

Abschlussbericht



Radverkehrskonzept

- Alltagsmobilität -

 **Stadt**
Ravensburg



Auftraggeber:

 **Stadt**
Ravensburg

Tiefbauamt

Seestraße 36

88214 Ravensburg

Bearbeiter:

Planungsbüro VAR Frankfurt

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Telefon: 069 – 904 342 01

Fax: 069 – 904 342 02

E-Mail: paul.fremer@varad.de

Homepage: www.varad.de



Frankfurt am Main, am 5. September 2014

Inhalt

1	Ziele und Hintergrund	7
1.1	Ziele Radverkehrskonzept Ravensburg	7
1.2	Ausgangslage	7
1.3	Gesetze, Richtlinien, Empfehlungen	9
1.4	Planungsraum.....	10
1.5	Planungstiefe	10
1.6	Aufbau	10
2	Gesamtverkehrliche Situation.....	11
3	Vorgehensweise.....	13
4	Entwicklung Radverkehrsnetz	14
4.1	Netzsystematik	14
4.2	Herleitung Radverkehrsnetz.....	15
4.3	Radverkehrsnetz.....	15
4.4	Multimodalität.....	16
5	Maßnahmenentwicklung	17
5.1	Grundsätze Radverkehrsplanung	17
5.2	Unfallauffälligkeit.....	17
5.3	Maßnahmen.....	18
5.4	Priorisierung der Maßnahmen.....	18
5.5	Fahrradstraßen	19
5.6	Großprojekte	19
5.7	Zurückgestellte Maßnahmen.....	20
6	Wegweisung.....	21
6.1	Grundsätze Radwegweisung	21
6.2	Bestand Wegweisung	25
6.3	Wegweisungsnetz.....	28
6.4	Empfehlungen Wegweisung	30

6.5	Kostenschätzung Wegweisung	32
7	Abstellanlagen.....	34
7.1	Grundsätze Abstellanlagen	34
7.2	Vorgehen	35
7.3	Bewertung der Abstellanlagen	36
7.4	Fahrradstellplatzsatzung.....	65
7.5	Fazit.....	65
7.6	Allgemeine Empfehlungen	66
8	Kommunikation	67
8.1	Stadt Ravensburg	68
8.2	Agendagruppe Radverkehr, ADFC	69
8.3	Bundesweite Projekte	70
8.4	Projekte Land/AGFK.....	73
8.5	Empfehlungen.....	74
9	Umsetzung und Empfehlungen	75

Abbildung 1: Auszug ADFC-Klimatest Ravensburg, 2012	8
Abbildung 2: Entwicklungsstufen Radverkehr NRVP	8
Abbildung 3: West-Ost-Routing über Google.com	11
Abbildung 4: Route über B 30 und Ulmer Straße.....	12
Abbildung 5: Klassifizierung Radverbindungen nach RIN.....	14
Abbildung 6: Maßnahmendatenblatt	18
Abbildung 7: Tabellenwegweiser	22
Abbildung 8: Standort Tabellenwegweiser.....	22
Abbildung 9: Pfeilwegweiser	23
Abbildung 10: Standort Pfeilwegweiser	23
Abbildung 11: Zwischenwegweiser.....	23
Abbildung 12: Standort Zwischenwegweiser	23
Abbildung 13: Einschubplakette Rhein-Main-Vergnügen.....	24
Abbildung 14: Einschubplakette Familien-Radroute	24
Abbildung 15: Erläuterung Wegweisungsinhalte.....	24
Abbildung 16: Wegweisungskontinuität	24
Abbildung 17: Streckenpiktogramme	28
Abbildung 18: Übersicht Zielpiktogramme	29
Abbildung 19: Wegweiser im Bodenseekreis mit Fernziel Ravensburg ..	30
Abbildung 20: Durchschnittliche Ausgaben Radtourist pro Tag - Quelle: Europäische Reiseversicherung AG und DZT 2008	31
Abbildung 21: Touristische Radrouten in der Region Oberschwaben- Bodensee	32
Abbildung 22: Kostenschätzung Wegweisung	33
Abbildung 23: Radverkehrliches Einzugsgebiet einer Haltestelle	36
Abbildung 24: Fahrradtiefgarage Basel Bahnhof	41
Abbildung 25: Fahrradstation Freiburg Hbf	41
Abbildung 26: Lageplan Abstellanlagen Bahnhof Ravensburg	42
Abbildung 27: Lageplan Abstellanlagen Bahnhof Weißenau	44

Abbildung 28: Lageplan Abstellanlagen Bahnhof Oberzell	45
Abbildung 29: Bushaltestelle Oberhofen.....	46
Abbildung 30: Bushaltestelle Henri-Dunant-Str.....	46
Abbildung 31: Lageplan Abstellanlagen Schulstandort Nordstadt.....	50
Abbildung 32: Lageplan Abstellanlagen Bildungszentrum St. Konrad	51
Abbildung 33: Lageplan Abstellanlagen Humpis- und E-Stein-Schule....	53
Abbildung 34: Lageplan Abstellanlagen Gewerbliche Schulen	54
Abbildung 35: Lageplan Abstellanlage Realschule Ravensburg	56
Abbildung 36: Wegezwecke nach MiD 2008	64
Abbildung 37: Mobile Fahrradabstellanlage, Kölner Weinwoche	65
Abbildung 38: ADFC-Klimatest, Ausschnitt Öffentlichkeitsarbeit	67
Abbildung 39: Fahrradaktionstag Darmstadt	69
Abbildung 40: Motiv Kopf-an-Motor-aus-Kampagne	70
Abbildung 41: Logo „Mit dem Rad zur Arbeit“	70
Abbildung 42: Logo Bike and Business	71
Abbildung 43: Logo Fahr Rad! VCD	71
Abbildung 44: Logo Stadtradeln	72
Abbildung 45: Logo RadKULTUR.....	73
Abbildung 46: Finanzbedarf Kommunen.....	75

1 Ziele und Hintergrund

1.1 Ziele Radverkehrskonzept Ravensburg

Das Ziel des Radverkehrskonzepts Ravensburg ist gemäß der Angebotsauforderung die Erhöhung des Radverkehrsanteils und gleichbedeutend damit sowohl die Förderung der Alltagsmobilität als auch die des Klimaschutzes. Dies soll insbesondere durch eine verbesserte Infrastruktur für den Radverkehr und deren konzeptionelle Planung geschehen.

Erreicht werden soll dies durch die Definition eines kategorisierten Radverkehrsnetzes und die Entwicklung von Maßnahmen innerhalb dieses Netzes. Um eine bestmögliche Umsetzung zu gewährleisten, werden alle Maßnahmen abhängig von der Netzkategorie und vom aktuellen Zustand mit Blick auf die Verkehrssicherheit und die Attraktivität priorisiert.

1.2 Ausgangslage

Die Stadt Ravensburg verfolgte ihre Radverkehrsplanungen bisher nach dem ganzheitlichen Ansatz – das heißt, dass Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs dort umgesetzt wurden, wo es die verkehrlichen und baulichen Umstände zuließen. Es besteht bis dato kein Radverkehrskonzept oder Radverkehrsnetz, auf dem mit den hier durchgeführten Planungen aufgebaut werden konnte. Ebenso wenig gibt es definierte Routen, die in der Umsetzung von Baumaßnahmen priorisiert behandelt wurden.

Die Ravensburger Altstadt ist durch die für Radfahrer freigegebene Fußgängerzone und die nahezu flächendeckend gegen die Kfz-Fahrtrichtung befahrbaren Einbahnstraßen sehr radfahrerfreundlich.

Eingerahmt wird die Altstadt durch einen nach Süden geöffneten stark belasteten Ring klassifizierter Straßen, der für die Ravensburger Radfahrer eine einschneidende Barriere und ein hohes Sicherheitsrisiko darstellt. Eine natürliche Barriere für Radfahrer ist der Höhenzug zwischen Südstadt und der Bebauung entlang der Wangener Straße (B 32).

Durch die Lage Ravensburgs an den Bundesstraßen 30, 32 und 33 herrscht ein hoher Durchgangsverkehr mit teils sehr hohem Schwerverkehrsanteil vor. Darunter leidet das gesamte Verkehrsklima und im Besonderen auch das Radverkehrsklima.

Im 2012 durchgeführten Klimatest des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Clubs (ADFC) ¹ schneidet Ravensburg in der Kategorie der Städte kleiner als

Gemeindename	Anzahl Interviews	Rang Gesamtbewertung	Index Gesamtbewertung
Buchholz in der Nordheide, Stadt	119	161	3,90
Altentreptow, Stadt	52	162	3,90
Dillenburg, Stadt	58	163	3,90
Speyer, Stadt	156	164	3,90
Ravensburg, Stadt	167	165	3,90
MITTELWERT			3,72

100.000 Einwohner schlecht ab und belegt mit Platz 165 von 252 Teilnehmern einen Platz im hinteren Mittelfeld (siehe Abbildung 1). Die Durchschnittsbewertung Ravensburgs nach Schulnotensystem liegt bei 3,9 und damit deutlich unter dem bundesweiten Durchschnitt von 3,72.

Zum Radverkehrsanteil in Ravensburg gibt es aktuell keine offiziellen Daten.

Abbildung 1: Auszug ADFC-Klimatest Ravensburg, 2012

Insgesamt ist Ravensburg nach der im Nationalen Radverkehrsplan 2020 ²

vorgenommenen Einstufung in Einsteiger, Aufsteiger und Vorreiter als ambitionierter Einsteiger anzusehen. Anhaltspunkte für die Einstufung sind der Radverkehrsanteil, die Radverkehrsförderung sowie deren organisatorische Strukturen. Durch die Beauftragung eines Radverkehrskonzeptes und die dauerhafte Institution der Agendagruppe Radverkehr befindet sich Ravensburg auf dem Sprung in die Kategorie der Aufsteiger.

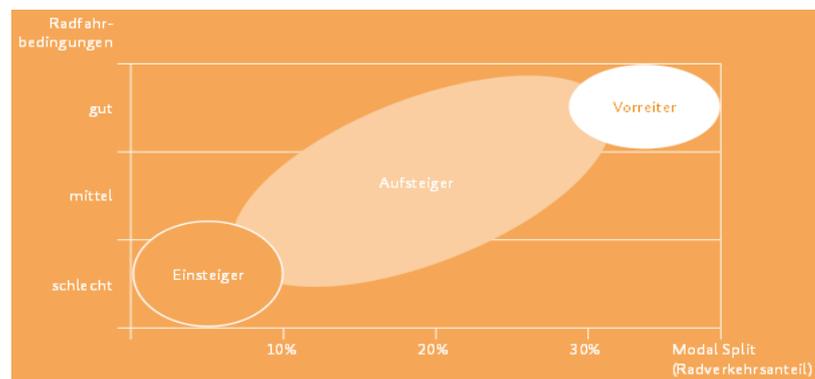


Abbildung 2: Entwicklungsstufen Radverkehr NRVP

¹ ADFC-Klimatest, ADFC und BMVBS, Berlin, 2012

² Nationaler Radverkehrsplan 2020, BMVBS, Berlin, 2012

1.3 Gesetze, Richtlinien, Empfehlungen

Das Planungsbüro VAR orientiert sich bei der Erstellung von Planungen an den geltenden gesetzlichen Vorgaben.

Der Gesetzgeber hat aufgrund der wachsenden Bedeutung des Radverkehrs die Straßenverkehrsordnung (StVO)³ innerhalb von zwölf Jahren zweimal zugunsten des Radverkehrs novelliert (1997 und 2013).

Die StVO bezieht sich zu Fragen des Radverkehrs auf

- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)⁴
- Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)⁵
- Nationaler Radverkehrsplan 2020⁶

Diese neu geregelten Rahmenbedingungen, die vor allem für den Radverkehr eine gleichberechtigte Rechtsgrundlage geschaffen haben, wurden bei der Maßnahmenplanung im Rahmen des Konzepts herangezogen.

Die neue StVO betont, dass die Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer Vorrang gegenüber der Leistungsfähigkeit einzelner, wie z.B. der des Kraftfahrzeugverkehrs hat.

Folgende Grundsätze für die Radverkehrsplanung lassen sich aus den Regelwerken und der StVO ableiten:

- Radverkehr ist Fahrverkehr und ist dort wo verträglich auf der Fahrbahn abzuwickeln
- Wahlfreie Führungsform
- Angleichen der Geschwindigkeiten Kfz - Radfahrer, dort wo diese Verkehrsträger sich begegnen
- Angleichen der Geschwindigkeiten Fußgänger - Radfahrer, dort wo diese Verkehrsträger sich begegnen
- Bündelung des Radverkehrs

³ Straßenverkehrs-Ordnung, Bundesgesetzblatt, Bonn, 2013

⁴ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV-Verlag, Köln, 2010

⁵ Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV-Verlag, Köln, 2008

⁶ Nationaler Radverkehrsplan, BMVBS, Berlin, 2012

1.4 Planungsraum

Planungsraum ist die Gemarkung der Stadt Ravensburg. Die Ortschaften Eschach, Taldorf und Schmalegg werden folglich ebenfalls betrachtet. Die Übergangsbereiche zu Nachbarkommunen werden dort in die Planungen einbezogen, wo Radverbindungen weiterführen. Die Übergabepunkte und der weitere Verlauf werden mit den Nachbarkommunen abgestimmt.

1.5 Planungstiefe

Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen und der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung wird die Unterteilung eines Radverkehrsnetzes in die drei Verbindungskategorien Radschnellverbindung, Radhauptverbindung und Radverkehrsverbindung definiert. Die Planungen im Rahmen dieses Radverkehrskonzeptes konzentrieren sich ausschließlich auf diese festgelegten Verbindungen. Maßnahmen abseits der kategorisierten Routen wurden nicht entwickelt. Das Radverkehrsnetz des Radverkehrskonzeptes Ravensburg finden Sie im Anhang.

1.6 Aufbau

Grundlage des Radverkehrskonzeptes Ravensburg ist der Netzplan. Dieser wird durch die in der Quell-Ziel-Karte dargestellte Nachfrage in die drei Kategorien Radschnellverbindung, Radhauptverbindung und Radverkehrsverbindung unterteilt.

Das Radverkehrsnetz wurde auf seine Leistungsfähigkeit untersucht und entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung wurden entwickelt und priorisiert. Die Maßnahmen sowie die Priorisierung sind als Anlagen „Maßnahmen“ und „Bewertung der Maßnahmen“ wesentlicher Bestandteil des Radverkehrskonzeptes.

Darüber hinaus werden in Kapitel 6 „Wegweisung“, Kapitel 7 „Abstellanlagen“ und Kapitel 8 „Kommunikation“ ein Überblick über den Bestand und Empfehlungen zu weiteren wichtigen Bausteinen des Gesamtsystems Radverkehr gegeben.

Im abschließenden Kapitel wird gemeinsam mit der Stadt Ravensburg ein realistischer Zeitplan ausgearbeitet, der Aussagen über den Zeitrahmen der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes sowie zum Finanzvolumen trifft.

2 Gesamtverkehrliche Situation

Um die langfristige Entwicklungsfähigkeit des Radverkehrs realistisch einschätzen zu können, ist ein Blick auf die gesamtverkehrliche Situation des Planungsgebietes notwendig.

In Ravensburg laufen die hoch belasteten Bundesstraßen 30, 32 und 33 zusammen. Insbesondere die über die Wangener Straße und weiter durch die Innenstadt verlaufende **B 32** stellt eine große Belastung für die Stadt und im Besonderen für den Radverkehr dar. Auch langfristig ist mit Blick auf die B 32 keine Entlastung zu erwarten. Es wird folglich nicht davon ausgegangen, dass sich entlang der B 32 (Wangener Straße, Leonhardstraße, Wilhelmstraße, Schussenstraße, Ulmer Straße) zukünftig deutlich mehr Raum für Fuß- und Radverkehr eröffnet.

Die Situation mit Blick auf die **B 30** und die **B 33** hat sich in der Vergangenheit durch den Neubau der Umgehung westlich von Ravensburg sowie der Schussentalbrücke deutlich verbessert. Dies bedeutet für die ehemalige Führung der B 30 über Jahnstraße, Zwergerstraße, Olgastraße und Karlstraße Richtung Norden sowie Schussen- und Georgstraße Richtung Süden eine spürbare Entlastung. Auch die Ravensburger Straße sowie die Gartenstraße im weiteren Verlauf profitieren davon.

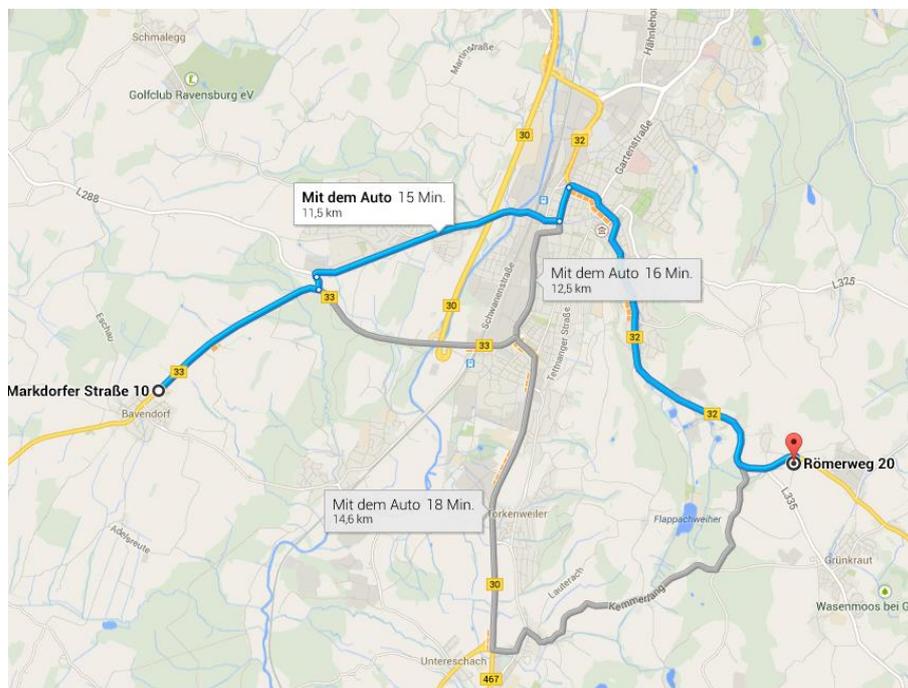


Abbildung 3: West-Ost-Routing über Google.com

Mittel- bis langfristig ist unter der Voraussetzung des weiteren Bedeutungszuwachses des Radverkehrs davon auszugehen, dass entlang der ehemaligen Bundesstraßen zusätzliche Räume für den Radverkehr entstehen.

