



■ Radverkehrskonzept Stadt Riedlingen

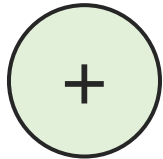
Gemeinderat | 18.11.2024

Dipl.-Geogr. Günter Bendias

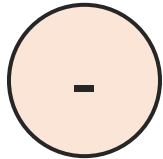
- Ausgangssituation im Radverkehr
- Aufgabenstellung
- Radverkehrsförderung für Bürger, Stadt und Klima
- Bestandsaufnahme und Beteiligungen
- Radverkehrsnetz
- Maßnahmenkonzeption
- Service-Angebote
- Zusammenfassung und Umsetzung

■ Ausgangssituation

■ Riedlingen



- Entfernungen innerhalb von Riedlingen meist in Radverkehrsdistanz
- Gute topografische Bedingungen
- In Kernstadt und Stadtteilen sind ruhige Wohnstraßen vorhanden
- Donautalradweg, Radtouristen



- Hochbelastete Bundesstraßen mit Trennwirkung
- Keine durchgehende attraktive Radinfrastruktur vorhanden
- Alltagsziele teilweise schwer erreichbar
- Bahnhof und Altstadt sind räumlich voneinander getrennt

■ Eindrücke zur Ausgangssituation im Radverkehr

**Geöffnete Einbahnstraße,
Goldbronnenstraße**



Tempo 30 Zonen



**Asphaltierte Wirtschaftswege,
Pflummerner Weg**



■ Eindrücke zur Ausgangssituation im Radverkehr

**Radtourismus,
Hindenburgstraße**



**Infopoint,
Donautalradweg**



**Radtourismus,
Donautalradweg**



■ Eindrücke zur Ausgangssituation im Radverkehr

**Netzlücke, fehlende Querung,
Gammertinger Straße**



**Radweg ungenügend
(Unfallrisiko, Konflikte),
Alzheimer Straße**



BERNARD
GRUPPE

**Netzlücke,
B 312**



■ Eindrücke zur Ausgangssituation im Radverkehr

**Radverkehr nicht berücksichtigt,
Hindenburgstraße**



**Radverkehr nicht berücksichtigt,
Haldenstraße**



**Nicht geöffnete Einbahnstraße,
Pfauenstraße**



■ Eindrücke zur Ausgangssituation im Radverkehr

**Barriere,
Rampe B 312**

**ungenügende
Fahrradabstellmöglichkeiten**



Marktplatz



**Geschwister-
Scholl
Realschule**

■ Eindrücke zur Ausgangssituation im Radverkehr

Aktuelle Situation – Umsetzung eines straßenbegleitenden Radweges im Zuge der Ortsdurchfahrt der B 311

Vorher



Nachher



■ Eindrücke zur Ausgangssituation im Radverkehr

Aktuelle Situation – Umsetzung eines straßenbegleitenden Radweges im Zuge der Ortsdurchfahrt der B 311

