV (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA) enthalten ist.

- Radfahrstreifen, Schutzstreifen für Radfahrer;
- Radwege (nicht zu Lasten der Fußgänger);
- Tempo 30 / Verkehrsberuhigung;
- Fahrradstraßen;

- Öffnung von Einbahnstraßen in Tempo 30-Zonen;
- Radfahrschleusen und -aufstellflächen an Knotenpunkten;
- verstärkte Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs bei Lichtsignalsteuerungen;
- Abstellanlagen;
- Fahrradabstellsatzung;
- B + R;
- Radstationen;
- Radwanderwege;
- Radwegweisung;
- Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit;
- Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs bei Baustellen;
- Erstellung eines Radverkehrskatasters (möglichst digital).

4. Fahrradfreundliches Klima fördern:

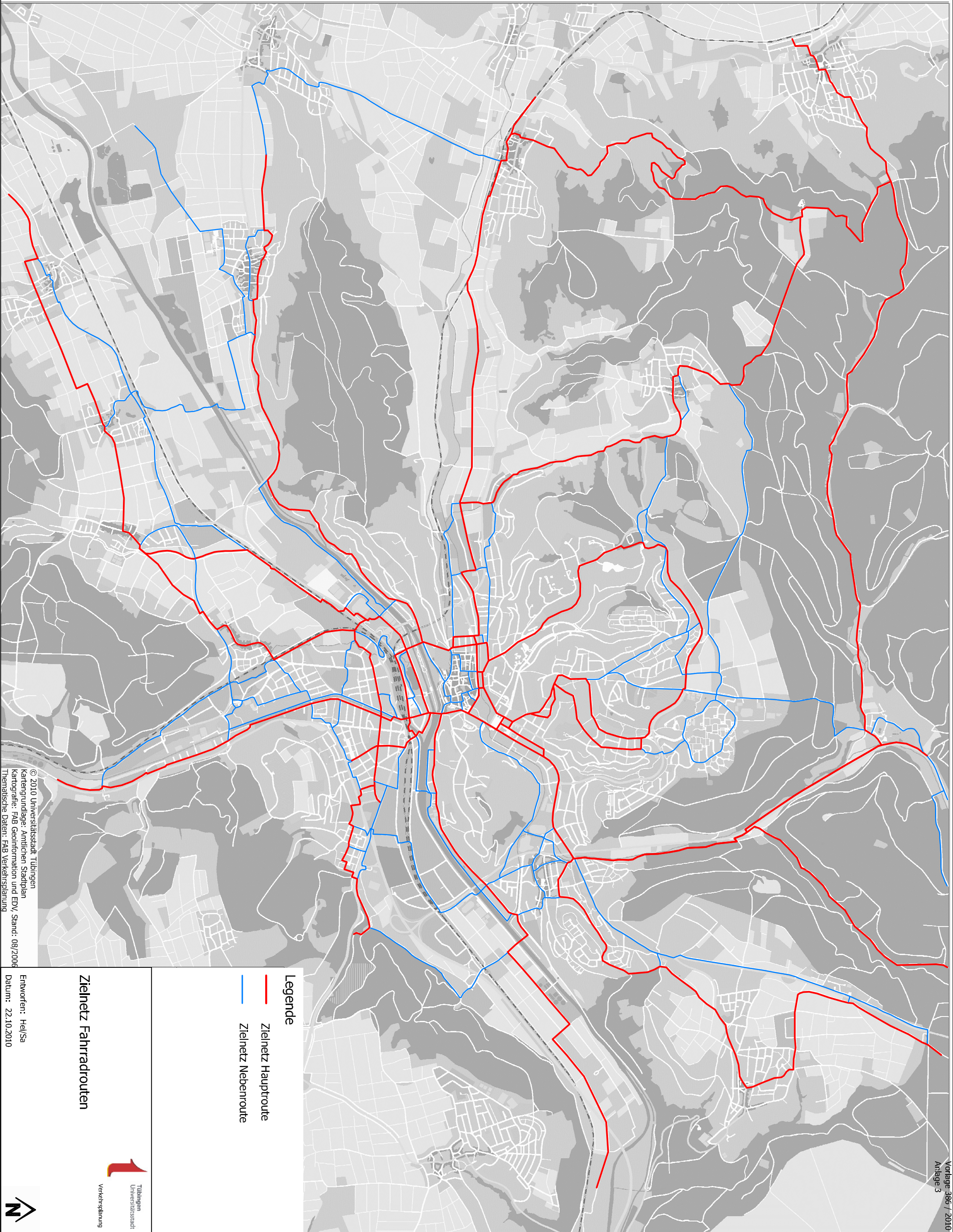
- Offensives Marketingkonzept (Werbung, Medien);
- Bürgerinformationen (Veranstaltungen, Internet, Fahrradstadtplan, Radroutenplaner, Broschüren etc.);
- Zusammenarbeit mit örtlichen Verbänden (ADFC, Handel, Industrie etc.);
- Fahrradtourismusförderung;
- Vorbildfunktion kommunaler Repräsentanten;
- Information und Kommunikation innerhalb der kommunalen Verwaltung und Politik.

5. Service für den Radverkehr:

- Initiierung von fahrradbezogenen Dienstleistungen (z. B. Fahrradkuriere, Fahrradwache, Reparaturservice);
- Förderung der Intermodalität (z.B. Fahrradmitnahme im ÖV, B+R);
- Förderung des fahrradfreundlichen Einzelhandels (z. B. durch Veranstaltungen, Öffentlichkeitsarbeit, Hol-/Bringdienste des Einzelhandels) Förderung fahrradfreundlicher Arbeitgeber.

6. Nicht-motorisierte Nahmobilität fördern:

- Zusammenhängende Fußverkehrsnetze (bei Landkreisen touristische überörtliche Wanderwege);
- Adäquat dimensionierte Fußverkehrsanlagen;
- Sichere Querungsstellen;
- Fußverkehrswegweisung (und Ausweisung von Inliner-Routen) (bei Landkreisen touristische überörtliche Wanderwege);
- Attraktive öffentliche Räume (auch für Aufenthalt und Kommunikation);
- Bauliche und verkehrsrechtliche Bevorzugung des nichtmotorisierten Verkehrs in Wohngebieten;
- Fuß- und Radverkehrsanlagen von ruhendem Kfz-Verkehr freihalten;
- Hochwertige, wohnungsbezogene, attraktive Naherholungsangebote;
- Vernetzung von Alltags- und Freizeitmobilität;
- „Bewegungsbänder“ für Freizeitverkehre (Inliner etc.).



© 2010 Universität Tübingen
Kartengrundlage: Amtlichen Stadtplan
Kartografie: FAB Geoinformation und EDV, Stand: 08/2006
Thematische Daten: FAB Verkehrsplanung

Legende

- Zielnetz Hauptroute
- Zielnetz Nebenroute

Zielnetz Fahrradroutes



Entworfen: Hej/Sa
Datum: 22.10.2010