Gleiches gilt für die Meersburger Straße. Hier ist die aktuelle Situation so, dass die gängigen Navigationssysteme Kfz-Fahrer aus Westen über die B 33 kommend mit Fahrtziel Osten, Wangener Straße (B 32) durch die Ravensburger Innenstadt und nicht über die Umfahrung B 30 und Ulmer Straße führen (siehe Abbildung 3). Die vorgesehene Umfahrung (siehe Abbildung 4) wird daher, trotz nur geringer Zeitverluste, unzureichend genutzt, so dass die Ravensburger Innenstadt nicht optimal vom Durchgangsverkehr entlastet wird. Es ist folglich noch deutliches Verlagerungspotenzial auf die weiträumige Umfahrung vorhanden.

Maßnahmen, die eine solche Verlagerung fördern, sind aus Sicht des Radverkehrsplaners wünschenswert.

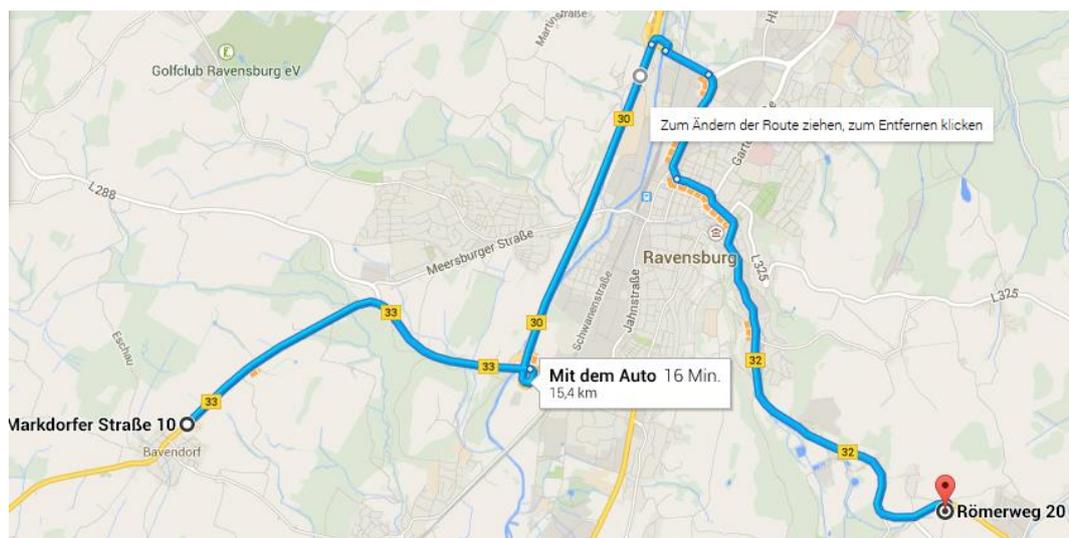


Abbildung 4: Route über B 30 und Ulmer Straße

Die sich seit Mitte 2013 in Bau befindliche **B30 Süd** schafft langfristig ebenfalls Potenziale für den Ausbau der Radverkehrsflächen entlang der Friedrichshafener Straße. Aktuell kritische Knotenpunkte der Friedrichshafener Straße mit der Weingartshofer Straße oder der Ravensburger Straße werden deutlich entlastet.

3 Vorgehensweise

Die Vorgehensweise zur Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes Ravensburg kann zusammengefasst in den folgenden zehn Schritten beschrieben werden:

1. Schritt, Grundlagenermittlung: Ermittlung und Darstellung von Quellen und Zielen des Radverkehrs, Sichtung und Auswertung des vorhandenen Kartenmaterials
2. Schritt, Unfallanalyse: Auswertung und Analyse aller Unfälle mit Radfahrbeteiligung der vergangenen drei Jahre
3. Schritt, Netzentwurf: Entwurf eines kategorisierten Radverkehrsnetzes gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) in Schnell-, Haupt- und Verkehrsverbindung
4. Schritt, Bedarfsabfrage: Abstimmung der Quellen und Ziele sowie des kategorisierten Netzes mit der gebildeten Projektgruppe, bestehend aus Agendagruppe „Radfahren in Ravensburg“, Polizei, Verkehrsplanung Stadt Ravensburg, Ordnungsamt, Regionalverband, ADFC und interessierten Bürgern
5. Schritt, Befahrung: Ortsbefahrung des gesamten Netzes sowie Fotodokumentation von Mängeln und Gefahrenstellen, Verkehrsbeobachtungen
6. Schritt, Maßnahmenentwicklung: Erstellung der Maßnahmendatenblätter, Kostenschätzung
7. Schritt, Abstimmung: Abstimmung der Maßnahmen mit der Projektgruppe
8. Schritt, Priorisierung: Priorisierung aller Maßnahmen mit geschätzten Kosten von über 5.000 €
9. Schritt, Nachbarkommunen: Abstimmung des Netzes und von Maßnahmen mit den betroffenen Nachbarkommunen und anderen Straßenbaulastträgern, wie Landratsamt und Regierungspräsidium
10. Schritt, Dokumentation: Aufbereitung und Darstellung der Ergebnisse

4 Entwicklung Radverkehrsnetz

4.1 Netzsystematik

Als Netzsystematik werden die Netzkategorien der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) und deren Zielgrößen gewählt (siehe Abbildung 5). Die Verbindungen werden daher abhängig ihrer Bedeutung in die drei Kategorien „Radschnellverbindung“, „Radhauptverbindung“ und „Radverkehrsverbindung“ untergliedert.

AR II	überregionale Radverkehrsverbindung	20 bis 30	15 s	–	x
AR III	regionale Radverkehrsverbindung	20 bis 30	25 s	–	x
AR IV	nähräumige Radverkehrsverbindung	20 bis 30	35 s	–	1)
IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung	15 bis 25	30 s	x	x
IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung	15 bis 20	45 s	x	x
IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung	15 bis 20	60 s	x	1)
IR V	innergemeindliche Radverkehrsanbindung	–	–	–	–
<p>Auf Netzebene anzustrebende Qualitäten:</p> <ul style="list-style-type: none"> – die Maschenweite des Netzes der Hauptverbindungen (200 bis 1.000 m) soll gewährleisten, dass 90 % der Einwohner maximal 200 m von einer Hauptverbindung entfernt wohnen – minimale Umwege (Umfwegfaktor max. 1,2 gegenüber der kürzestmöglichen Verbindung, max. 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen) und keine zusätzlichen Steigungen – Erfüllung der in der Tabelle 4 (Seite 15) benannten grundlegenden Entwurfsanforderungen hinsichtlich Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität des Radverkehrs – Winterdienst auf den Hauptverbindungen des Radverkehrs (mindestens bei AR II, IR II und IR III) – sozial sicher: Übersichtlichkeit, Einsehbarkeit und soziale Kontrolle oder Angebot entsprechender Alternativverbindungen, z. B. zu Nachtzeiten 					
1) sofern Teil des Wegweisungsnetzes					
2) einschließlich Zeitverluste an Knotenpunkten (nach den RIN)					

Abbildung 5: Klassifizierung Radverbindungen nach RIN

Die Beschreibung der Kategorien nach RIN deckt sich nicht mit der Situation in Mittelstädten wie Ravensburg sondern richtet sich an Oberzentren und überörtliche Radverkehrsnetze. Die definierten Zielgrößen sind hingegen auf Mittelstädte übertragbar und werden daher für das Radverkehrskonzept Ravensburg übernommen.

Die anzustrebende Qualität und Dichte des Netzes orientiert sich an den Angaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA):

- 90 Prozent der Einwohner sollen weniger als 200 Meter entfernt von einer Hauptverbindung wohnen
- Umwegfaktor maximal 1,2 gegenüber der kürzesten möglichen Verbindung, maximal 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen und keine zusätzlichen Steigungen

4.2 Herleitung Radverkehrsnetz

Das Radverkehrsnetz wurde auf Grundlage der Quell-Ziel-Karte (siehe Anlage 1) ermittelt und mit der Projektgruppe in einem mehrstufigen Abstimmungsverfahren festgelegt.

In der Quell-Ziel-Karte wird zwischen folgenden Typen unterschieden:

- Wohnen
- Arbeiten
- Schule / Ausbildung / Hochschule
- Einkaufen
- Freizeit
- Bahnhof / Haltepunkte

Die Verbindungen zwischen den einzelnen Zielen und den zusammengefassten Zielwolken werden nach ihrer Bedeutung und Attraktivität gewichtet. Das Radverkehrsnetz orientiert sich an dieser Gewichtung.

4.3 Radverkehrsnetz

Das entwickelte Radverkehrsnetz (siehe Anlage 3 und 4) besteht aus fünf Radschnellverbindungen, die aus Eschach, Weststadt, Weingarten und von der Wangener Straße kommend in die Ravensburger Innenstadt führen. Hinzu kommt eine Schnellverbindung, die von der Weststadt über das Gewerbegebiet entlang der Brühlstraße und der Bleicherstraße weiter Richtung Weingarten führt. Sie verbindet damit die Wohngebiete Weingarten und Weststadt mit den großen Arbeitgeberstandorten.

Neben den fünf Schnellverbindungen gibt es 15 Hauptverbindungen und 26 Verkehrsverbindungen. Die Verkehrsverbindungen umfassen auch kleinere Verdichtungs- und Ergänzungsverbindungen, die in einigen Fällen weniger als 500 Meter lang sind.

Das gesamte Radverkehrsnetz umfasst eine Länge von 153 Kilometern.

4.4 Multimodalität

Eine besondere Berücksichtigung bei der Netzgestaltung genießen die Verknüpfungspunkte zu Bahnhof und Haltepunkten in Ravensburg. Dies sind der Bahnhof Ravensburg sowie die beiden Haltepunkte Weißenau und Oberzell.

Die Kombination von Fahrrad und dem schienenengebundenen öffentlichen Verkehr ist eine leistungsstarke und nachhaltige Form der Mobilität. Entscheidend für die Annahme des Bike and Ride-Konzeptes durch die Bürger sind die Qualität der Abstellanlagen am Bahnhof/Haltepunkt sowie die sichere und zügige Erreichbarkeit mit dem Fahrrad.

Weitere Informationen dazu finden Sie in Kapitel 7.3.

5 Maßnahmenentwicklung

5.1 Grundsätze Radverkehrsplanung

Bei der Maßnahmenentwicklung im Rahmen eines Radverkehrskonzeptes orientiert sich das Planungsbüro VAR an folgenden Grundsätzen zur Radverkehrsplanung:

Direktheit: Radfahrer sollen zügig und direkt fahren können. Umwege, Hindernisse und sonstige kritische Stellen, an denen der Radfahrer Zeit verliert, sollen auf ein Minimum reduziert werden.

Verknüpfungen: Verknüpfungen der Radverkehrsführungen miteinander und duale Führungsformen (z.B. schnell entlang der Hauptstraße und sicher über Nebenstraßen) sollen geschaffen werden.

Führung auf der Fahrbahn: Innerörtlich soll, wenn es die Kfz-Verkehrsstärke nach ERA zulässt, der Radverkehr verstärkt auf der Fahrbahn geführt werden, damit Radfahrer

- besser vom Kfz-Verkehr wahrgenommen werden,
- nicht im Seitenbereich mit Fußgängern in Konflikt geraten,
- ihre Wunschgeschwindigkeit fahren,
- sich gegenseitig konfliktfrei überholen können (auch Radfahrer mit Anhänger) und
- ihnen direktes Linksabbiegen ermöglicht wird.

Wahlfreie Führungsform: Wahlfreie Führungen kommen dort zum Einsatz, wo es sowohl die Verkehrsstärke als auch die Breite des Seitenraums zulassen. Die wahlfreie Führung ermöglicht es sowohl den schnellen als auch den sicherheitsbedürftigen Radfahrern, eine ihren Nutzerbedürfnissen entsprechende Führungsform zu wählen.

5.2 Unfallauffälligkeit

Im Rahmen der Befahrung wird das gesamte Netz auf Lücken, Gefahren und Barrieren geprüft. Ein eindeutiger Hinweis auf Mängel in der Radverkehrsführung sind Häufungen von Unfällen. Vor diesem Hintergrund werden alle Unfälle mit Radfahrerbeteiligung der letzten drei Jahre (2010-2012) sowie die dazugehörigen Unfallberichte betrachtet und auf Auffälligkeiten untersucht.

Eine 3-Jahres-Unfallkarte wird erstellt (siehe Anlage 2). Unfallstellen werden bei der Befahrung intensiv betrachtet, um mögliche Mängel in der Infrastruktur zu ermitteln. Des Weiteren fließen sie in die Priorisierung ein.

5.3 Maßnahmen

Die Maßnahmen sind wesentlicher Bestandteil des Radverkehrskonzeptes



und werden in den Maßnahmendatenblättern (siehe Abbildung 6) standardisiert dargestellt (siehe Anlage 7). Sie wurden nach zweimaliger Befahrung durch Mitarbeiter des Planungsbüros VAR entwickelt. Nach umfangreicher Abstimmung mit der Projektgruppe wurden von ursprünglich 173 geplanten Maßnahmen 135 in das Radverkehrskonzept aufgenommen.

Die Maßnahmen haben insgesamt ein geschätztes Investitionsvolumen von 3.5 Millionen €. Mit 67 Maßnahmen liegt die Hälfte der Maßnahmen unter 5.000 €, zwölf Maßnahmen liegen über 50.000 €.

Abbildung 6: Maßnahmendatenblatt

Auf die Ortsteile entfallen 46 Maßnahmen, 15 davon auf Taldorf, 29 auf Eschach und zwei auf Schmalegg.

Die Bezeichnung der Maßnahmen setzt sich aus der Verbindung (bei zwei Verbindungen die Höherklassige) sowie einer laufenden Nummer zusammen.

5.4 Priorisierung der Maßnahmen

Eine Priorität wird nur für Maßnahmen ermittelt, deren geschätzte Kosten über 5.000 € liegen. Die Übersicht dieser Maßnahmen ist in Anlage 8 zu finden. Die Erläuterung zur Priorisierung der Maßnahmen ist in Anlage 9 dargestellt. Entscheidend für die Priorität sind die Attribute:

- **Streckenategorie:** Die höchste Gewichtung mit Blick auf die Priorität erhalten Maßnahmen entlang von Schnellverbindungen, gefolgt von den Hauptverbindungen. Die geringste Gewichtung erhalten Maßnahmen entlang von Verkehrsverbindungen.

- Lage: Die Lage einer Maßnahme wird in Kernstadt, innerorts und außerorts unterschieden. Maßnahmen in der Kernstadt und innerorts erhalten wegen des zusätzlichen Binnenverkehrs eine höhere Gewichtung als Maßnahmen, die sich außerorts befinden.
- Verbesserung Verkehrssicherheit, Fahrkomfort und Direktheit: Der Ist-Zustand an der Stelle einer geplanten Maßnahme wird in die Klassen „gut“, „mittel“, „schlecht“ und „sehr schlecht“ eingestuft. Ebenso der durch die Umsetzung der Maßnahme angestrebte Soll-Zustand. Der Grad der Verbesserung wird gewichtet und fließt somit in die Priorität ein. Die Verkehrssicherheit wird dabei stärker berücksichtigt als Fahrkomfort und Direktheit. Liegt an der Stelle der geplanten Maßnahme eine Unfallhäufung vor, wirkt sich dies zusätzlich positiv auf die Priorisierung der Maßnahme aus.

Alle Attribute sind in den Maßnahmendatenblättern aufgeführt. Ebenso die Priorität sowie das Kosten-Nutzen-Verhältnis (KNV), das die Priorität in Relation zu den geschätzten Baukosten setzt. Das KNV wird nur für Maßnahmen angegeben, deren geschätzten Baukosten 5.000 € übersteigen.

5.5 Fahrradstraßen

Bestandteil des Radverkehrskonzeptes sind mehrere neu anzuordnende Fahrradstraßen (siehe Anlage 10). In Ravensburg sind zum jetzigen Zeitpunkt aus verschiedenen Gründen keine weiteren Fahrradstraßen durchsetzbar, so dass diese bis auf weiteres zurückgestellt werden. Mittel- bis langfristig soll es das Ziel sein, die hier aufgeführten Fahrradstraßen anzuordnen.

Eine Ausnahme ist aktuell die Verlängerung der Fahrradstraße „Im Andermannsberg“ über den Blumenweg mit Anschluss an die Fahrradstraße „Wassertreter“ (siehe Anlage 7, Maßnahme HV01.03). Hier werden weitere Untersuchungen durch das Tiefbauamt Ravensburg zur Umsetzung angestrebt.