Vorher



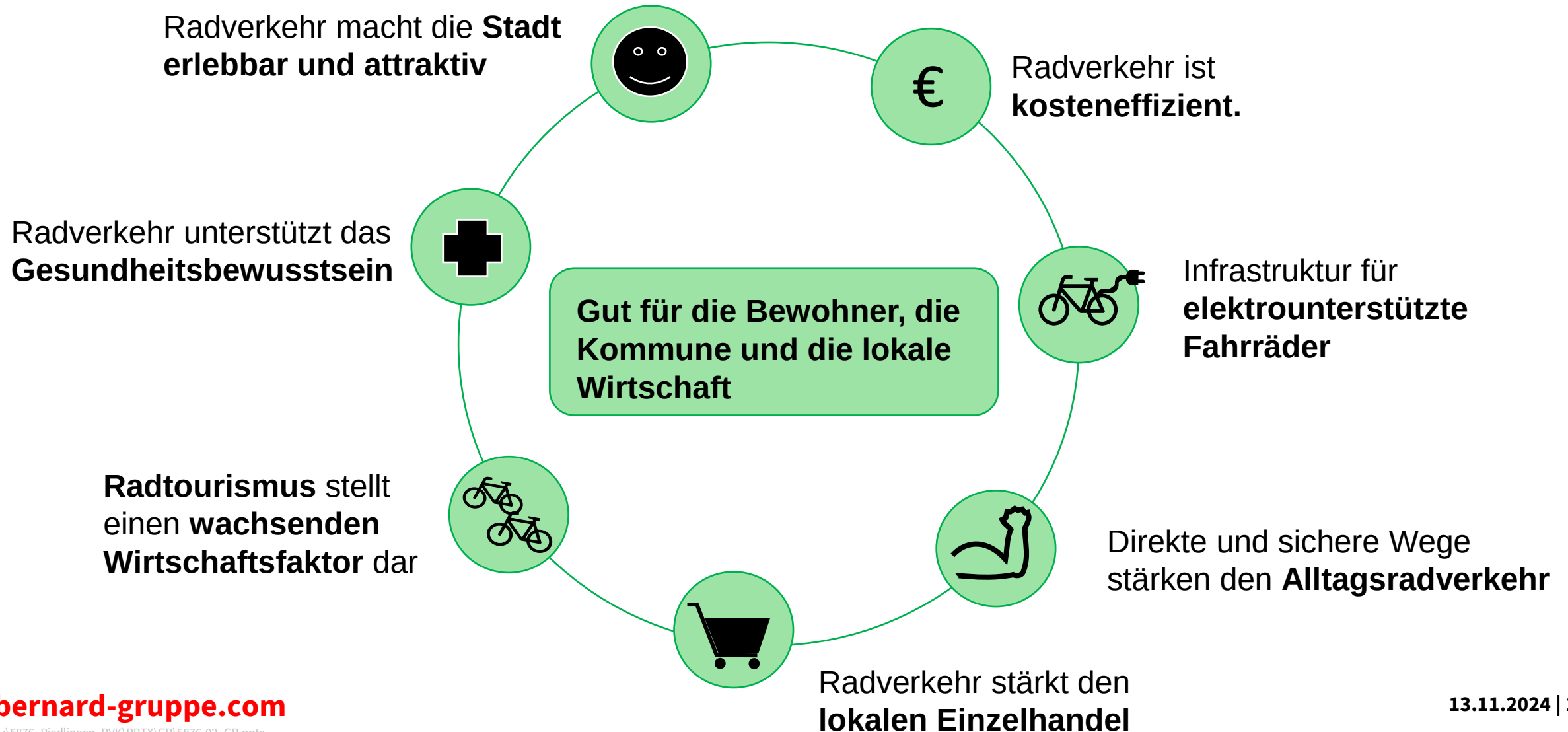
Nachher



■ Aufgabenstellung und Vorgehensweise

- Entwicklung eines Radverkehrsnetzes für die Stadt Riedlingen mit Anknüpfung an die Nachbarkommunen/ Einbindung in das vorhandene Radverkehrsnetz
- Differenzierung in Alltags- und Freizeitrouten (unterschiedliche Ansprüche) unter Berücksichtigung vorhandener, lokaler Radrouten
- Analyse von Defiziten und Lücken im vorhandenen Radverkehrsnetz
- Befragung der Radtouristen*innen und Schüler*innen
- Darstellung des Handlungsbedarfs zur Beseitigung der Mängel im Radverkehrsnetz
- Analyse Elektromobilität (E-Bike, Pedelec)

■ Warum lohnt sich Radverkehrsförderung in Riedlingen?



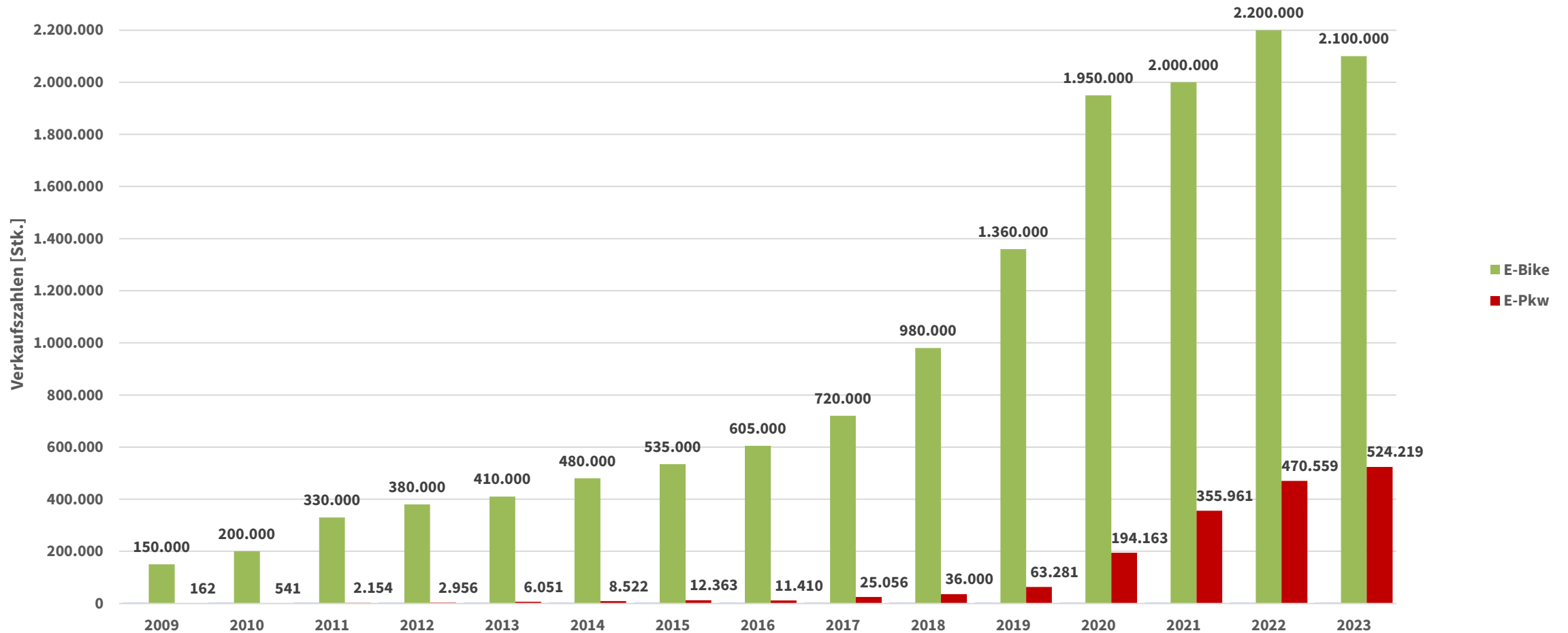
■ Warum lohnt sich Radverkehrsförderung in Riedlingen?

■ Radtourismus

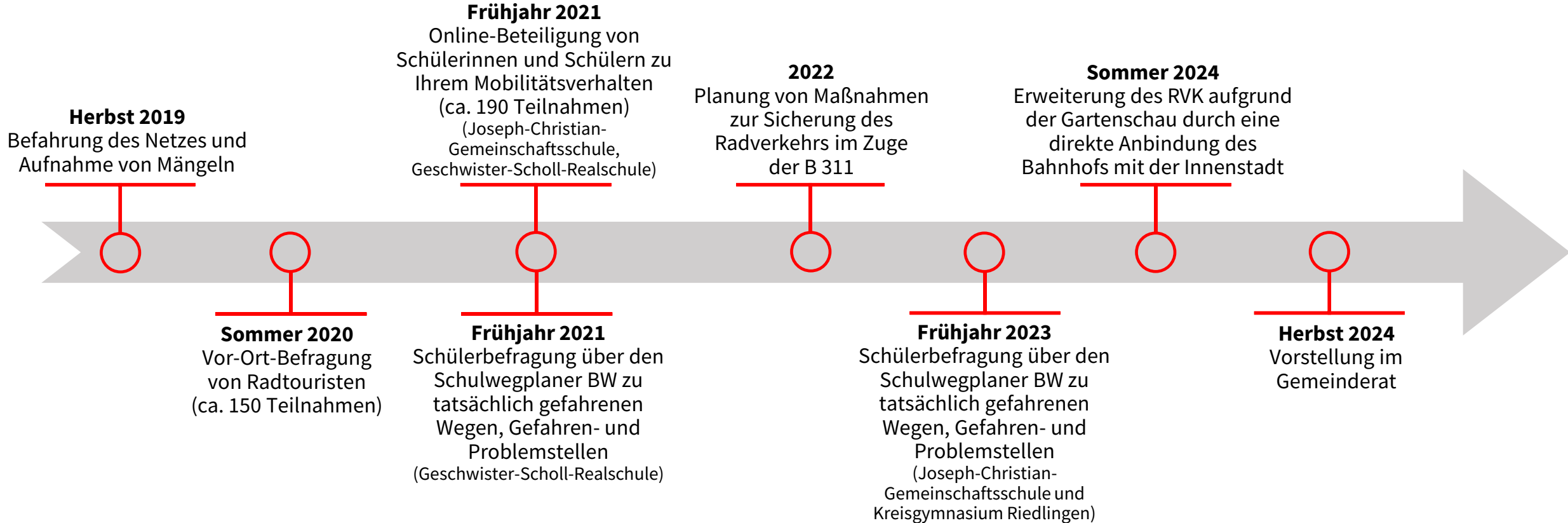
Radtourismus und Naherholung mit dem Rad stellen einen stark **wachsenden Wirtschaftsfaktor** dar