5.6 Großprojekte

Verkehrliche Großprojekte unterschiedlicher Planungsreife müssen im Rahmen eines Radverkehrskonzeptes intensiv betrachtet und berücksichtigt werden. In Ravensburg ist mit dem Neubau der B 30 Süd lediglich ein Großprojekt zu nennen, dessen Umsetzung bereits beschlossen ist.

Neubau B 30 Süd

Durch die sich im Bau befindliche B 30 Süd zwischen dem jetzigen Ausbauende bei Weißenau und dem geplanten Anschluss an die B 467 nördlich von Hegenberg wird eine erhebliche Verkehrsverlagerung erreicht, die einen Rückbau der jetzigen B 30 ermöglicht. Die entsprechende Umgestaltung der Friedrichshafener Straße zu einer „Achse der sanften Mobilität“, wie in der Grobanalyse Eschach⁷ vorgeschlagen, ist auch aus Sicht des Radverkehrs begrüßenswert. Ein Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in den Bereichen Weißenau und Weingartshof sollte mit der Verkehrsfreigabe der B 30 Süd einhergehen. Ein Radschnellweg nach Friedrichshafen entlang der „alten“ Trasse der B 30 ist langfristig vorstellbar.

5.7 Zurückgestellte Maßnahmen

Neben den Fahrradstraßen wurden noch weitere Maßnahmen zurückgestellt. Dies wird in der Regel durch sich in der Zukunft verändernde Rahmenbedingungen, wie etwa den Neubau der Umgehungsstraße B 30 Süd, begründet. Die zurückgestellten Maßnahmen sind in der Anlage 11 aufgeführt.

⁷ Ravensburg 2030 – Grobanalyse Eschach, 2014

6 Wegweisung

Die Radwegweisung ist eine nicht amtliche Hinweisbeschilderung und bundesweit in dem „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ einheitlich geregelt⁸.

Für die Planung, Bearbeitung und Erstellung des Netzes, der Standorte und der Wegweiser stehen entsprechende Softwarelösungen (z.B. VP-Info) zur Verfügung, die eigens zur Erstellung von Katastern zur Radwegweisung nach den gesetzlichen Vorgaben entwickelt wurden. Die Verwendung einer solchen Software garantiert die Einheitlichkeit und Schlüssigkeit eines Wegweisungskonzeptes und wird daher im Fall einer Überarbeitung der Wegweisung in Ravensburg empfohlen.

Bestandteil des Radverkehrskonzepts ist die Definition eines empfohlenen Netzes im Ist-Zustand.

Des Weiteren wurde im Rahmen der Befahrung eine Bewertung der vorhandenen Wegweisungselemente durchgeführt. Hier fließen auch die umfangreichen Ergebnisse einer zuvor vom Architekturbüro duelli⁹ durchgeführten Erfassung in die Bewertung ein.

Zusätzlich werden im Folgenden die wesentlichen Grundsätze aufgeführt, die bei der Wegweisung von Radverkehrsnetzen zu beachten sind.

6.1 Grundsätze Radwegweisung

Eine schlüssige und stringente Radwegweisung hilft nicht nur Ortsansässigen und -fremden bei der Orientierung im Radverkehrsnetz, sie ist ebenso für Fußgänger zum Auffinden wichtiger Ziele dienlich. Die Radwegweisung macht Radverkehrsverbindungen für alle Verkehrsteilnehmer sichtbar und ist Öffentlichkeitsarbeit „pro Rad“. Radwegweiser, die als Vorwegweiser an Knotenpunkten angebracht sind, erhöhen die Verkehrssicherheit, da sich Radfahrer frühzeitig entsprechend der gewünschten Fahrtrichtung einordnen können.

⁸ Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, FGSV, Köln, 2013, Mitarbeit u.a. Dipl.-Ing. Uwe Petry, Büro VAR

⁹ Bestandsaufnahme des Radwegenetzes der Stadt Ravensburg, duelli Architektur, Ravensburg, 2011

Die Radwegweisung dient der Bündelung des Radverkehrs auf den beschil-
derten Wegen. Die somit erzeugte Präsenz des Radverkehrs wiederum führt
erwiesenermaßen zu einer Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit.

Anspruch sollte es sein, dass die Wegweisung für beide Fahrrichtungen
selbsterklärend ist und dass der Radfahrer ohne weitere Hilfsmittel, das heißt
ohne Landkarte und/oder GPS-Gerät ans gewünschte Ziel gelangt.

Radwegweisung muss regelmäßig, in der Regel jährlich, einer Qualitätssiche-
rung unterzogen werden. Eine lückenhafte und unschlüssige Wegweisung
führt zu Frust beim Nutzer und kann die Verkehrssicherheit unter bestimmten
Umständen negativ beeinflussen.

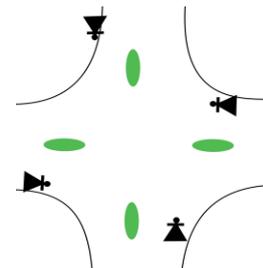
Bei der Wegweisung wird zwischen vier verschiedenen Wegweisungselemen-
ten unterschieden:

Tabellenwegweiser

Tabellenwegweiser finden als Zielwegweiser an großen Knoten und Kreuz-
ungen bzw. Abzweigungen von aufeinander treffenden Routen Anwendung
sowie bei Querungen über klassifizierte Straßen, wenn die Sichtbeziehungen
keinen einzelnen Standort mit Pfeilwegweiser zulassen. In der Regel kommen
Tabellenwegweiser bei Knoten mit Mittel- und / oder Dreiecksinseln und im
städtischen Bereich an großräumigen Kreuzungen zur Anwendung. Tabel-
lenwegweiser erfüllen ebenso die Funktion von Vorwegweisern. Der Radfah-
rer kann sich somit frühzeitig für eine Fahrtrichtungsänderung einordnen.



Abbildung 7: Tabellenwegweiser



**Abbildung 8: Standort Tabel-
lenwegweiser**

Pfeilwegweiser

Pfeilwegweiser kommen an Kreuzungen und Einmündungen zur Anwendung
und sind beidseitig bedruckt. Sie weisen auf den Verlauf der Route auch für
den Querverkehr hin. Ebenso sind Pfeilwegweiser erforderlich, wenn Radrou-
ten aufeinander treffen bzw. abzweigen. Bei Querungen über klassifizierte

Straßen, auf denen Radverkehr stattfindet, werden Pfeilwegweiser dann gewählt, wenn die Sichtbeziehungen Pfeilwegweiser zulassen. Im Ausnahmefall können auch zwei Schilderstandorte an einem Knoten die erforderliche Sichtbeziehung ermöglichen.

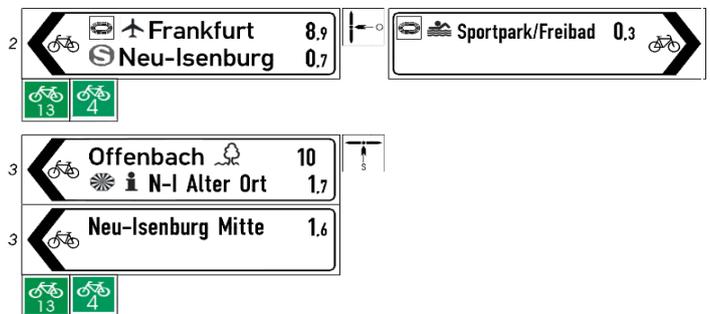


Abbildung 9: Pfeilwegweiser

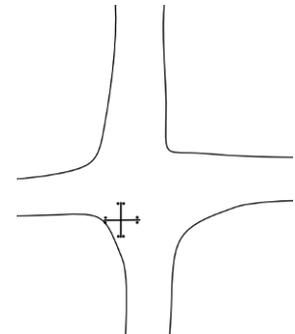


Abbildung 10: Standort Pfeilwegweiser

Zwischenwegweiser

Zwischenwegweiser kommen zur Anwendung, wenn der Verlauf der Route nicht eindeutig nachvollziehbar ist und ein Zielwegweiser nicht notwendig erscheint oder als Bestätigung des Routenverlaufs bei längeren Strecken ohne Abzweig. Dies gilt in der Regel, wenn auf Streckenabschnitten von über einem Kilometer keine weiteren Radwegweiser vorhanden sind oder um auf Steigungsstrecken den Routenverlauf zu bestätigen. Es sollten nicht mehr als drei Zwischenwegweiser nacheinander aufgestellt werden, ohne durch Pfeil- oder Tabellenwegweiser unterbrochen zu werden.



Abbildung 11: Zwischenwegweiser

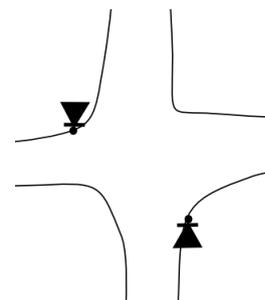


Abbildung 12: Standort Zwischenwegweiser

Einschubplaketten

Einschubplaketten beinhalten Hinweise auf touristische Routen, sogenannte Themenrouten. Sie sollen den Verlauf der touristischen Routen unabhängig

von der Zielwegweisung kennzeichnen. Einschubplaketten müssen immer an Tabellen- und Pfeilwegweiser angehängt werden. Sie dürfen nicht als allein-stehende Zwischenwegweiser angebracht werden.



Abbildung 13: Einschubplakette Rhein-Main-Vergnügen



Abbildung 14: Einschubplakette Familien-Radroute

Die Wegweisungsinhalte setzen sich aus Fern- und Nahzielen, der Distanzangabe sowie den Ziel- und Streckenpiktogrammen zusammen. Die Entwicklung der Wegweisungsinhalte wird in Kapitel 6.3 erklärt.

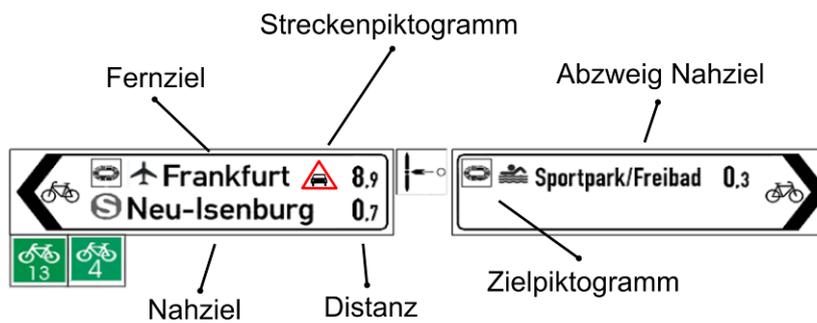


Abbildung 15: Erläuterung Wegweisungsinhalte

Bei der Wegweisung ist besonders auf die Kontinuität zu achten. Jedes Ziel, das auf einem Wegweiser auftaucht, muss bestehen bleiben, bis das Ziel erreicht ist, unabhängig davon ob es sich um ein Fern- oder Nahziel handelt.

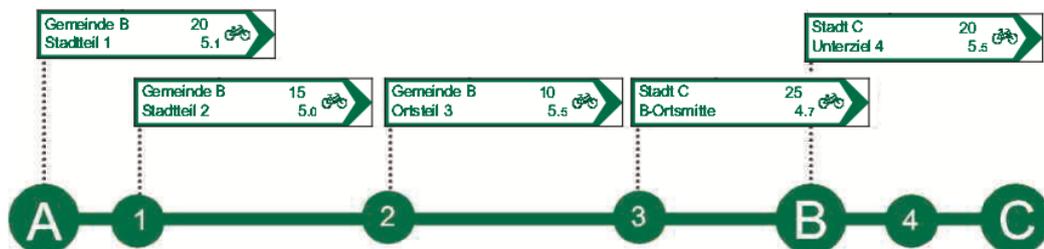


Abbildung 16: Wegweisungskontinuität

6.2 Bestand Wegweisung

In Ravensburg existiert kein einheitliches und durchgehendes Radwegweisungssystem. Ebenso gibt es keine ausgeschilderte touristische Radroute. Ein Großteil der Wegweiser entspricht nicht dem aktuellen Stand. Radfahrer können sich nicht auf die bestehende Wegweisung verlassen.

Im Folgenden sind einige Beispiele für bestehende Mängel in der Radwegweisung von Ravensburg aufgelistet:



Verschmutzter Wegweiser, ungünstig montiert



Zugewachsener Wegweiser, Wegweiser verdreht



Dreimal gleicher Wegweiser in dieselbe Richtung, veraltet



Dreimal gleicher Wegweiser in dieselbe Richtung, veraltet



Sonderwegweiser



Mehrfachwegweisung



Veralteter Wegweiser



Verschmutzter und veralteter Wegweiser



Veralteter Wegweiser



Verdrehter Wegweiser, veraltet



Unübersichtlicher Wegweiser, veraltet



Wegweiser mit Zielpiktogramm als Einschubplakette



Falscher Wegweiser



Falscher Wegweiser Nahaufnahme

Strecken, die als Radverbindung ausgewiesen werden, erfüllen in einigen Fällen die Anforderungen an die Verkehrssicherheit für Radfahrer nicht und gefährden somit deren Sicherheit. Hierfür im Folgenden zwei Beispiele:



Wegweisung Richtung Flappach über B 32 / Wilhelmstraße



Wegweisung Querung der B 32 / Wangener Straße im Kurvenbereich ohne Querungshilfe

6.3 Wegweisungsnetz

Streckenpiktogramme

Kernbestandteil einer Wegweisungssystematik sind die Ziele, unterschieden nach Fern- und Nahziel, sowie die Strecken, über die geführt wird. Die Strecken können mit unterschiedlichen Symbolen kategorisiert werden und geben dem Radfahrer dadurch Informationen über die gewählte Route. Im Folgenden sind die nach dem neuen Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr zulässigen Streckenpiktogramme aufgeführt.



Schiebepassage



Steigung



Stark befahrene Straße



Fähre



Naturnahe Streckenführung, im Alltag ggf. ungeeignet

Abbildung 17: Streckenpiktogramme

Das angestrebte Streckennetz ist in Anlage 03 und 04 abgebildet.

Zielliste Wegweisung

Die Zielliste orientiert sich an der Quell-Ziel-Karte (siehe Anlage 01). Sie ist Voraussetzung für die Erarbeitung der Inhalte der Radwegweiser.

In Abhängigkeit von Zentralität, Bevölkerungsdichte und Topografie werden als Fernziele üblicherweise größere Städte mit mehr als 10.000 Einwohnern gewählt. Im radverkehrlichen Einzugsgebiet von Ravensburg können in Einzelfällen auch kleinere Städte als Fernziel definiert werden, wenn in der entsprechenden Richtung keine größere Stadt liegt.

Folgende Ziele und deren Definition als Fern- beziehungsweise Nahziel werden vorgeschlagen:

<u>Fernziele</u>	<u>Nahziele</u>	
Ravensburg	Weierstobel	Horgenzell
Weingarten	Sickenried	Berg
Friedrichshafen	Torkenweiler	Bavendorf
Wangen	Obereschach	RV-Südstadt
Meckenbeuren	Niedereschach	RV Weststadt
Markdorf	Fidazhofen	RV Innenstadt

Oberzell	Flappachweiher	Weißenu
Schlier	Waidenhofen	Mariatal
Tettngang	Knollengraben	Oberhofen
Pfullendorf	Gullen	Gornhofen
	Hinzistobel	Schmalegg
	Nordstadt	RV Oberschwabenhalle
	Weingartshof	Im Karrer
	RV Jugendherberge	Taldorf
	Bahnhof Ravensburg	Adelsreute
	RV Sportzentrum Brühlstr.	Hefigkofen
	Galgenhalde	Dürnast
	Gewerbegebiet Erlen	

Über Zielpiktogramme können zusätzliche Ziele angegeben werden. Es ist dabei darauf zu achten, dass nicht mehr als zwei Ziel- und ein Streckenpiktogramm pro Ziel angebracht werden, da sonst die Übersichtlichkeit nicht mehr gewährleistet ist.



*Touristen-
information*



Bahnhof



*Hallen-
bad*



Freibad



*Denkmal,
Museum*



*Historisches
Gebäude*



*Jugend-
herberge*



*Sportplatz,
Stadion*



*Überdachte
Abstell-
anlage*



*Abschließbare
Abstellanlage*



Fähre

Abbildung 18: Übersicht Zielpiktogramme

6.4 Empfehlungen Wegweisung

Die Beschilderung in Ravensburg ist größtenteils veraltet und unterschiedlich entwickelt (siehe Kapitel 6.2). Um einen flächendeckenden Standard zu erreichen wird empfohlen, die Wegweisung komplett neu zu planen und umzusetzen. Der Aufwand und die Kosten, bestehende Wegweisungselemente zu integrieren, sind deutlich höher als eine Neukonzeption und deren Herstellung und Montage.

Das zu beschildernde Netz sollte sich im Wesentlichen an den in diesem Konzept erarbeiteten Radverbindungen orientieren. Auf Abschnitten, an denen Radfahrer zum jetzigen Zeitpunkt nicht fahren dürfen oder deren Benutzung gefährlich ist, sind Alternativstrecken auszuschildern. Ebenso müssen Streckenattribute wie „starkes Verkehrsaufkommen“ oder „naturnahe Streckenführung“ definiert und abgestimmt werden.

Es ist anzustreben, die Schnell- Haupt- und teilweise auch die Verkehrsverbindungen im Schattennetz auszuschildern. Die Umsetzung kann hierbei sukzessive geschehen. Priorität sollte den Schnellverbindungen eingeräumt werden. In dem Wegweisungsnetz werden die Verbindungen in drei Umsetzungskategorien eingruppiert.

Eine enge Zusammenarbeit mit dem Landkreis Ravensburg und den in den Fernzielen aufgeführten Kommunen ist anzustreben, da nur so die durchgehende Beschilderung bis zum Fernziel gewährleistet werden kann. Sollten, wie beispielsweise beim südlichen Nachbarlandkreis Bodenseekreis, bereits eine dem aktuellen Stand entsprechende Wegweisung existieren, müssen die Ziele dieser Systematik übernommen werden.

Eine Wegweisung wird üblicherweise einmal jährlich auf Mängel geprüft. Bei jeder Befahrung wird dabei ein Mängelprotokoll angefertigt, dass der zuständigen Behörde übermittelt wird.

Damit die Radwegweisung kontinuierlich und durchgängig beschildert und langfristig erhalten bleiben kann, sollten folgende Arbeitshin-

weise beachtet werden:

Hinweise zum
Betrieb der
Radwegwei-
sung

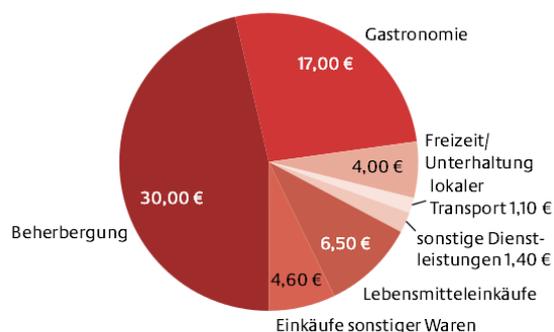


Abbildung 19: Wegweiser im Bodenseekreis mit Fernziel Ravensburg

- Neukonzeption, Überarbeitung, Optimierung oder Anpassung der Radwegweisung (bei Weiterführung der vorhandenen Systematik),
- Anlegen eines vollständigen Radwegweisungskatasters der bestehenden Radwegweisung,
- Benennung eines Ansprechpartners für Planung und Unterhaltung,
- Neu geschaffene Radwegeverbindungen in das Kataster einpflegen
- Schaffung eines Zuständigkeitsbereiches „Radwegweisung“ beim Bauhof mit einem verantwortlichen Mitarbeiter
- Vorhalten von Zwischenwegweisern und Materialien zur Wiederbefestigung von Radwegweisern

Zusätzlich zu der oben behandelten Wegweisung, die sich hauptsächlich an den Alltags- und Freizeitfahrer der Region richtet, sollte die Entwicklung einer touristischen Radroute angestrebt werden.

Mit einer touristischen Radroute kann die Region Oberschwaben-Bodensee und die Stadt Ravensburg positiv vermarktet und enormes touristisches Potenzial gebunden werden.



Insgesamt 64,60 € pro Kopf und Tag

Abbildung 20: Durchschnittliche Ausgaben Radtourist pro Tag - Quelle: Europäische Reiseversicherung AG und DZT 2008

In der Grundlagenuntersuchung zum Fahrradtourismus in Deutschland¹⁰ heißt es, dass der Fahrradtourismus „... eines der am weitesten verbreiteten Nachfragesegmente ist und sich zunehmender Beliebtheit erfreut.“ Dazu trage mehr und mehr auch die „hohe Umweltverträglichkeit“ maßgeblich bei.

Wirtschaftlich ist dies deutlich zu erkennen. In der Untersuchung heißt es weiter, dass auf den

Fahrradtourismus jährlich mehr als neun Milliarden Euro Bruttoumsätze zurückzuführen sind, Tendenz weiter steigend. Der durchschnittliche Fahrradtourist gibt demzufolge pro Tag 64,40 € aus (siehe Abbildung 20).

¹⁰ Grundlagenuntersuchung zum Fahrradtourismus in Deutschland, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, September 2009, Berlin

Im Bereich des Fahrradtourismus gibt es mehrere Möglichkeiten. Die einfachste und auch kurzfristig umsetzbare Lösung ist eine kommunale Rundroute, beispielsweise „Rund um Ravensburg“, die sich hauptsächlich an die

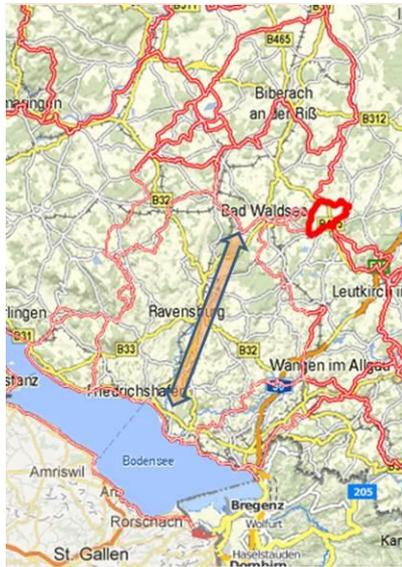


Abbildung 21: Touristische Radrouten in der Region Oberschwaben-Bodensee

Bürger der Stadt richtet. Der wirtschaftliche Effekt dabei ist relativ gering, die Werbewirksamkeit pro Fahrrad in der Stadt selbst aber sehr positiv.

Den höchsten wirtschaftlichen Nutzen versprechen in der Regel die vom Land oder Bund betriebenen Fernradwege. Eine Streckenführung durch Ravensburg ist hier nur durch langfristige Lobbyarbeit bei den zuständigen Stellen erreichbar.

Empfohlen wird daher die dritte Möglichkeit, eine regionale Radroute, die die Lücke im Radroutennetz rund um Ravensburg schließt und eine direkte Verbindung von Biberach an der Riß bis zum Bodensee schafft (siehe Abbildung 21). Diese Verbindung kann als sinn-

volle Alternative zum Donau-Bodensee-Radweg, der kurz vor Biberach nach Osten und an Ravensburg vorbei führt, angeboten werden.

Der Abstimmungsaufwand bei einer angenommenen Routenführung durch die neun Kommunen Biberach, Ummendorf, Eberhardzell, Bad Waldsee, Baintd, Weingarten, Ravensburg, Meckenbeuren und Eriskirch ist überschaubar.

6.5 Kostenschätzung Wegweisung

Das in diesem Konzept entwickelte Streckennetz umfasst 36 Kilometer Schnellverbindungen, 51 Kilometer Hauptverbindungen und 63 Kilometer Verkehrsverbindungen.

Bei einem allgemein angenommen Kostensatz von 500 Euro pro Kilometer¹¹ für ein neu zu entwickelndes Wegweisungsnetz bedeutet dies Kosten in Höhe von 75.000 Euro für das gesamte Netz. Die Kosten setzen sich aus 30 Prozent Planung, 40 Prozent Herstellung und 30 Prozent Montage zusammen.

¹¹ Erfahrungswerte Planungsbüro VAR, Darmstadt, 2002-2013

Verbindungstyp	Länge in km	Kosten
Verkehrsverbindung	63	31.500,00 €
Hauptverbindung	51	25.500,00 €
Schnellverbindung	36	18.000,00 €
Gesamt	<u>150</u>	<u>75.000,00 €</u>

Abbildung 22: Kostenschätzung Wegweisung

Angenommen wird dabei, dass es sich um ein Netz mit etwa gleichen Teilen innerörtlicher und außerörtlicher Verbindungen handelt. Ist der Anteil der Strecken innerorts deutlich höher, können sich die Kosten noch erhöhen.

Eine zeitlich versetzte, beispielsweise routenorientierte Umsetzung ist möglich. Dabei muss unbedingt beachtet werden, dass die Ziel-Matrix vor der Umsetzung zu erstellen ist, um Widersprüchlichkeiten an den Netzknoten zwischen einzelnen Routen zu vermeiden.

7 Abstellanlagen

Abstellanlagen werden im Bereich der Radverkehrsplanung häufig vernachlässigt. Dabei sind geeignete Abstellanlagen im System Radverkehr unumgänglich. In der kürzlich herausgegebenen Veröffentlichung der FGSV, Hinweise zum Fahrradparken¹² heißt es dazu: „Quantitativ und qualitativ anforderungsgerechte Fahrradparkmöglichkeiten an der Quelle und am Ziel von Verkehrsbeziehungen beeinflussen die Fahrradnutzung positiv.“

Im Radverkehrshandbuch Radland Bayern¹³ heißt es etwas vereinfacht: „Ausreichende und geeignete Parkmöglichkeiten sind ein Grundbestandteil der Radverkehrsinfrastruktur.“

Es gilt dabei für eine Kommune zu beachten, dass zum einen Abstellanlagen im öffentlichen Raum an den Hauptzielpunkten zur Verfügung gestellt werden, zum anderen aber auch, dass Abstellanlagen an den Quellen geschaffen werden, beziehungsweise deren Anschaffung gefördert wird.

Im Folgenden werden zunächst einige Grundlagen erläutert, bevor das Vorgehen geschildert und die Abstellanlagen anschließend unterschieden nach Quell- und Zieltyp standardisiert bewertet werden.

7.1 Grundsätze Abstellanlagen

Bei den Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen orientiert sich das Planungsbüro VAR eng an den Hinweisen zum Fahrradparken. Dies gilt bei den nutzungsspezifischen Anforderungen, der Bedarfsermittlung und den Ausführungsformen von Fahrradhaltern.

Entscheidend für die Bemessung und Gestaltung der Abstellanlagen sind die Nutzungsart und die daraus resultierende Parkdauer sowie der Parkzeitraum (siehe Tabelle 1). Danach richten sich die Ausprägungen mit Blick auf die Soziale Kontrolle, Diebstahlschutz, Wetterschutz, Zentralität und Standsicherheit.

¹² Hinweise zum Fahrradparken, FGSV, 2012, Köln, Mitarbeit u.a. Dipl.-Ing. Uwe Petry, Büro VAR

¹³ Radverkehrshandbuch Radland Bayern, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren, 2011, München, Mitarbeit u.a. Dipl.-Ing. Uwe Petry, Büro VAR

Tabelle 1: Anforderungen an Abstellanlagen

Nutzung	Parkzeitraum			Parkdauer			Anforderungen				
	tagsüber	abends	nachts	Kurzfristig	mittelfristig	langfristig	Soziale Kontrolle	Diebstahlschutz	Wetterschutz	Zentralität	Standicherheit
ÖPNV	X	X	0	0	x	0	++	+	++	+	+
ÖPNV mit ausgeprägtem Einpendelverkehr (Boxen)	X	X	X	0	x	x	++	++	++	+	+
Schulen/ Ausbildungsstätten	X	0	0	0	x	0	++	+	++	+	++
Arbeitgeber	X	X	0	0	x	0	+	+	++	+	0
Wohngebäude	X	X	X	0	x	x	+	++	++	0	+
Freizeit	X	X	0	X	x	0	+	+	0	+	0
Einzelhandel	X	X	0	X	0	0	0	+	0	++	++

Als Faustregel gilt hierbei: Je länger die Parkdauer, desto höher die Anforderungen an Soziale Kontrolle, Diebstahlschutz und Wetterschutz. Liegt der Parkzeitraum in der Nacht, wird die Bedeutung der Sicherheit deutlich erhöht. Die Bedeutung der Zentralität lässt bei längerer Parkdauer nach. Die Standicherheit bemisst sich danach, ob und wie häufig Fahrräder beladen werden.

Grundvoraussetzungen für jede Radverkehrsanlage sind die schnelle und barrierefreie Erreichbarkeit sowie ein asphaltierter oder gepflasterter Untergrund. Ebenfalls gewährleistet werden muss eine ausreichend bemessene Stellfläche pro Rad (1,5 m²).

7.2 Vorgehen

Befahrung:

Im Rahmen der Befahrung wurden alle Abstellanlagen entlang des definierten Netzes erfasst und bewertet.

Konzeptionelle Bewertung:

Es wurden mit Blick auf Fahrradabstellanlagen alle bedeutenden Quellen und Ziele des Radverkehrs ermittelt und der jeweilige Bedarf abgeschätzt. Basierend darauf werden im Folgenden Empfehlungen getroffen. Zusätzlich wird eine Einteilung der Abstellanlagen nach Quell- und Zieltyp und den daraus resultierenden Attributen wie Parkdauer und Parkzeitraum vorgenommen.

Planungen bezüglich der Abstellanlagen in der Ravensburger Kernstadt werden aktuell bereits durch das Tiefbauamt betrieben und sind daher nicht Bestandteil dieses Radverkehrskonzeptes.

Generell gilt für Anlagen in von Einzelhandel geprägten Bereichen, dass gemäß Tabelle 1 in Kapitel 7.1 dezentrale, auf kurzzeitiges Parken ausgelegte Abstellanlagen anzustreben sind.

7.3 Bewertung der Abstellanlagen

ÖV-Anlagen (B+R)

Laut einer Studie der TU Dresden beträgt die durchschnittliche Wegelänge eines Radfahrers 3,6 Kilometer¹⁴. Aufgrund der stetig zunehmenden Verbreitung der Pedelecs kann hier mit einem weiteren Wachstum gerechnet werden. Der Durchschnittsradfahrer wird in Zukunft zwischen zwei und sieben Kilometer zurücklegen.

Vor diesem Hintergrund bietet die Kombination Rad – ÖV eine Chance, längere Strecken umweltverträglich und entspannt zurückzulegen. Entscheidend ist dabei neben der guten Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen eine zielnahe, sichere und komfortable Abstellgelegenheit.

Das B+R-Konzept beinhaltet sowohl den sogenannten Vortransport, die Fahrt von der Quelle, beispielsweise dem Wohnort, zur Haltestelle, als auch den Nachtransport, die Fahrt von der Haltestelle zum Zielort, beispielsweise der Arbeitsstätte.

Der radverkehrliche Einzugsbereich eines Bahnhofs kann mit etwa drei Kilometern angenommen werden (siehe Abbildung 23). An überregionalen Bahnhöfen, Endhaltestellen und Tarifgrenzen werden deutlich größere Einzugsbereiche zu Grunde gelegt.

Im Bereich von ÖV-Haltestellen unterscheidet man generell zwischen drei Kategorien mit abweichenden Nutzeranforderungen:



Abbildung 23: Radverkehrliches Einzugsgebiet einer Haltestelle, Radlhandbuch Bayern

¹⁴ System repräsentativer Verkehrsbefragung, TU Dresden, 2009, Datengrundlage MiD 2008

Kategorie 1: Stationen mit Bahnverkehr und ausgeprägtem Einpendelverkehr (Fernbahnhof, überregionaler Bahnhof)

- Hoher Bedarf an überdachten Abstellanlagen, gegebenenfalls auch an ein Fahrradparkhaus
- Bedarf an gesondert abschließbaren Boxen etc.
- zusätzlich kleinere dezentrale Abstellanlagen an allen Eingängen
 - ➔ Bahnhof Ravensburg

Kategorie 2: Stationen mit Bahnverkehr und geringem Einpendelverkehr (Regionaler Bahnhof)

- Bedarf an überdachten Abstellanlagen
- Ggf. dezentrale Struktur
 - ➔ Bahnhof Weißenau
 - ➔ Bahnhof Oberzell

Kategorie 3: Bushaltestellen, die außerhalb der Kernstadt liegen

- Geringer Bedarf an überdachten Abstellanlagen
 - ➔ Weststadt, Meersburger Straße
 - ➔ Weststadt, Hochbergstraße
 - ➔ Schmalegg, Schmiede/Ortsmitte
 - ➔ Weststadt, Rümelin-Platz
 - ➔ Bavendorf
 - ➔ Oberzell, Sportplatz
 - ➔ Untereschach
 - ➔ Obereschach
 - ➔ Oberhofen
 - ➔ Sickenried, Waldstraße
 - ➔ Torkenweiler, Dorfstraße
 - ➔ Weinberg
 - ➔ Knollengraben

Im Folgenden werden die einzelnen Haltestellen analysiert und Empfehlungen ausgesprochen:

Kategorie 1

Bahnhof Ravensburg

Bewertung: Mit Blick auf die Fahrradmitnahme bietet der Bahnhof Ravensburg durch die an beiden Zugängen und am Bahnsteig vorhandenen geräumigen Aufzüge optimale Bedingungen, insbesondere auch für Fahrradtouristen mit Gepäcktaschen. Im Bereich Abstellanlagen besteht Optimierungsbedarf. Es gibt insgesamt sieben Abstellanlagen, die dezentral im direkten Bahnhofsumfeld angeordnet sind. Drei Anlagen davon sind überdacht. Es stehen 20 Fahrradboxen zur Verfügung.

Tabelle 2: Abstellanlagen Bahnhof Ravensburg

Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle	Auslastung in %	Nicht fahrtüchtig in %	Anzahl Wildparker
1	40	+	X	++	O	55	20	0
2	72	-	X	-	-	50	15	0
3	32	+	0	O	++	80	15	0
4	30	--	0	-	++	30	10	2
5	20	+	0	+	+	40	10	0
6	36	+	0	+	++	80	10	0
7	72	+	X	+	++	95	10	3
Boxen	20	++	0	++	O			0
Gesamt	322					61,429		5

1



2



3



4



5



6



7

Quelle: Alle Planungsbüro VAR



Bedarf: Die Gesamtauslastung aller Abstellanlagen an den drei erfassten Tagen liegt bei 61 Prozent. Vor dem Hintergrund, dass es an zwei Erfassungstagen teils stark regnete und der Tatsache, dass insbesondere die zielnahen Abstellanlagen (3,6,7) Auslastungen von bis zu 100 Prozent haben, liegt hier ein Bedarf an zusätzlichen Abstellanlagen vor.

Empfehlung:

Auf der östlichen Seite des Bahnhofs, der Innenstadtseite, ist auf Grund der geringen Freifläche und dem Grundsatz der Zielnähe von Abstellanlagen keine deutliche Vergrößerung im Bestand möglich. Es wird daher empfohlen, weitergehende Untersuchungen bezüglich der Planungen von mehr- oder untergeschossigen Abstellanlagen anzustellen.

Kurz- bis mittelfristig sollten die Abstellanlagen 2, 4 und 5 aufgewertet werden.