Verkaufszahlen der E-Mobilität



■ Bestandsaufnahme und Beteiligungen





Wunschlinien des Radverkehrs

Wunschliniennetz

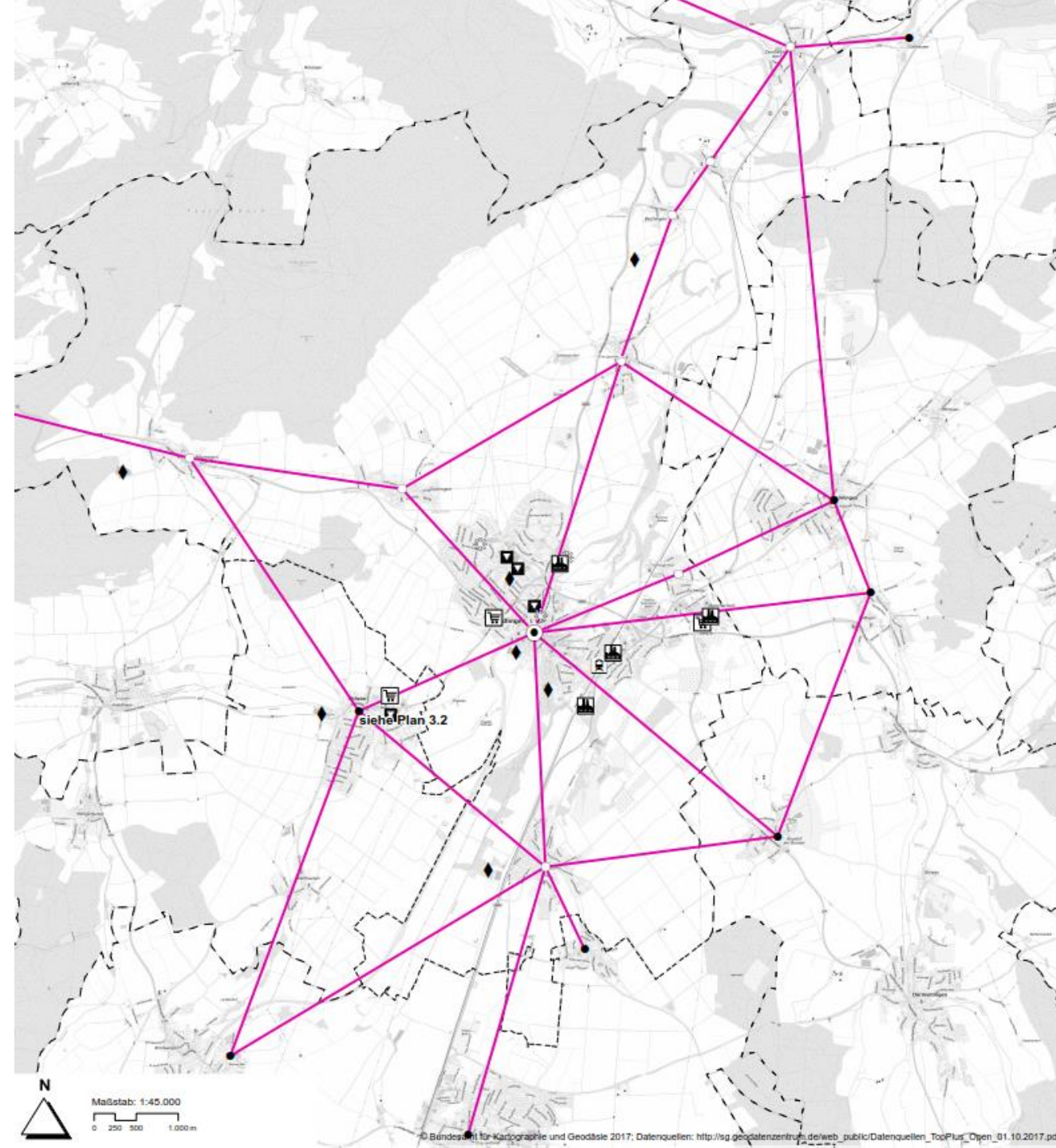
Übersicht

— Wunschliniennetz

Quellen und Ziele

- Stadtzentrum
- Ortsteil
- Nachbarort
- 🏭 Arbeitsplatzschwerpunkt
- 🛒 Einkaufsschwerpunkt
- ☀️ öffentliche Einrichtung / Freizeit
- 🎓 Schule
- ⬥ Sport
- 🚂 Bahnhof