Quelle: Planungsbüro VAR

Abbildung 24: Fahrradtiefgarage Basel Bahnhof

Die Auslastung an der westlichen Seite ist geringer als im Durchschnitt. Bei einem steigenden Radverkehrsanteil und einer besseren Erschließung der Westseite besteht dort mittel- bis langfristig Bedarf an weiteren Abstellplätzen. Mögliche Flächen befinden sich sowohl direkt am Treppenabgang als auch auf der Freifläche an der Schussen.

Für Anlage 2 ist dies durch ein Ersetzen der Felgenklemmer durch Anlehnbügel oder der bei den anderen Anlagen bereits verwendeten Beta-Hoch-Tief-Parker zu erreichen. Anlage 4 und 5 sollten zu einer zusätzlichen Großanlage nach dem Vorbild von Anlage 1 und 7 zusammengefasst werden. Der zur Verfügung stehende Raum wird zur Zeit nicht optimal genutzt.

Die Auslastung an der westlichen Seite ist geringer als im Durchschnitt. Bei einem steigenden Radverkehrsanteil und einer besseren Erschließung der Westseite besteht dort mittel- bis langfristig Bedarf an weiteren Abstellplätzen. Mögliche Flächen befinden sich sowohl direkt am Treppenabgang als auch auf der Freifläche an der Schussen.



Quelle: NV/BW

Abbildung 25: Fahrradstation Freiburg Hbf

In Frage kommt dabei etwa eine Fahrradstation wie am Hauptbahnhof Freiburg (siehe Abbildung 25), ein Biketower wie in Meckenbeuren oder eine Fahrradtiefgarage wie in Basel (siehe Abbildung 24).

Ein weiterer Ausbau der Fahrradabstellanlagen am Bahnhof ist insbesondere dann notwendig, wenn es der Stadt Ravensburg mittelfristig gelingt, den Radverkehrsanteil wie geplant zu steigern.

In Frage kommt dabei etwa eine Fahrradstation wie am Hauptbahnhof Freiburg (siehe Abbildung 25), ein Biketower wie in Meckenbeuren oder eine Fahrradtiefgarage wie in Basel (siehe Abbildung 24).

Alle aufgeführten baulichen Anlagen sind von der Größe her flexibel und an den Bedarf in Ravensburg anpassbar.

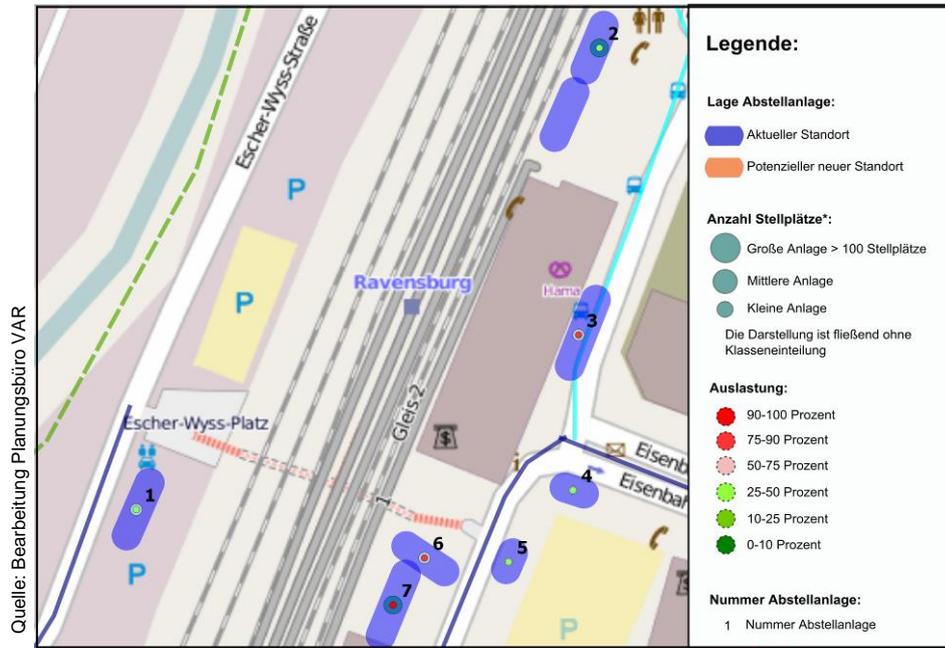


Abbildung 26: Lageplan Abstellanlagen Bahnhof Ravensburg

Kategorie 2

Bahnhof Weißenau

Bewertung: Es gibt drei überdachte Abstellanlagen an zwei Standorten mit insgesamt 30 Stellplätzen. Die Abstellanlagen befinden sich sowohl östlich als auch westlich der Gleise. Beide Bahnsteige können somit ohne Gleisquerung erreicht werden. Die Auslastung wurde an zwei Tagen einmal vormittags (sehr hohe Auslastung) und einmal nachmittags (hohe Auslastung) erhoben.

Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle	Auslastung in %	Nicht fahrtüchtig in %	Anzahl Wildparker
1	10	0	X	O	+	95	10	2
2	20	0	X	--	-	50	10	1
Gesamt	30					72,5		3



Bedarf: Die hohe Auslastung trotz des schlechten Zustandes insbesondere der Abstellanlage 2 zeigen eine starke B+R-Nachfrage. Mit Blick auf die größeren Arbeitgeber im näheren Umkreis (bis drei Kilometer) der Station ist auch der Nachtransport vom Bahnhof zum Ziel zu beachten. Hier liegt ein Bedarf an Fahrradboxen vor.

Empfehlung: Der Standort von Abstellanlage 1 muss um zusätzliche Stellplätze erweitert werden. Der Standort von Abstellanlage 2 sollte auf Grund der schlechten Einsehbarkeit verlegt werden. Sinnvoll ist hier eine Verlegung der Abstellanlagen direkt an den Bahnsteig, um eine bessere Einsehbarkeit zu gewährleisten und somit dem Problem des vorherrschenden Vandalismus vorzubeugen. Alternativ kann auch der Bau einer abschließbaren Fahrradgarage sinnvoll sein. Ausreichend Fläche steht dafür zur Verfügung.

Des Weiteren wird der Bau von Fahrradboxen empfohlen. Als Standort dafür bietet sich der bisherige Standort von Anlage 2 an.

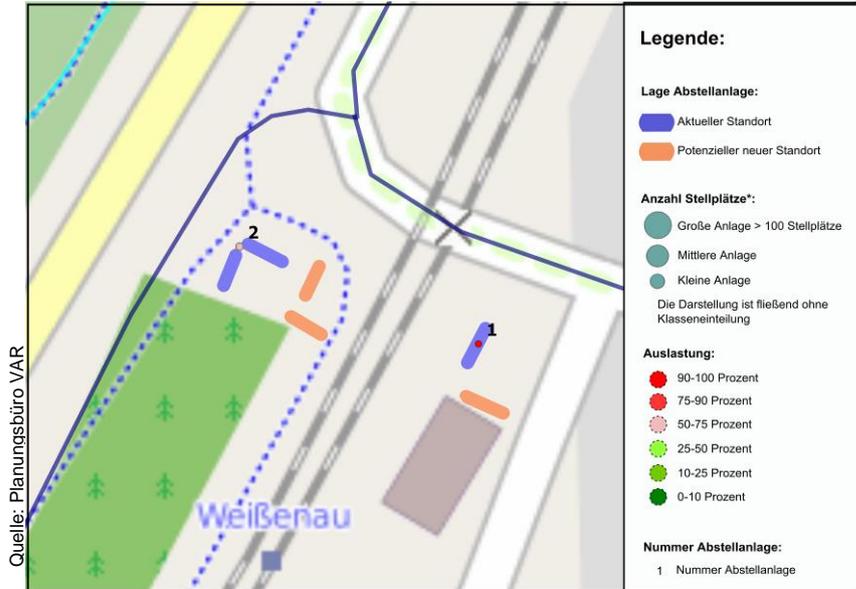


Abbildung 27: Lageplan Abstellanlagen Bahnhof Weißenau

Bahnhof Oberzell

Bewertung: Es gibt zwei überdachte Abstellanlagen an einem Standort mit insgesamt 30 Stellplätzen. Die Auslastung wurde an zwei Tagen erhoben. Die Abstellanlage befindet sich auf der östlichen Seite der Bahnlinie Richtung Ravensburg.

Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle	Auslastung in %	Nicht fahrtüchtig in %	Anzahl Wildparker
1	20	0	X	+	0	45	10	0
Gesamt	20					45		0

1



Bedarf: Mit 45 Prozent Auslastung und keinen wild geparkten Fahrrädern ist der Bedarf an B+R-Stellplätzen weitestgehend gedeckt.

Empfehlungen: Durch ein verbessertes Angebot kann unter Umständen auch die Nachfrage gestärkt werden. Sinnvoll wäre daher eine zusätzliche Abstellanlage westlich der Gleise auf der „Wohnseite“ Oberzells. Dies würde ein Abstellen des Fahrrads bei geschlossener Schranke ermöglichen.

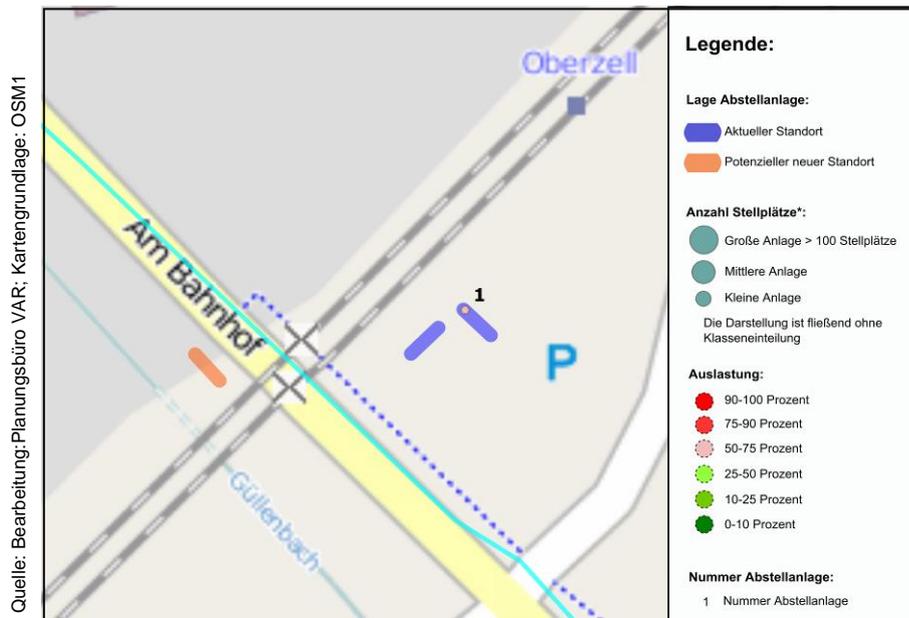


Abbildung 28: Lageplan Abstellanlagen Bahnhof Oberzell

Kategorie 3

Bushaltestellen

Bewertung: Durch seine Funktion als Mittelzentrum und den zahlreichen großen Arbeitgeber hat Ravensburg aus den umliegenden Ortschaften hohe Einpendlerzahlen. Die meisten Ortschaften sind über Buslinien an die Kernstadt angebunden. Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen können daher sinnvoll sein. Da der Busverkehr innerorts üblicherweise eine nur unwesentlich höhere, abschnittsweise bedingt durch dicht aufeinander folgende Haltestellen auch eine niedrigere, Durchschnittsgeschwindigkeit als ein Radfahrer hat, sind B+R-Anlagen nur an Bussen interessant, die die Fläche erschließen. Dies gilt besonders in topografisch bewegten Gebieten, wie etwa entlang den Linien 1 und 2 in die Weststadt und weiter nach Schmalegg und Horgenzell sowie der Linie 7 nach Grünkraut/Bodnegg. An den Stationen Obereschach, Weißenau und Bavendorf existieren bereits Abstellanlagen. An den Haltestellen Oberhofen, Henri-Dunant-Straße und Weingartshof wurden während der Befahrung wild geparkte Fahrräder vorgefunden.

Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle	Auslastung in %	Nicht fahrtüchtig in %	Anzahl Wildparker
Bavendorf	10	+	X	+	0	10	0	0
Obereschach	6	0	X	0	+	50	0	0
Weißenuau	8	+	0	0	+	12,5	0	0

Bedarf: Von der Auslastung her zeigt lediglich die Abstellanlage in Obereschach ein erhöhtes Interesse der Bürger an der Verkehrsmittelkombination Bus und Fahrrad. Die wild abgestellten Fahrräder an den Stationen Oberhofen, Henri-Dunant-Straße und Weingartshof weisen auf einen Bedarf hin.



Abbildung 29: Bushaltestelle Oberhofen



Abbildung 30: Bushaltestelle Henri-Dunant-Str.

Empfehlung: Es sollten an allen oben aufgeführten Haltestellen drei bis fünf nicht überdachte Fahrradbügel aufgestellt werden. An Hand der Auslastung kann der weitere Bedarf an größeren Anlagen ermittelt werden.

Die Fahrradabstellanlage Obereschach sollte modernisiert und vergrößert werden.

Schulen / Ausbildungsstätten

Das Verkehrsverhalten wird in der Jugend geprägt. Durch die Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen kann die Mobilitätskarriere nachhaltig beeinflusst werden. Veraltete und nicht dem Stand der Technik entsprechende Anlagen tragen dazu bei, dass Schüler mit Erwerb des Führerscheins überwiegend auf das Kfz umsteigen, da die Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad im Bewusstsein der Schüler mit einem negativen Image verbunden wird. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes werden alle weiterführenden Schulen, also Gymnasien, berufliche Schulen, Realschulen und Hauptschulen betrachtet. Bei Gymnasien und Realschulen wird erfahrungsgemäß ein höherer

Radverkehrsanteil erzielt, als bei beruflichen Schulen. Begründet wird dies zum einen durch einen größeren Einzugsbereich der beruflichen Schulen und damit verbundenen längeren Schulwegen und zum anderen durch das höhere Alter sowie das erstmalige Einkommen der Berufsschüler, das zwar leicht rückläufig, aber immer noch zu einem hohen Anteil in die motorisierte Mobilität investiert wird. Zu beachten ist bei Berufsschulen die nur abschnittsweise Anwesenheit der Auszubildenden in der Schule. Die Deutsche Verkehrswacht rät von einer Nutzung des Fahrrads für den Schulweg im Grundschulalter ab¹⁵. Daher werden Grundschulen nicht in die Untersuchung einbezogen.

An Schulen handelt es sich wie bei den Arbeitsplatzstandorten um langfristiges Parken. Diebstahlschutz (Rahmenhalter) und soziale Kontrolle sind auf Grund des längeren Parkzeitraumes und der hohen Anfälligkeit für Vandalismus an Schulen besonders wichtig. Die Abstellanlagen sollten möglichst auch einen Witterungsschutz bieten.

Schulstandort Spohn-, Welfen- und Albert-Einstein-Gymnasium

Bewertung: Es gibt insgesamt sechs größere Standorte, von denen Standort 3 „wild“, also ohne jegliche Anschließmöglichkeit, genutzt wird. Des Weiteren gibt es auf dem gesamten Schulgelände stark ausgeprägtes „wild Parken“.

Der Schulstandort wurde zweimal erfasst. Alle Angaben sind gemittelt.

Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle	Auslastung in %	Nicht fahrtüchtig in %	Anzahl Wildparker
1	50	-	O	0	O	50	0	0
2	70	-	O	0	O	10	0	0
3	50	--	X	0	+	80	0	40
4	20	+	O	+	+	100	0	43
5	16	--	O	--	-	50	0	1
6	8	+	O	+	O	25	0	0
Summe	214							84

¹⁵ www.verkehrswacht-medien-service.de (Zugriff 25.04.2014)





Die erfassten Abstellanlagen entsprechen fast ausschließlich nicht dem Stand der Technik und sollten ausgetauscht beziehungsweise aufgerüstet werden, da die Schüler diese nicht ordnungsgemäß nutzen können. Es fehlt die Möglichkeit, die Fahrräder diebstahlsicher mit dem Rahmen an einem festen Gegenstand zu befestigen. Somit können die Stellplatzflächen nicht hinreichend genutzt werden.

Bedarf: Der Schulstandort Nordstadt umfasst mit dem Spohngymnasium (ca. 430 Schüler) dem Albert-Einstein-Gymnasium (ca. 720 Schüler) und dem Welfen-Gymnasium (ca. 780 Schüler) drei Gymnasien mit insgesamt knapp 2.000 Schülern. Der Einzugsbereich der Schulen umfasst die gesamte Gemarkung der Stadt Ravensburg inklusive der Ortschaften Taldorf, Schmalegg und Eschach und teilweise der Nachbarkommunen. Das Fahrrad dient daher neben dem ÖPNV als Hauptverkehrsmittel für die Schüler. Unter den gegebenen Rahmenbedingungen ist ein Radverkehrsanteil unter den Schülern von 40 Prozent realistisch. Voraussetzung dafür ist eine dem neuesten Stand entsprechende Infrastruktur.

Langfristig besteht ein Bedarf von bis zu 850 Abstellplätzen. Momentan vorhanden sind 214.

Empfehlungen: Die vorhandenen Anlagen 1 und 2, jeweils vom Typ Felgenklemmer, sollten modernisiert (Rahmenanschluss) und zumindest eine überdacht werden. Die hohe Auslastung der inoffiziellen Abstellanlage 3 zeigt

deutlich den Bedarf an überdachten Abstellanlagen. An diesem Standort sollten ebenfalls Fahrradbügel angebracht werden.

Anlage 5 muss entfernt und durch andere Standorte ersetzt werden. Mögliche weitere Standorte sind dabei dem Lageplan (siehe Abbildung 31)

zu entnehmen.

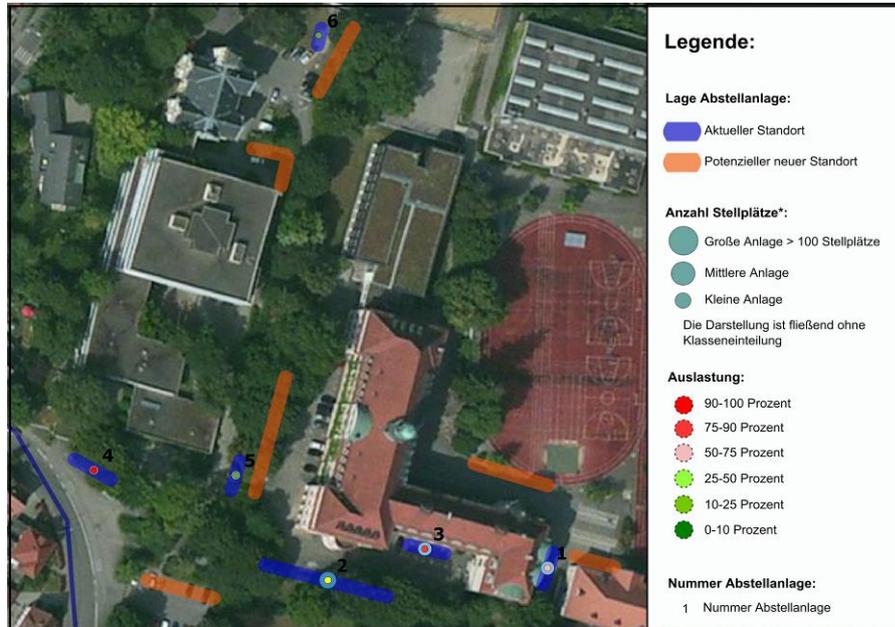


Abbildung 31: Lageplan Abstellanlagen Schulstandort Nordstadt

Bildungszentrum St. Konrad

Bewertung: Das Bildungszentrum St. Konrad verfügt über eine kürzlich neu gebaute moderne Fahrradabstellanlage mit etwa 250 überdachten Plätzen.



Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle	Auslastung in %	Nicht fahrtüchtig in %	Anzahl Wildparker
1	250	++	X	++	+	60	0	0

Bedarf: Das Bildungszentrum St. Konrad hat insgesamt etwa 920 Schüler, inklusive Grundschüler. Mit Blick auf die Lage etwas außerhalb des Stadtzentrums ist ein Anteil der Rad fahrenden Schüler von 40 Prozent anzustreben. Dies entspricht in etwa 300 Schülern. Der Bedarf ist mit den vorhandenen Abstellanlagen nahezu gedeckt. Gespräche mit Schülern ergaben, dass die Anlage gerade bei gutem Wetter komplett ausgelastet ist. Die Auslastung bei der Bestandserhebung lag jeweils zwischen 50 und 70 Prozent. An beiden Erhebungstagen herrschte schlechtes Wetter.

Empfehlung: Eine zweite, kleinere Abstellanlage (ca. 60 Stellplätze) westlich der Schule am Hang mit einer Zuwegung über die Fußwege von den Gewerblichen Schulen aus, ist sinnvoll. Schüler die aus Westen kommen, können dadurch die ansteigende Führung über die zu Stoßzeiten stark befahrene Straße „Am Sonnenbüchel“ vermeiden.



Abbildung 32: Lageplan Abstellanlagen Bildungszentrum St. Konrad

Humpisschule/Edith-Stein-Schule

Bewertung: Die Humpisschule verfügt über 98 überdachte Abstellplätze, von denen der Großteil den aktuellen Anforderungen genügt.

1



Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle	Auslastung in %	Nicht fahrtüchtig in %	Anzahl Wildparker
1	98	+	X	+	0	40	0	0

Bedarf: Der gemeinsame Schulstandort der Humpis- und Edith-Stein-Schule hat zusammen über 3.000 Schüler. Aufgrund des speziellen Lehrangebots besteht ein großer Einzugsbereich. Es wird daher angenommen, dass der Anteil radfahrender Schüler maximal 20 Prozent erreichen kann. Es besteht daher ein Bedarf von etwa 450 Abstellplätzen. Es wird dabei angenommen, dass auf Grund der dualen Ausbildung einiger Schüler keine ständige Anwesenheit in der Schule gegeben ist.

Bei 98 vorhandenen Plätzen mit einer mittelmäßigen Auslastung besteht noch hohes Potenzial.

Empfehlung: Es sollte eine zusätzliche moderne Abstellanlage, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit dem St. Konrad Bildungszentrum und/oder den Gewerblichen Schulen, errichtet werden. Bei großen Schulstandorten, wie hier vorliegend, ist eine dezentrale Struktur der Abstellanlagen förderlich. Darüber hinaus wird empfohlen, dass weitergehende Maßnahmen zur Förderung der Fahrradnutzung unternommen werden. Der vorherrschende Nutzeranteil liegt weit unter den üblichen Zahlen im Bereich weiterführender und beruflicher Schulen.



Abbildung 33: Lageplan Abstellanlagen Humpis- und Edith-Stein-Schule

Gewerbliche Schulen Ravensburg

Bewertung: Es gibt eine veraltete Abstellanlage in zentraler Lage mit circa 140 Abstellplätzen. Die Auslastung ist gering und Fremdnutzung durch motorisierte Zweiräder vorherrschend.

Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle	Auslastung in %	Nicht fahrtüchtig in %	Anzahl Wildparker
1	140	--	X	-	0	30	0	5



Bedarf: Die Gewerblichen Schulen Ravensburg haben nach eigenen Angaben etwa 2.600 Schüler. Dazu zählen Schüler mit den angestrebten Schulabschlüssen Hauptschulabschluss, Fachschulreife, Fachhochschulreife und allgemeine Hochschulreife als auch Berufsschüler, die eine duale Ausbildung absolvieren. Für die Gewerblichen Schulen Ravensburg wird ein Radverkehrsanteil von 20 Prozent angestrebt. Insgesamt besteht folglich ein geschätzter Bedarf an 300 Abstellplätzen. Negativ auf einen hohen Anteil radfahrender Schüler wirkt sich das umfangreiche Parkangebot für den MIV und dessen gute Erschließung über die Ulmer Straße und die B 32 aus.

Empfehlung: Die bestehende Abstellanlage muss modernisiert und deutlich von motorisierten Zweirädern getrennt werden. Es sollte eine zusätzliche moderne Abstellanlage, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit dem St. Konrad Bildungszentrum und/oder den Gewerblichen Schulen, errichtet werden. Bei großen Schulstandorten, wie hier vorliegend, ist eine dezentrale Struktur der Abstellanlagen förderlich. Darüber hinaus wird empfohlen, dass weitergehende Maßnahmen zur Förderung der Fahrradnutzung unternommen werden. Der vorherrschende Nutzeranteil liegt weit unter den üblichen Zahlen im Bereich weiterführender und beruflicher Schulen.



Abbildung 34: Lageplan Abstellanlagen Gewerbliche Schulen

Realschule Ravensburg

Bewertung: Die Realschule Ravensburg wird durch die Frauenstraße in zwei Standorte getrennt. Am Standort westlich der Frauenstraße existieren zwei

Abstellanlagen mit 40 veralteten Felgenklemmern und 24 Stellplätzen mit Rahmenanschluss. Der Standort östlich der Frauenstraße verfügt über 28 teilweise überdachte und großzügig bemessene moderne Stellplätze. Die Auslastung der Anlagen war bei beiden Erfassungen hoch. Problematisch ist die Verkehrssituation mit den stark befahrenen Straßen Wilhelmstraße und Frauenstraße rund um die Schule.

Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ	Überdachung	Zustand	Soziale Kontrolle	Auslastung in %	Nicht fahrtüchtig in %	Anzahl Wildparker
1	40	--	O	O	++	60	0	0
2	24	++	O	+	O	0	0	0
3	28	++	X	+	++	70	0	0

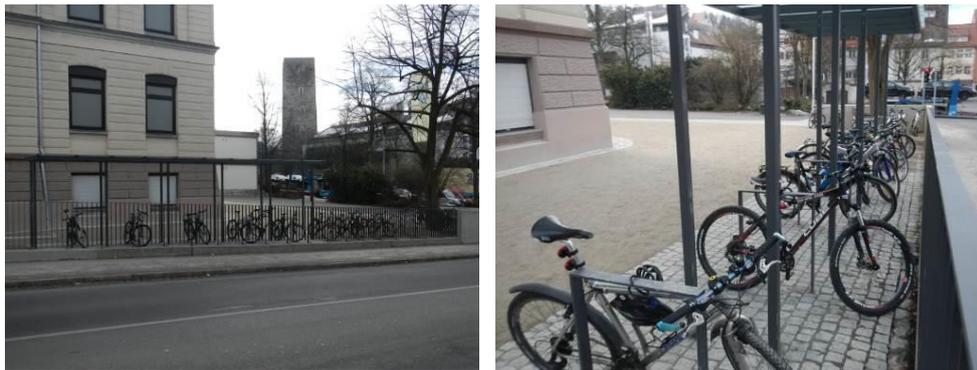
1



2



3



Bedarf: Die Realschule hat 730 Schüler. Aufgrund der Altersstruktur der Schüler und der zentralen Lage der Schule wird ein Schülerradverkehrsanteil von 40 Prozent als realistisch eingestuft. Mit dieser Annahme ergibt sich ein Bedarf von 290 Stellplätzen. Soll dieses Ziel langfristig erreicht werden, fehlen folglich 190 Stellplätze.

Empfehlung: Die fehlenden Abstellanlagen sollten in zwei Schritten nachgerüstet werden. Die bestehende Abstellanlage 1 muss modernisiert werden.

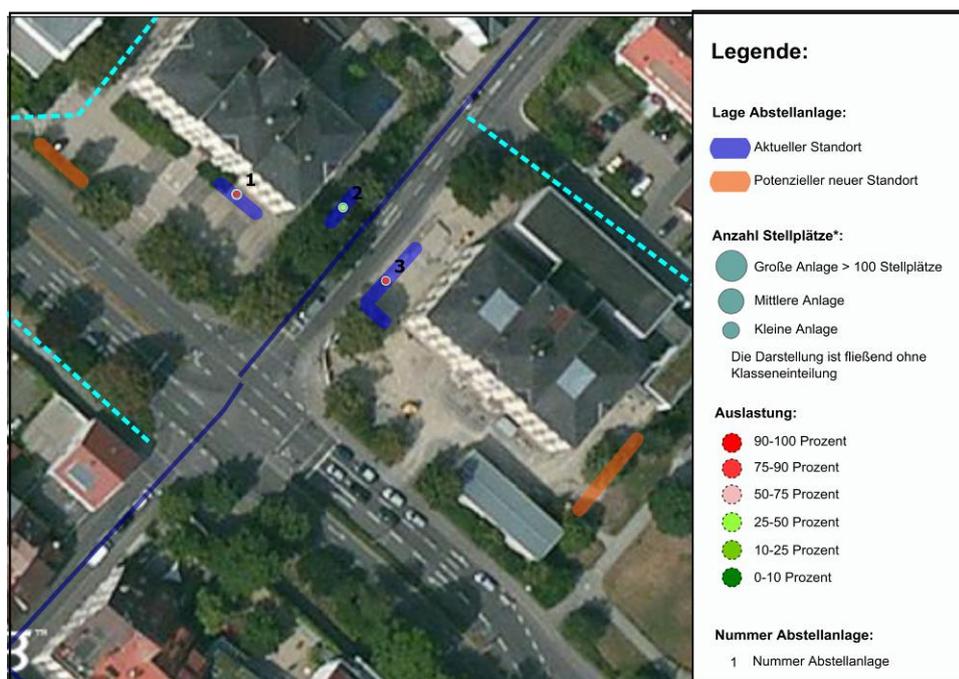


Abbildung 35: Lageplan Abstellanlage Realschule Ravensburg

Grund- und Hauptschulen

Kinder sollen bis zur Vollendung des 10. Lebensjahres in der Regel nicht alleine zur Schule fahren. Abstellanlagen an Grund- und Hauptschulen sind

trotzdem sinnvoll, da Kinder gegebenenfalls gemeinsam mit ihren Eltern zur Schule fahren und dort wieder abgeholt werden.

Fazit Abstellanlagen Schulen

Es bestehen mit Ausnahme des Bildungszentrums St. Konrad an keiner Schule in Ravensburg ausreichend moderne, dem aktuellen Stand der Technik entsprechende Abstellanlagen. Dies ist einer von mehreren Gründen für den geringen Anteil an Rad fahrenden Schülern.

Es ist daher notwendig, die Rahmenbedingungen für den schulischen Radverkehr attraktiver zu gestalten. Der Bau von Abstellanlagen ist dabei nur eine von vielen möglichen Maßnahmen. Es wird ein schrittweiser Ausbau von modernen Abstellanlagen empfohlen, der von weiteren Maßnahmen begleitet wird.

Arbeitgeber

Arbeitgeber profitieren in verschiedenen Bereichen davon, wenn ihre Angestellten mit dem Rad zur Arbeit fahren. Dies zahlt sich mit einem geringeren Krankenstand, einem geringeren Flächenverbrauch, einer höheren Produktivität und mit einem positiven Image für die Firma aus.

In der Broschüre „Gute Argumente für betriebliche Radverkehrsförderung in Wirtschaft und öffentlicher Verwaltung“ des baden-württembergischen Ministeriums für Wirtschaft und Finanzen¹⁶ werden diverse Studien zur betrieblichen Radverkehrsförderung ausgewertet. Es heißt dort: „Laut einer Überblicksstudie nehmen die Fehlzeiten im Durchschnitt aller Studienergebnisse um mehr als 25 % ab“.

Bewertung: Das Angebot an Abstellanlagen im Bereich privater Arbeitgeber ist in Ravensburg sehr unterschiedlich ausgeprägt.

¹⁶ Gute Argumente für betriebliche Radverkehrsförderung in Wirtschaft und öffentlicher Verwaltung, Baden-Württembergisches Ministerium für Wirtschaft und Finanzen, Januar 2012, Stuttgart



Beispielhafte Abstellanlage Andritz, Brühlstraße



Beispielhafte Abstellanlage Andritz, Brühlstraße



Überdachte Fahrradabstellanlage Kolping Bildungszentrum, Gartenstraße



Mangelhafte unüberdachte Abstellanlage mit Felgenklemmern Oberschwabenklinik



Mangelhafte Abstellanlage, Felgenklemmer, ungeordnet, Vetter, Schützenstraße



Gute Abstellanlage, TWS, Georgstraße



Überdachte Abstellanlage mit Felgenklemmern, Berufsbildungswerk

Bedarf: Der Bedarf muss für jeden Arbeitgeber einzeln ermittelt werden. Dies kann nur unter Berücksichtigung der individuellen Umstände bei den jeweiligen Firmen geschehen. Maßgeblich hängt der Bedarf von der Mitarbeiteranzahl ab.

Empfehlungen: Es wird empfohlen, dass die Stadt Ravensburg alle Arbeitgeber mit mehr als 50 Mitarbeitern anschreibt, die Vorteile und Chancen einer betrieblichen Radverkehrsförderung darlegt und in einem weiteren Schritt empfiehlt, einen Radverkehrsbeauftragten zu ernennen.

Dieser dient zukünftig als Kontaktperson für von der Stadt Ravensburg organisierte Veranstaltungen zur betrieblichen Radverkehrsförderung. Dort können beispielsweise Unterstützung bei der Planung von Fahrradabstellanlagen angeboten und konkrete Wege zur Umsetzung aufgezeigt werden.

Best Practice: Bike + Business

Projekt: Das Projekt "bike + business" startet im Jahr 2002 und verknüpft die Interessen fahradfahrender MitarbeiterInnen mit denen "ihrer" Unternehmen. Bike + business will einen Beitrag dazu leisten, Berufspendler zu einem Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zu motivieren und somit den Radverkehrsanteil am Modal-Split des Berufsverkehrs zu erhöhen. Wesentlicher Bestandteil der Aktivitäten ist dabei die Beratung bei Fahrradabstellanlagen am Arbeitsplatz sowie die fachliche Begleitung bei deren Planung.

Träger: Träger ist Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) sowie der Regionalverband FrankfurtRheinMain

Finanzierung: Die Träger finanzieren Werbung und Veranstaltungen und beraten die interessierten Unternehmen kostenlos. Bau- und Planungskosten werden durch die Unternehmen selbst getragen.

Bewertung: Das Projekt wird seit mittlerweile über zehn Jahren erfolgreich umgesetzt und hat dazu beigetragen, dass sich die firmenseitige Fahrradinfrastruktur in vielen teilnehmenden Firmen deutlich verbessert hat. Die Vorgehensweise ist nahezu identisch in kleineren Kommunen oder kommunalen Verbänden umsetzbar.

Foto:



Quelle: www.bikeandbusiness.de, Stand 2013

Kontakt: Regionalverband FrankfurtRheinMain, Georgios Kontos

Wohnhäuser

Bei Wohngebäuden liegt ein sehr differenzierter Bedarf für das Fahrradparken vor.

Es muss zwischen kurz- und mittelfristigem Besucherparken, langfristigem Parken der Bewohner über Nacht und dauerhaftem Parken, beispielsweise über eine Schlechtwetterperiode, insbesondere im Winter, unterschieden werden.