— Verwaltungsgrenze





Radverkehrsnetz

Radverkehrsnetz

Übersicht

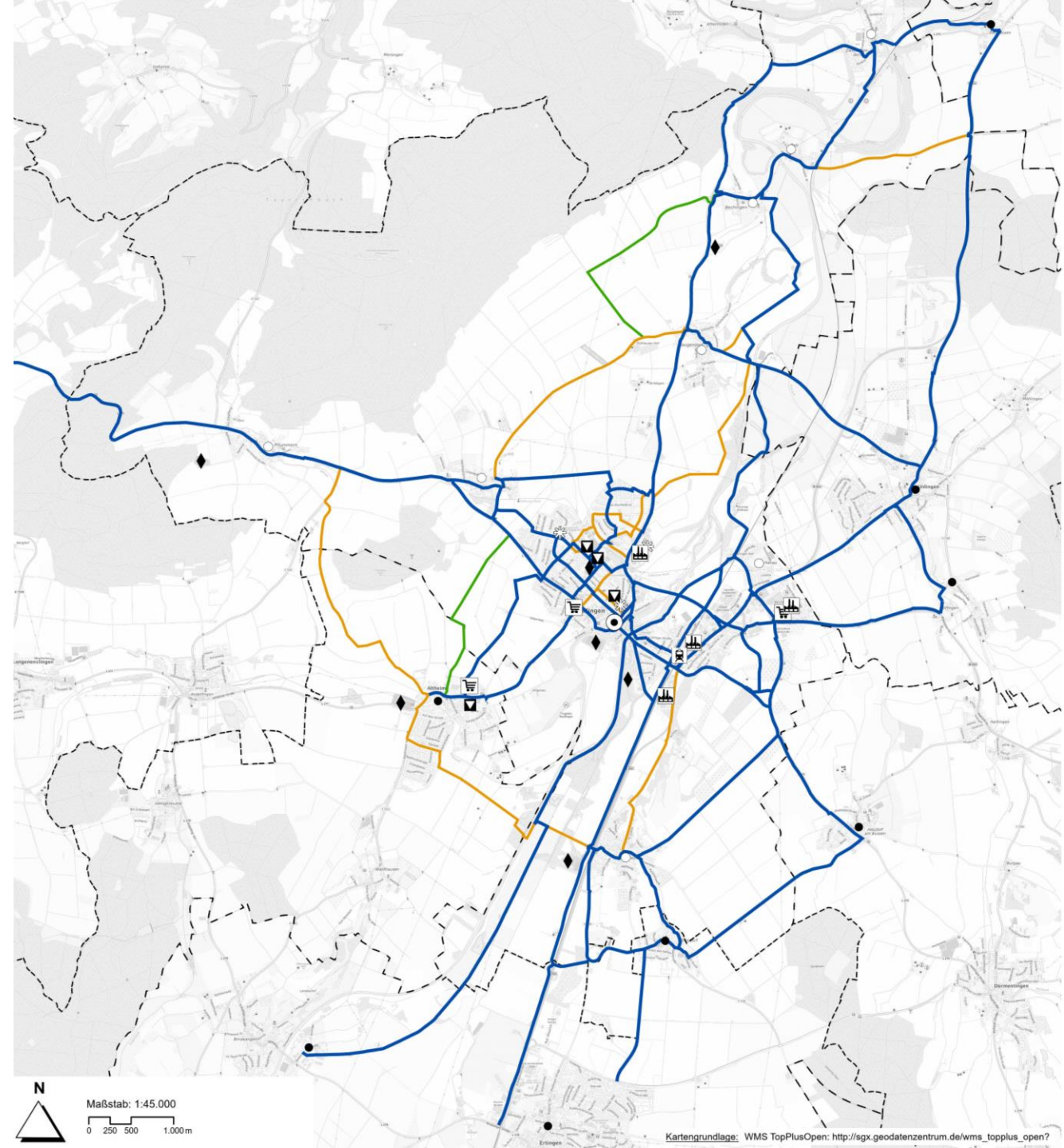
Radverkehrsnetz

KATEGORIE

-  Hauptnetz
-  Ergänzungsnetz
-  Freizeitnetz

Quellen und Ziele

-  Stadtzentrum
-  Ortsteil
-  Nachbarort
-  Arbeitsplatzschwerpunkt
-  Einkaufsschwerpunkt
-  öffentliche Einrichtung / Freizeit
-  Schule
-  Sport
-  Bahnhof
-  Verwaltungsgrenze



■ Alltagsroutennetz – Kriterien der kleinräumlichen Routenwahl



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

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



Maßnahmenkonzeption - Übersicht

Punktmaßnahme

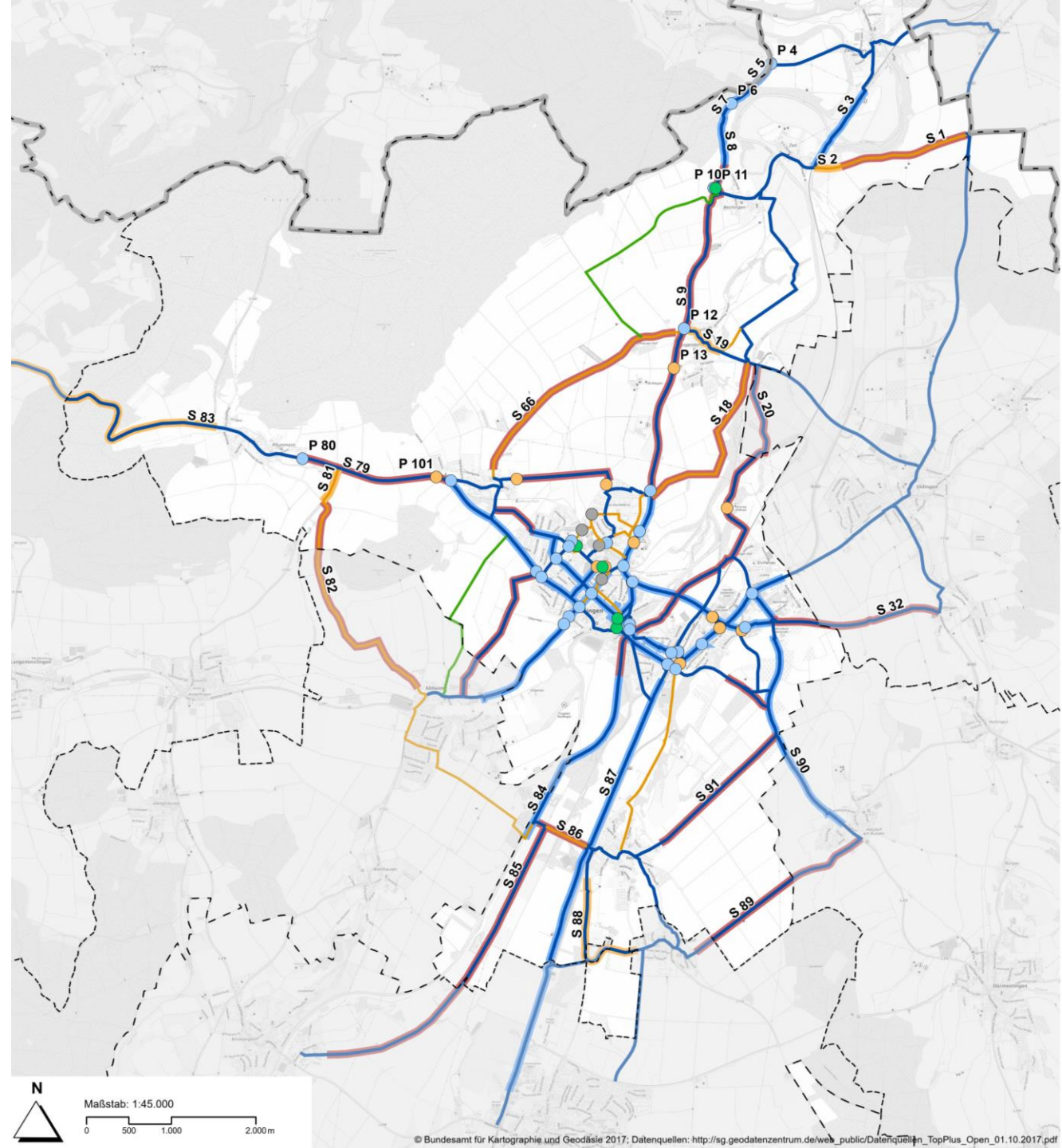
- Neubau / Um-/ Ausbau / Radweganfang/-ende / Markierung
- Furt / StVO-Beschilderung / Barriere
- Radparken
- Sonstige