Der größte Bedarf besteht dabei im Allgemeinen im Bereich des langfristigen Bedarfs. Gerade in dicht bebauten Wohngebieten stehen solche Anlagen in der Regel nicht, in zu kleiner Anzahl oder nur schwer erreichbar zur Verfügung. Im Nationalen Radverkehrsplan steht dazu: „Besonders in dicht bebau-

ten Stadtvierteln kann es notwendig werden, ausreichend Flächen zum Abstellen von Fahrrädern zur Verfügung zu stellen...“.¹⁷

Eine Kommune hat im Wesentlichen zwei Möglichkeiten zur Förderung von Abstellanlagen im Bereich von Wohngebäuden. Zum einen ist eine Fahrradstellplatzsatzung, die bei Neu- und wesentlichen Umbaumaßnahmen von Wohngebäuden Anwendung findet, empfehlenswert. Mehr dazu unter Abschnitt 7.4.

Als zweite Möglichkeit wird einer Kommune in den Hinweisen zum Fahrradparken auch die Möglichkeit eingeräumt, die Einrichtung von Abstellplätzen im öffentlichen Raum durch private Nutzer oder gemeinnützige Einrichtungen zu fördern. Dazu heißt es: „Eigentümer oder Mieter einer Wohnung können ebenfalls außerhalb des Grundstücks Abstellplätze einrichten. Die Kommunen sollten ihnen die Hersteller anforderungsgerechter ortsüblicher Abstellplatztypen nennen, die baulichen Möglichkeiten prüfen und privat gekaufte Fahrradhalter installieren.“

¹⁷ Nationaler Radverkehrsplan, Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung, 2012, Berlin

Best Practice: Fahrradparkhaus in Dortmund

- Projekt:** Seit dem Jahr 2001 werden in Dortmund, unterstützt durch den Verkehrsclub Deutschland (VCD), Fahrradparkhäuser für private Nutzer im öffentlichen Raum errichtet und vermietet.
Im Beiblatt zum Projekt heißt es: "Nicht erst mit der Errichtung des neunten, bereits genehmigten Fahrradhauses, muss das Projekt als sehr erfolgreich bewertet werden."
- Träger:** Träger ist der VCD Dortmund, der als Vermittler zwischen Nutzern und Stadt fungiert. Für die Nutzer garantiert er eine hohe Funktionalität sowie Pflege und Organisation, für die Stadt gewährleistet er eine ausreichende Auslastung und eine einheitliche und stadtbildverträgliche Gestaltung der Fahrradparkhäuser.
- Finanzierung:** Ein Fahrradparkhaus mit zwölf Stellplätzen kostet etwa 7.000 € und ist somit nur mit finanzieller Unterstützung der Stadt möglich. In Dortmund zahlen die Nutzer eine einmalige Pauschale von 180 € sowie eine jährliche Gebühr von 15 €, über die Versicherung und Unterhalt gedeckt werden. Die Stadt Dortmund bezuschusst die Anschaffung der Häuser mit 5.500 €.
- Bewertung:** Der Mehrwert mit Blick auf den Flächenverbrauch ist äußerst positiv und das Projekt damit unterstützungswürdig. Der Organisationsablauf, der über gemeinnützige Einrichtungen wie in diesem Beispiel den VCD läuft, ist für ein Pilotprojekt sinnvoll, sollte aber mittelfristig von der Kommune übernommen werden.
Die Finanzierung sollte in Relation zu den Kosten eines Bewohnerparkausweises stehen und wird mit 180 € als zu hoch bewertet. Zwar garantiert eine hohe Nutzungspauschale die Auslastung des Parkhauses, die Hürde zur Anschaffung scheint aber zu hoch zu sein und führt dazu, dass das Projekt auch nach zehn Jahren nur

Foto:

Quelle: www.fahrradparkhaus.de, VCD Kreisverband Dortmund-Unna, Stand 2010

Kontakt: VCD Dortmund-Unna, Manfred Krüger-Sandkamp, MKruegerS@aol.com

Besonders geeignet sind dafür sogenannte Fahrradkleingaragen, „die nur einer begrenzten Anzahl von Personen zur Unterbringung von Fahrrädern, zugänglich ist.“ (FGSV, Hinweise zum Fahrradparken). Eine solche Anschaffung geht nach dem Bau in den Besitz der Kommune über und steht, sofern Kapazitäten frei sind, allen Bürgern zur Verfügung. Gegebenenfalls kann ein Nutzerentgelt erhoben werden.

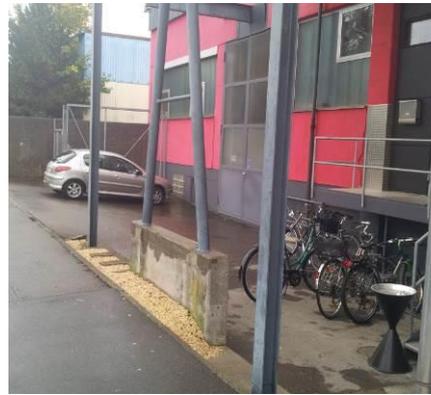
Alternativ sind Anlehnbügel im öffentlichen Raum, gegebenenfalls auf Flächen des ruhenden Pkw-Verkehrs anzustreben.

Freizeit- /Sportanlagen

Bewertung: Die Situation von Abstellanlagen im Bereich von Sport- und Freizeitanlagen ist unbefriedigend. In der Regel gibt es keine oder stark veraltete Abstellplätze. Als positives Beispiel sind die Abstellanlagen an der Kletterhalle im Sportgelände Brühlpark und die Abstellanlagen am Flappachweiher aufzuführen. Letztere genügt auf Grund der speziellen Nutzungszeiträume im Freizeitbereich auch ohne Witterungsschutz und befestigtem Untergrund den Anforderungen.



Kletterhalle, Brühlstraße



Veraltete Anlage; Fitnessstudio, Schubertstraße



Moderne Anlehnbügel, Flappachweiher



Moderne Anlehnbügel, Schlierer Straße



Moderne Anlage, Spielplatz Südstadt



Keine Anlage, Sportgelände St. Martinus

Bedarf: 32 Prozent aller zurückgelegten Wege fallen im Freizeitbereich an¹⁸.



Abbildung 36: Wegezwecke nach MiD 2008

Die Affinität zur Nutzung vom Fahrrad ist dort besonders hoch. Zeitgemäße Abstellanlagen an Sport- und Freizeiteinrichtungen genießen daher besondere Beachtung und können die Fahrradnutzung in der Freizeit noch attraktiver gestalten. Dies gilt insbesondere für Freilufteinrichtungen, die in der Regel nur bei gutem Wetter genutzt werden. Die Anforderungen mit Blick auf einen befestigten Untergrund

und Witterungsschutz und folglich die Kosten sind dabei gering.

Empfehlungen: Es sollten alle öffentlichen Sport- und Freizeiteinrichtungen auf ausreichend und funktionale Abstellanlagen geprüft werden. Privaten Einrichtungen sollten Anreize gegeben werden, entsprechende Anlagen nachzurüsten.

Im Bereich von Neubauten sollten auch Freizeiteinrichtungen in eine Stellplatzsatzung aufgenommen werden (siehe Kapitel 7.4).

¹⁸ MiD 2008, infas, DLR, 2010, Berlin

Mobile Abstellanlagen

Mobile Abstellanlagen können bei temporären Veranstaltungen, in Ravensburg beispielsweise dem Rutenfest, eingesetzt werden. Damit wird der Problematik fehlender Abstellanlagen bei solchen Veranstaltungen entgegengewirkt.



Abbildung 37: Mobile Fahrradabstellanlage, Kölner Weinwoche

Mobile Abstellanlagen können bei temporären Veranstaltungen, in Ravensburg beispielsweise dem Rutenfest, eingesetzt werden. Damit wird der Problematik fehlender Abstellanlagen bei solchen Veranstaltungen entgegengewirkt.

Eine Kommune kann bei Bedarf selbst eine Anlage kaufen und vermieten oder die Anmietung bei entsprechenden Veranstaltungen als Auflage vorgeben.

7.4 Fahrradstellplatzsatzung

Die Möglichkeit einer Stellplatzsatzung wird durch die Bauordnungen des Landes Baden-Württemberg zugelassen (LBO). Kommunen haben dabei weitestgehend Gestaltungsfreiraum, welche Anzahl von Abstellplätzen an welchen Gebäudetypen (Einzelhandel, Wohnen, Arbeiten) verlangt wird.

Im Rahmen der Änderungen der LBO, in der die Berücksichtigung von Fahrradabstellplätzen angedacht ist, muss geprüft werden, ob diese ausreichend für die Stadt Ravensburg sind. Gegebenenfalls muss über eine Stellplatzsatzung nachgedacht werden.

Anwendung findet eine Stellplatzsatzung bei Neu- und wesentlichen Umbauten. Entscheidend sind dabei die geforderten Qualitätsstandards, die sich an der in Tabelle 1 (Seite 35) genannten Anforderungen orientieren sollten.

7.5 Fazit

Die Stadt Ravensburg hat sich dem Thema Fahrradabstellanlagen seit 2011 angenommen. Es wurden zahlreiche günstig gelegene Standorte im Innenstadtbereich sowie am Bahnhof geschaffen, die im Wesentlichen den Anforderungen der Radfahrer gerecht werden. Zurzeit laufen aktuelle Planungen über weitere Standorte im Innenstadtbereich. Die Situation hat sich daher in den vergangenen zwei Jahren deutlich verbessert. Geht man weiterhin von

einem wachsenden Anteil Radfahrer aus und setzt sich der Trend zu höherwertigen Fahrrädern fort, ist ein kontinuierlicher Ausbau von Abstellanlagen zwingend notwendig. Dies kann bei besonderer Flächenknappheit auch auf Kosten von Pkw-Stellplätzen geschehen. Mit Blick auf die Kapazität und den Flächenverbrauch sind Fahrradabstellplätze deutlich „leistungsstärker“. Laut Hinweisen zum Fahrradparken können „auf der Fläche eines Pkw-Stellplatzes in der Regel vier bis sechs Fahrräder geparkt werden.“

Insgesamt ist feststellbar, dass das Thema Fahrradabstellanlage vor 2011 in Ravensburg keine bedeutende Rolle gespielt hat. Insbesondere im Bereich der schulischen und betrieblichen Mobilität besteht daher deutlich Nachholbedarf. Ebenso sind an Bushaltestellen Abstellanlagen zu installieren. Auch das Thema private Abstellplätze in Wohngebieten existierte bislang nicht.

7.6 Allgemeine Empfehlungen

Fahrradabstellanlagen müssen wie alle Einrichtungen im öffentlichen Raum regelmäßig gepflegt und gewartet werden. Insbesondere das Entfernen von nicht mehr fahrtüchtigen Fahrrädern nach vorheriger Kennzeichnung und Fristsetzung ist ein wesentlicher Bestandteil der Pflege von Fahrradabstellanlagen.

Das Land Baden-Württemberg hat die Bedeutung von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des ÖPNV erkannt und für das Jahr 2012 Fördermittel in Höhe von 600.000 Euro für „hochwertige, mindestens überdachte und möglichst geschlossene Fahrradabstellanlagen“ in den Haushalt eingestellt. In einer Mitteilung des Ministeriums¹⁹ heißt es: „Der Fördersatz soll 50 % der Gesamtkosten (ohne Grunderwerb), maximal 50.000 € betragen.“ Eine Fortführung des Förderprogramms für 2013 und 2014 ist wahrscheinlich und sollte mit Blick auf den Bau einer entsprechenden Anlage am Bahnhof Ravensburg geprüft werden.

¹⁹ Sonderprogramm zur Förderung von Fahrradabstellanlagen, Newsletter RadReport, Radverkehr Baden-Württemberg, Stuttgart, 2012

8 Kommunikation

Der Nutzen von Werbung steht im gegenwärtigen Informationszeitalter außer Frage. Dies gilt nicht nur für Produkte, Reiseziele und Automarken sondern auch für die Verkehrsmittelwahl. Werbung pro Fahrrad ist daher in jedem Fall sinnvoll.

Im ADFC-Fahrradklimatest kommt die Stadt Ravensburg bei guter Beteiligung (167 Teilnehmer) auf einen Rang im hinteren Mittelfeld (siehe auch Kapitel 1.2). Als nur eine von drei Kommunen in Baden-Württemberg hat sich das Ergebnis Ravensburgs im Vergleich zur Teilnahme 2005 verschlechtert.

Besonders negativ schneidet Ravensburg in den Rubriken „Werbung für das Radfahren“ und „Zeitungsberichte“ ab (siehe Abbildung 38).

Gemeindename	Anzahl Interviews	Rang Gesamtbewertung	Index Gesamtbewertung	Fahrad- und Verkehrsklima (F1...5)	Stellenwert des Radverkehrs (F6...10)	Sicherheit beim Radfahren (F11-17)	Komfort beim Radfahren (F18...22)	Infrastruktur Radverkehrsnetz (F23...27)	F1 Spaß oder Stress	F2 Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer	F3 Alle fahren Fahrrad	F4 Werbung für das Radfahren	F5 Zeitungsberichte	F6 Förderung in jüngster Zeit	F7 Falschparker auf Radwegen
Buchholz in der Nordheide, Stadt	119	161	3,90	3,70	4,33	3,93	4,13	3,40	3,09	3,82	3,21	4,39	3,97	4,10	4,42
Altentreptow, Stadt	52	162	3,90	3,38	4,19	3,71	4,37	3,85	3,12	3,38	2,39	4,37	3,61	4,73	3,94
Dillenburg, Stadt	58	163	3,90	3,59	4,33	3,64	4,34	3,59	3,10	3,77	3,63	4,07	3,40	4,02	4,35
Speyer, Stadt	156	164	3,90	3,55	4,41	3,96	4,27	3,32	3,01	3,55	2,61	4,25	4,34	4,29	4,77
Ravensburg, Stadt	167	165	3,90	3,80	4,36	3,94	4,23	3,17	3,14	3,67	3,07	4,69	4,44	4,55	4,21
MITTELWERT			3,72	3,44	4,14	3,74	4,06	3,22	2,84	3,50	2,93	4,11	3,83	3,95	4,32

Abbildung 38: ADFC-Klimatest, Ausschnitt Öffentlichkeitsarbeit

Dies zeigt einen hohen Handlungsbedarf in diesen beiden Bereichen.

Man geht mittlerweile davon aus, dass das durch Kommunikation geförderte Fahrradklima annähernd genauso wichtig für einen hohen Radverkehrsanteil ist wie die Infrastruktur. Im NRVP²⁰ heißt es dazu: „Sie [Kommunikationsmaßnahmen] sind in jedem Stadium der Radverkehrsförderung erforderlich. Wichtig ist die Erkenntnis, dass kein Zeitpunkt „zu früh“ und kein Budget „zu klein“ ist.“

Im Folgenden werden daher einige Konzepte aus dem Bereich der Kommunikation rund um das Radfahren vorgestellt. Unterschieden wird dabei nach Projekten, die die Stadt Ravensburg alleine durchführt und Kampagnen, die von anderer Stelle, etwa der AGFK, dem Bund oder dem ADFC, geplant und gefördert und von der Stadt Ravensburg initiiert und unterstützt werden. Ent-

²⁰ Nationaler Radverkehrsplan, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin, 2012

scheidend ist dabei neben der Wirkung „nach außen“ auch die Wirkung „nach innen“, also Richtung Entscheidungsträger der Kommunen und Verwaltung.

8.1 Stadt Ravensburg

Pressemitteilungen Maßnahmen Radverkehr

Pressemitteilungen: Alle den Radverkehr betreffende Maßnahmen sollten von einer entsprechenden Pressemitteilung begleitet werden. Dies hilft dabei, das Thema Radverkehr stetig präsent zu halten, zeigt generell den Willen der Kommune, den Radverkehrsanteil weiter auszubauen und ermutigt den Bürger auf das Fahrrad umzusteigen. Der Aufwand ist äußerst gering und die Zahl der erreichten Personen sehr hoch.

Broschüre Radverkehrskonzept

Broschüre Radverkehrskonzept: In einer Broschüre zum Radverkehrskonzept Ravensburg können die Ergebnisse, beispielsweise Problemstellen oder priorisierte Maßnahmen, aufgearbeitet und Ziele formuliert werden. Umfangreiche, zeitlich definierte Maßnahmen und Ausblicke in die Zukunft stoßen in der Regel auf großes Interesse bei den Bürgern. Im Umkehrschluss setzt sich die Kommune mit der Veröffentlichung von Zielen selbst unter Handlungsdruck.

Eine solche Veröffentlichung ist daher nur empfehlenswert, wenn die Kommune und die Verwaltung willens sind, die formulierten Ziele zu erreichen.

Mobilitätsplan

Mobilitätsplan: Auf Grundlage des Radverkehrskonzepts und weiterer Inhalte wie den Routen des Fußverkehrs und dem Liniennetzplan des ÖPNV soll ein Mobilitätsplan Ravensburg aufgelegt werden. Der nicht motorisierte Verkehr wird dadurch übersichtlich dargestellt und insbesondere die entstehenden durchgängigen Radverkehrshauptachsen werden deutlich gekennzeichnet. Dabei sollen weitere Inhalte, etwa die Verknüpfungspunkte der verschiedenen Verkehrsträger, dargestellt und mit Bild- und Textinformation auf der Rückseite hinterlegt werden. Weitere Informationen zu Radabstellplätzen, Fahrradläden, Einkehrmöglichkeiten und Steigungsangaben, sowie Hinweise zum Fahrradtourismus, zur Wegweisung oder die Öffnungszeiten öffentlicher Einrichtungen können bei Bedarf integriert werden.

Aufklärungsaktionen des Ordnungsamtes gehören ebenfalls in den Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verbesserung des Verkehrsklimas bei. Dazu zählt etwa die 2011 durchgeführte Verwarnung zu schnell fahrender Radfahrer in der Fußgängerzone mit der Gelben Karte. Dabei ist immer darauf zu achten, dass solche Maßnahmen an tatsächlich von Radfahrern verursachten Gefahrenstellen stattfinden und durch fachkundige und freundliche Mitarbeiter durchgeführt werden.