Streckenmaßnahme

- Neubau / Um-/Ausbau/ Markierung / Umgestaltung
- Belag / Randmarkierung
- StVO-Beschilderung

Radverkehrsnetz

- Hauptnetz
- Ergänzungsnetz
- Freizeitnetz
- Gemarkungsgrenze





Maßnahmenkonzeption - Kernstadt

Punktmaßnahme

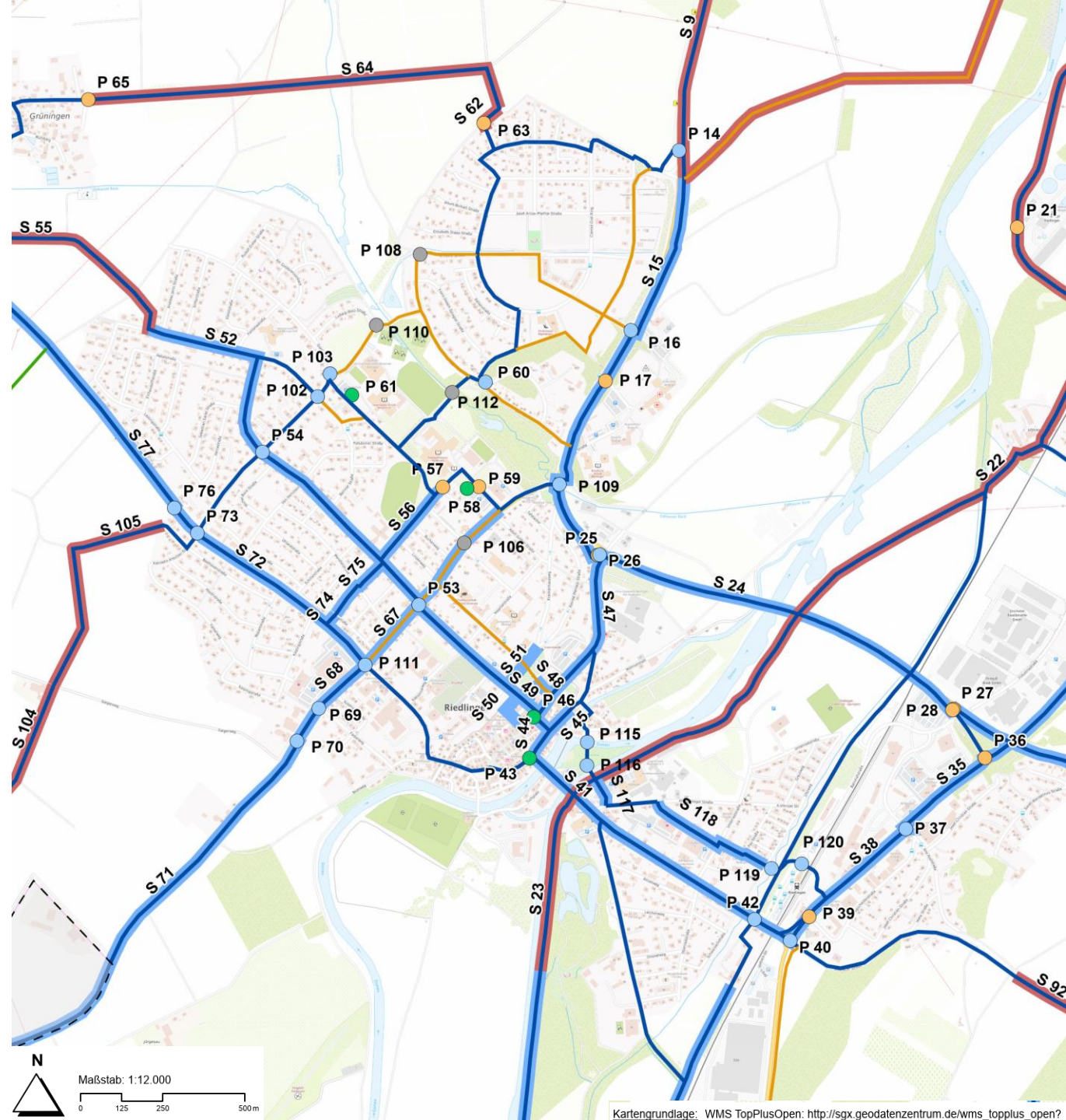
- Neubau / Um-/ Ausbau /
Radweganfang/-ende /
Markierung
- Furt / StVO-Beschilderung /
Barriere
- Radparken
- Sonstige

Streckenmaßnahme

- Neubau / Um-/Ausbau/
Markierung / Umgestaltung
- Belag / Randmarkierung
- StVO-Beschilderung

Radverkehrsnetz

- Hauptnetz
- Ergänzungsnetz
- Freizeitnetz
- Gemarkungsgrenze

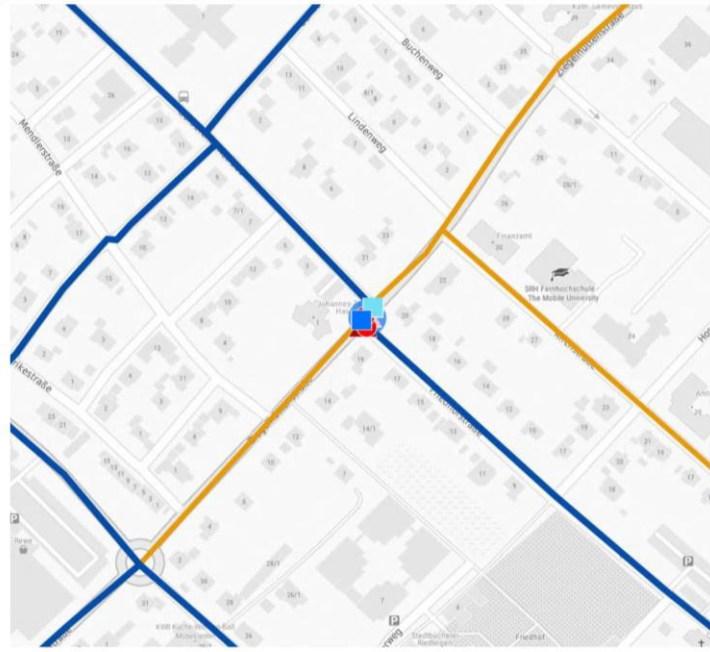


← Einordnung der
Maßnahme

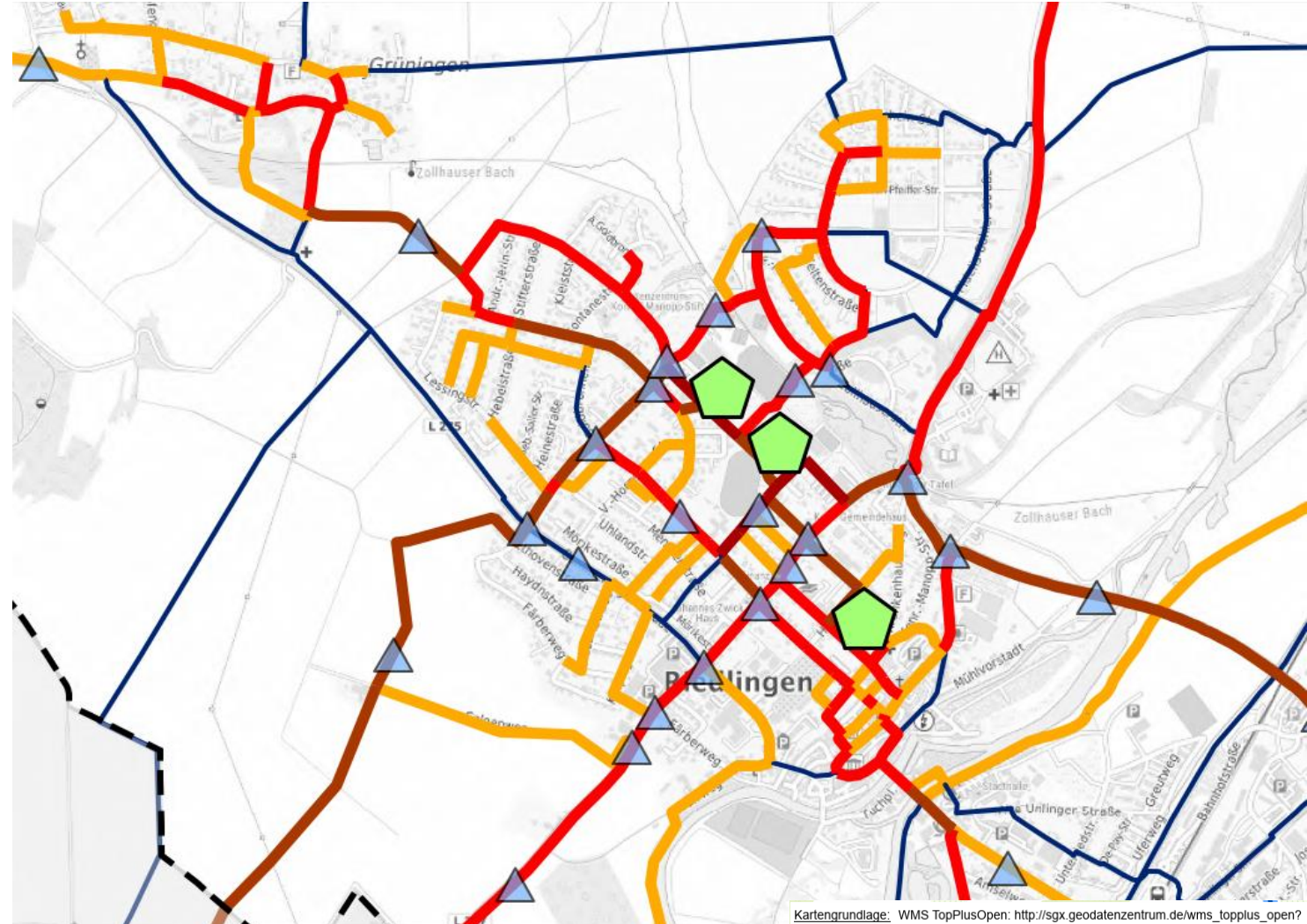
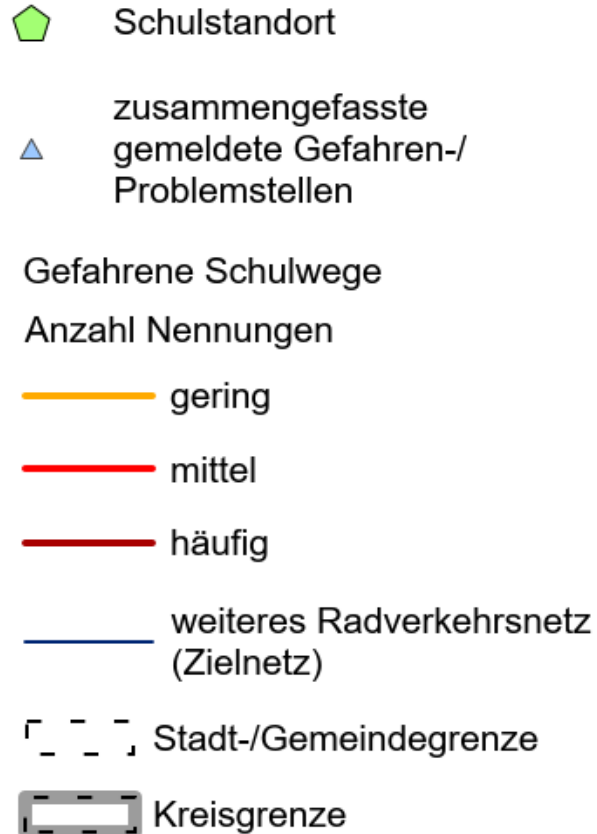
■ Maßnahmenkonzeption