8.2 Agendagruppe Radverkehr, ADFC

Hier sind Maßnahmen aufgeführt, die in Zusammenarbeit zwischen Stadt und Interessensverbänden geplant und durchgeführt werden. Der Umfang der Maßnahme hängt zum einen von der Beteiligung und der Leistungsfähigkeit des entsprechenden Interessenverbandes und zum anderen vom Personal- und Finanzeinsatz der Stadt Ravensburg ab.

Verkehrspolitische Fahrradtour

Verkehrspolitische Radtour: Die verkehrspolitische Radtour ist ein bestehendes Format der Agendagruppe Radverkehr und des ADFC, das unbedingt erhalten bleiben soll. Es geht das Problem an, dass Entscheidungsträger aus Kommunen auf Grund anderer Präferenzen in der Verkehrsmittelwahl die Probleme des Radverkehrs nicht kennen.

Neubürgertour

Neubürgertour: Es gibt zusätzlich Möglichkeiten, das bestehende Format auszuweiten. Dies könnte beispielsweise mit einer Neubürgertour ähnlich der bereits existierenden Stadtführung für Neubürger des Bürgerbüros geschehen. Eine solche Tour kann den Zugezogenen aufzeigen, dass und wo in Ravensburg sicher und komfortabel Rad gefahren werden kann.

Fahrradaktionstag

Fahrradaktionstag: Weiterführende Maßnahmen können beispielsweise ein Stadtfest oder ein verkaufsoffener, gegebenenfalls autofreier Sonntag mit Veranstaltungen rund ums Fahrrad sein. Der Erfolg einer solchen umfangreichen größeren Veranstaltung ist allerdings nur gewährleistet, wenn die Stadt und die beteiligten Interessensverbände ein Netzwerk Radverkehr, bestehend aus Einzelhändlern, Schulen, Arbeitgebern und Vereinen zur Verfügung stehen haben.

Diverse bundesweit bereits praktizierte Maßnahmen können im Rahmen einer solchen Veranstaltung auch in Ravensburg umgesetzt werden. Beispiele dafür sind im folgenden Kapitel aufgelistet.

Ein solcher Aktionstag sollte durch Sponsoren getragen werden, muss aber durch Interessensvertreter, wie beispielsweise dem ADFC, mit Unterstützung der Kommune geplant und umgesetzt werden.



Abbildung 39: Fahrradaktionstag Darmstadt

8.3 Bundesweite Projekte

Kopf-an-Kampagne: Die Kampagne des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat das Ziel, Bürger davon zu überzeugen, insbesondere bei kurzen Strecken seltener den Pkw und häufiger das Fahrrad oder den ÖPNV zu nutzen beziehungsweise zu Fuß zu gehen. Dafür wurde bundesweit in neun Modellstädten mit frechen Motiven und ironischen Sprüchen auf Großflächenplakaten geworben. Die Kampagne richtet sich an alle Verkehrsteilnehmer.

Unter dem Motto „Für den Klimaschutz müssen Sie keine Kampagnen neu erfinden. Sondern die vorhandenen nutzen.“, wird das Projekt weiter fortgesetzt.

Der Aufwand dieser Kampagne ist äußerst gering, da alle entsprechenden Motive bereits zur Verfügung stehen und kostenlos verwendbar sind. Es fällt lediglich die Miete der Werbefläche an.

Weitere Informationen unter → www.kopf-an.de

Mit dem Rad zur Arbeit: Seit über zehn Jahren besteht die vom Allgemeinen Deutschen Fahrradclub ADFC und der Gesundheitskasse AOK durchgeführte Mitmachaktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Nach dem Start in Bayern wird die Aktion inzwischen – mit stetig wachsendem Erfolg – in allen 16 Bundesländer durchgeführt. Im Jahr 2012 haben bundesweit wieder über 170.000 Arbeitnehmer teilgenommen.

Die teilnehmenden Firmen ermutigen im Aktionszeitraum vom 1. Juni bis 31. August ihre Mitarbeiter, für den Weg zur Arbeit auf das Auto zu verzichten und an mindestens 20 Arbeitstagen das Fahrrad zu benutzen. Dafür werden von Sponsoren attraktive Preise zur Verfügung gestellt. Ergänzend werden



Abbildung 40: Motiv Kopf-an-Motor-aus-Kampagne



Abbildung 41: Logo „Mit dem Rad zur Arbeit“

häufig firmenintern zusätzliche Preise für das erfolgreichste Team vergeben.

Die Teilnahme ist kostenlos und wird unabhängig von der entsprechenden Gebietskörperschaft durchgeführt. Die Stadt Ravensburg kann durch gezieltes Ansprechen und Ermutigen der Arbeitgeber zu einer höheren Teilnehmerzahl beitragen. Mögliches Instrument dafür ist beispielsweise eine regionale Siegerehrung und die Auszeichnung eines „sportlichen Betriebes“.

Weitere Informationen unter: → www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de

Bike and Business: Das Programm wird im Kapitel 7, Abstellanlagen, als Best Practice vorgestellt. Der Aktionsradius geht über das Thema Abstellanlagen hinaus und fördert generell fahrradfreundliche Arbeitgeber. Jährlich wird der fahrradfreundlichste Arbeitgeber ermittelt und im Rahmen eines Festaktes ausgezeichnet.

Bei Bike and Business handelt es sich um ein regionales Projekt. Für die Anwendung in Ravensburg müssen daher finanzielle Träger gefunden werden. Die Umsetzung ist deshalb aufwendig und kostenintensiv.



Abbildung 42: Logo Bike and Business

Weitere Informationen unter → www.bikeandbusiness.de

Fahr Rad: Fahr Rad ist ein ehemals vom Bund und mittlerweile durch Sponsoren finanziertes Konzept, das vom Verkehrsclub Deutschland im achten Jahr betrieben wird. Ähnlich wie beim Projekt „Mit dem Rad zur Arbeit“ sammeln Kinder auf dem Weg zur Schule oder in der Freizeit Kilometer und geben diese auf einer Internetplattform ein. Der Anreiz besteht darin, dass mit den tatsächlich gefahrenen Kilometern eine virtuelle Klimatour zurückgelegt wird, bei der je nach Kilometerstand Online-Spiele, Geschichten und vieles mehr freigeschaltet werden. Zusätzlicher Anreiz sind zahlreiche Preise der Sponsoren.

Teilnahmeberechtigt sind Schulklassen und sonstige organisierte Jugendgruppen.



Abbildung 43: Logo Fahr Rad! VCD

Der Aufwand ist gering und wird weitestgehend von den Jugendgruppen in Eigenregie durchgeführt. Die Stadt kann als Initiator auftreten und über zu-

sätzliche Preise oder Auftakt- und Endveranstaltungen weitere Anreize schaffen und das Projekt bekannter machen.

„Fahr Rad!“ wurde von der UNESCO für nachhaltiges Handeln ausgezeichnet

Weitere Informationen unter → www.klima-tour.de

Stadtradeln: Stadtradeln ist eine seit 2008 durchgeführte Kampagne des Klimabündnisses, einem europaweiten Netzwerk von Städten und Gemeinden. Stadtradeln setzt den Aspekt des Klimaschutzes in den Vordergrund, den es durch aktive Radverkehrsförderung voranbringen will. Deutschlandweit können alle Kommunen an 21 zusammenhängenden Tagen – frei wählbar im Zeitraum 1. Mai bis 30. September – teilnehmen.

Das generelle Ziel von Stadtradeln ist es, Bürger zum Radfahren zu bewegen. Die Kampagne Stadtradeln spricht im Besonderen die Zielgruppe der Kommunalpolitiker an, damit diese verstärkt „erfahren“, was es bedeutet, in der eigenen Kommune mit dem Rad unterwegs zu sein, sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation für RadfahrerInnen dann anstoßen und respektive umsetzen.“²¹

Preise, Veranstaltungen und Werbungskosten werden vom Klimabündnis selbst und durch Sponsoren getragen. Die Teilnahme ist kostenlos.



STADTRADELN
Radeln für ein gutes Klima

Abbildung 44: Logo Stadtradeln

²¹ www.stadtradeln.de, Klima-Bündnis, Aufruf 14.05.2013

8.4 Projekte Land/AGFK

Radkultur: Die Initiative des Landes Baden-Württemberg fördert unter dem Motto „Ich hab`s – ich fahr`s“ die Freude am alltäglichen Fahren mit dem Rad. Das Programm ist äußerst breit gefächert und hat den Ansatz, das Fahrrad als modern und trendig darzustellen und zu bewerben. Der Oberbegriff „Radkultur“ zeigt, dass es sich nicht nur um die klassische Öffentlichkeitsarbeit handelt, sondern dass alle Themen rund um das Fahrrad behandelt werden. Dazu zählen unter anderem Mode, Kunst, Lifestyle und vieles mehr.



Abbildung 45: Logo RadKULTUR

Gemeinsam mit Modellkommunen entwickelt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur neuartige Konzepte und testet diese vor Ort. Erfolgreiche Projekte können anschließend von weiteren Kommunen übernommen werden.

In den vergangenen zwei Jahren fanden die Modenschau RadCouture und der Fahrradlieferdienst RegioVelo, der Erzeugnisse regional ansässiger Bauern bis an die Haustür liefert, großen Anklang.

Für die Modellkommunen sind alle Projekte kostenlos und werden nur durch den Kreativeinsatz der Kommunen unterstützt. Das Projekt geht 2014 in sein drittes Jahr und sucht aller Voraussicht nach für den neuen Projektzeitraum weitere Modellkommunen.

Die Fahrradfreundlichsten Arbeitgeber: „Im Rahmen des Wettbewerbs "Die fahrradfreundlichsten Arbeitgeber Deutschlands" des Bundesdeutschen Arbeitskreises für Umweltbewusstes Management (B.A.U.M.) e.V. hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur wieder einen Landeswettbewerb für Unternehmen in Baden-Württemberg ausgelobt. Unter Schirmherrschaft von Prof. Dr. Klaus Töpfer wird das konzeptionelle, umfassende Bemühen des Arbeitgebers, die Fahrradnutzung bei seinen Mitarbeitern zu fördern, bewertet.“²²

In verschiedenen, nach Mitarbeiteranzahl gruppierten Kategorien können alle Betriebe mit mehr als fünf Mitarbeitern teilnehmen. Bewertet wird anhand um-

²² fahrradland-bw.de – fahrradfreundlichste Arbeitgeber, MVI Baden-Württemberg, 14.05.2013

fangreicher Kriterien wie Organisation, Infrastruktur, Motivation, Service, und Kommunikation.

8.5 Empfehlungen

Die Kommunikation – als Schlüsselfaktor für die Steigerung des Radverkehrs - spielt in der Wissensgesellschaft eine zunehmend wichtiger werdende Rolle. Daraus abgeleitet wird für die Durchführung ausgewählter Maßnahmen ein pauschaler Kostenansatz von jährlich 25.000 € empfohlen. Dies entspricht einem Betrag von circa 50 Cent pro Einwohner. Lediglich wenige Städte veröffentlichen Aufwendungen im Bereich Kommunikation unterteilt nach Maßnahmen des Radverkehrs. Als Orientierungswert dienen beispielsweise München (60 Cent pro Einwohner²³) oder Berlin (90 Cent pro Einwohner²⁴). In Relation zu dem im Nationalen Radverkehrsplan geforderten Gesamtradverkehrsetat in Höhe von 5 Euro pro Einwohner liegt der Wert mit Blick auf das Nutzenverhältnis Infrastruktur – Kommunikation sehr niedrig.

Um bei oben genannten Aktionen optimale Ergebnisse zu erzielen, ist es notwendig, dass die Stadt in enger Verbindung mit allen Beteiligten steht. Von Vorteil ist dabei, wenn es in Schulen, bei Arbeitgebern, im Einzelhandel und bei Vereinen Ansprechpartner für das Thema Radverkehr gibt. Das Hinwirken auf die Schaffung solcher Positionen sollte ein erster Schritt der Stadt sein, um zukünftige Öffentlichkeits- und Kommunikationskampagnen erfolgreich umzusetzen.

Sinnvolle Kombinationen von verschiedenen Maßnahmen sind empfehlenswert. Dadurch kann eine deutlich höhere Wirkung erzielt werden.

Des Weiteren ist es wichtig, dass organisatorische Strukturen wie die Agendagruppe „Radfahren in Ravensburg“ als Verbindungsstück zwischen Verwaltung und Institutionen bestehen bleiben. Nur so ist gerade die mit Blick auf Veranstaltungen eine sinnvolle Zusammenarbeit möglich.

Mittelfristiges Ziel muss es dabei sein, dass die Agendagruppe durch regelmäßige Teilnahme aller im Stadtparlament vertretenen Fraktionen, beziehungsweise deren verkehrspolitische Vertreter, aufgewertet wird.

²³ Radfahren in München – kommt Zeit kommt Rad, Süddeutsche Zeitung, 14.03.11

²⁴ Fragen und Antworten, ADFC Berlin, 2011

9 Umsetzung und Empfehlungen

Sinn des Radverkehrskonzeptes ist die Ermittlung eindeutiger Schwachstellen im Radverkehrsnetz des Alltagsverkehrs sowie die Entwicklung einer priorisierten Maßnahmenliste.

Auf Basis dieser Maßnahmenliste und der daraus abgeleiteten Baumaßnahmen soll das Radfahren in Ravensburg deutlich attraktiver und sicherer werden.

Mit Blick auf die Umsetzung wird dabei ein Zeitrahmen von 10 Jahren als realistisch angesehen. Die Priorität (siehe Anlage 8) dient hierbei als Orientierung für die Dringlichkeit der Umsetzung. Darüber hinaus ist die durchgängige sichere und zügige Befahrbarkeit einzelner Verbindungen, insbesondere der Schnellverbindung und in zweiter Ordnung der Hauptverbindungen oberstes Ziel.

Bei einem geschätzten Kostenvolumen von 3,5 Millionen Euro bedeutet dies ein jährliches Budget für Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Höhe von etwa 350.000 €. Das entspricht einem Mitteleinsatz von 7 Euro pro Einwohner und liegt damit im unteren Bereich der im Nationalen Radverkehrsplan empfohlenen Finanzausstattung von Städten und Gemeinden für den Um-/ Neubau und Erhaltung von Radverkehrsanlagen. Die dort genannte Spanne liegt zwischen 5 und 12 Euro pro Einwohner (siehe Abbildung 46) für Einsteigerstädte wie Ravensburg (vergleiche Abschnitt 1.2).

		Infrastruktur (Um-/Neubau und Erhaltung)	Infrastruktur (betriebliche Unterhaltung)	Summe (Spalten 1+2)	Abstellanlagen	Nicht investive Maßnahmen (u.a. Kommuni- kation)	Weitere Maß- nahmen (Fahrradver- leihsystem, Fahrradstation)	Gesamtsumme (Spalten 3-6) gerundet
		1	2	3	4	5	6	7
Städte und Gemeinden	Einsteiger	5 - 12	1,10	6,10 - 13,10	1,10 - 2,50	0,50	0,50 - 2	8 - 18
	Aufsteiger	8 - 12	1,70	9,70 - 13,70	1,20 - 1,50	0,50	1 - 2	13 - 18
	Vorreiter	12	3	15	0,10 - 0,80	1	2	18 - 19
Landkreise	Einsteiger	0,20 - 4,60	0,10	0,30 - 4,70	0,50 - 1			1 - 6
	Aufsteiger	0,30 - 4,10	0,10 - 0,40	0,40 - 4,50	0,50 - 1,50			1 - 6
	Vorreiter	2,40 - 3,00	0,50 - 0,70	2,90 - 3,70	1 - 1,50			4 - 5

Abbildung 46: Finanzbedarf Kommunen

Weitere Kosten sind für betriebliche Unterhaltung, Abstellanlagen und nicht investive Maßnahmen vorzusehen.

In der Kostenkalkulation nicht berücksichtigt sind die Möglichkeiten der Förderung von Radverkehrsanlagen etwa durch das Land, den Bund oder die Europäische Union. Zu nennen ist hierbei insbesondere die Förderrichtlinie Radinfrastruktur des Landes Baden-Württemberg.

Neben den reinen Kosten stellt der Raumbedarf der verschiedenen Verkehrsträger eine zusätzliche Herausforderung dar. Hierzu ist anzumerken, dass eine signifikante Steigerung des Radverkehrs nur zu erreichen ist, wenn eine Umverteilung der aktuellen Verkehrsflächen vom Kfz-Verkehr auf den Radverkehr erfolgt. Eine Beschneidung der Flächen von Fußgängern ist dabei unbedingt zu vermeiden.

Werden die oben genannten Voraussetzungen für eine nachhaltige Radverkehrsförderung geschaffen, ist ein deutlicher Anstieg des Radverkehrsanteils von jetzt geschätzten 8 Prozent auf 15 Prozent möglich.

Entscheidend dabei ist die Fortführung der konstruktiven Zusammenarbeit unter Einbeziehung aller Beteiligten, insbesondere auch der Agendagruppe „Radfahren in Ravensburg“.

Es wird empfohlen, dass das Radverkehrskonzept Ravensburg in regelmäßigen Abständen fortgeschrieben und dadurch eine Berücksichtigung der sich ständig verändernden Rahmenbedingungen gewährleistet wird. Mit Blick auf den in diesem Konzept nur am Rande behandelten Freizeit- und touristischen Verkehr sind weitere Untersuchungen und Handlungsempfehlungen notwendig, um die Stadt Ravensburg und das Umland als attraktives Ziel im Radtourismus zu positionieren.