■ Beispiel eines Maßnahmenblattes des Schulkatasters:

- Meldungen der Schüler und zugeordnete Maßnahmen
- Gefahren- und Problemstellen einzelner Schüler außerhalb des städtischen Radverkehrsnetzes konnten nicht berücksichtigt werden.

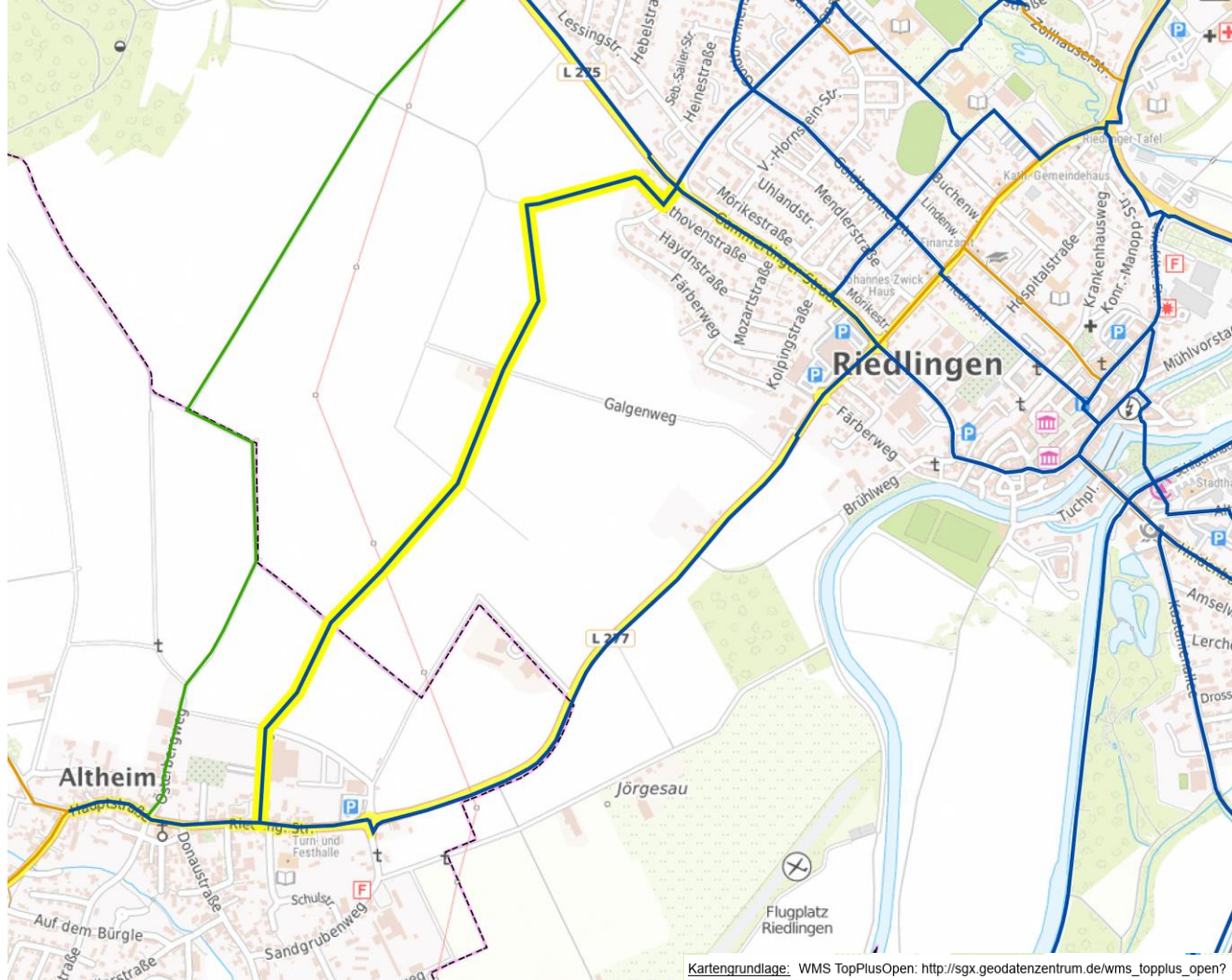
Maßnahmennr.: 53		Riedlingen
Straße Friedhofstr. / Ziegelhüttenstr. (L277)		
Maßnahmenvorschlag aus dem Radverkehrskonzept Riedlingen Anbringung eines Tasters zur Anforderung der Grünphase für den Radverkehr / Markierung von Aufstellflächen für den Radverkehr		
Baulast	Gemeinde / Land	Priorität hoch
Erfassung: 2023-06-14, 2020-12-03, 2023-06-03, 2023-06-08, 2023-05-27, 2020-12-21, 2020-12-25		Klassenstufe 8, 11, 9, JS, 10
		Gesamtanzahl 7
		Anzahl der Nennungen - Erfasste Kategorien 1 Unübersichtliche Stelle 2 Probleme mit dem Autoverkehr 1 Radweg zu schmal oder schlecht geführt 1 Lange Wartezeiten 1 Ich fahre etwas anders als erlaubt z.B. ... 1 Probleme mit Fußgängern
		Zusätzliche Bemerkungen der Schüler ich fahre über die Fußgängerampel, da das Überqueren der Straße sonst durch den durchgehenden Verkehr erheblich erschwert wird. Zudem gibt es vor allem beim Hinweg keine geeignete Stelle um nach einem Absteigen zur korrekten Überquerung der Ampel wieder aufzusteigen ohne dabei den übrigen Verkehr zu behindern; Fußgängerampel hat nur sehr kurze Grünphasen für Fußgänger/Radfahrer; Radfahrer sind gezwungen, nach dem Überqueren der Ampel auf den Gehweg zu fahren. Es drohen Kollisionen mit Fußgängern und andernfalls Autos. Um die Straße zu überqueren muss man auf den Gehweg, wobei einem Fußgänger entgegenkommen. Auf dem Gehweg ist nicht so viel Platz.

■ Maßnahmenkonzeption - Schulwege



Maßnahmenblatt S 104 / S 105: Belag nach Qualitätsstandard ersetzen auf dem nördlichen Teilstück und Randmarkierung herstellen

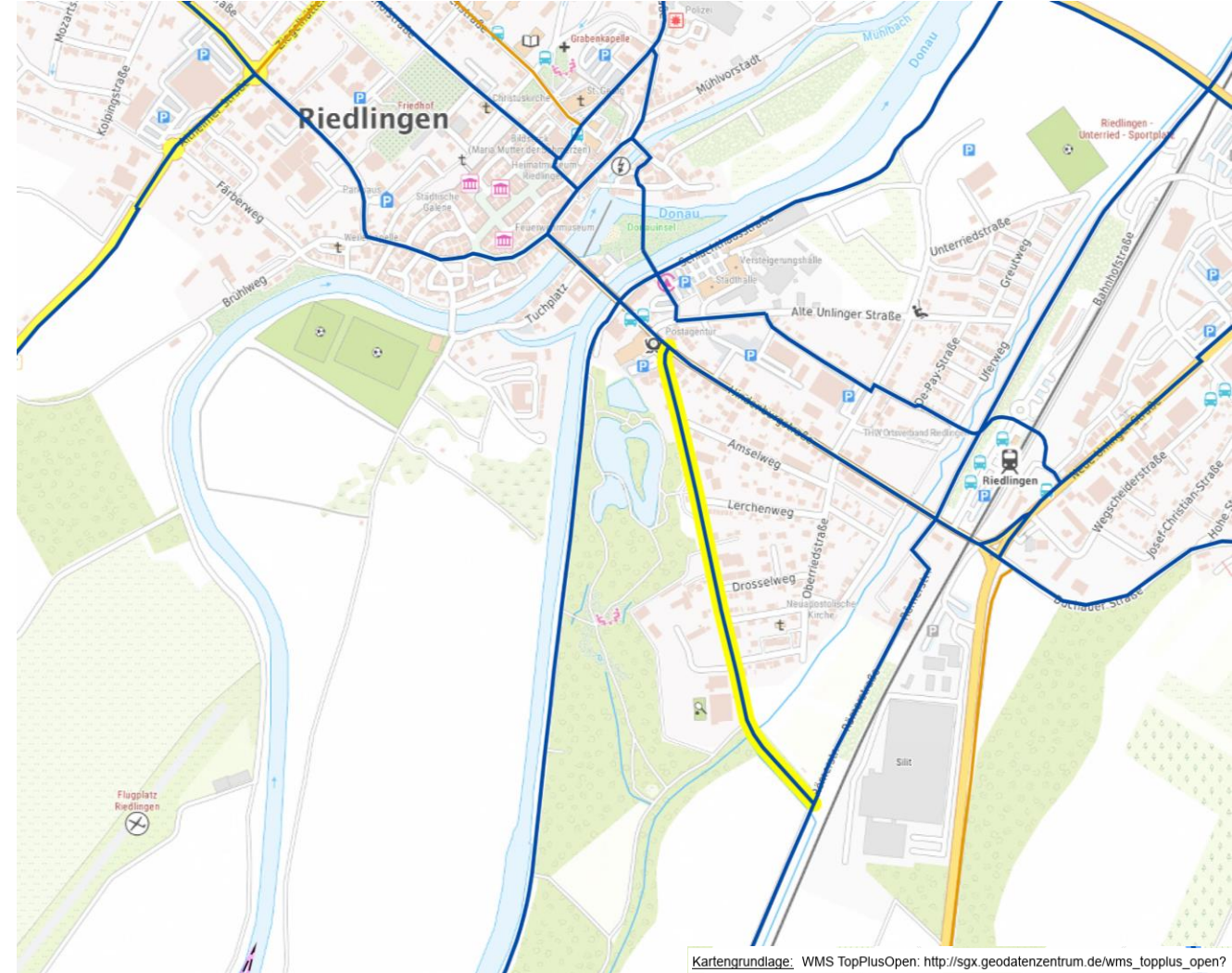
Maßnahmennr.: 104 / 105		Riedlingen
Straße Landwirtschaftlicher Weg (Galgengeweg - Beethovenstraße)		
Maßnahmenvorschlag aus dem Radverkehrskonzept Riedlingen Belag nach Qualitätsstandard ersetzen		
Baulast	Gemeinde	Priorität mittel
Erfassung: 2023-06-02, 2020-12-14, 2020-12-20, 2021-01-03, 2021-01-07, 2021-01-11		Klassenstufe 6, 8, 7, 5 Gesamtanzahl 11
		Anzahl der Nennungen - Erfasste Kategorien 1 Unübersichtliche Stelle 1 Radweg zu schmal oder schlecht geführt 1 Fehlender Radweg 7 Belag schlecht, uneben oder nicht geräumt 1 Sonstige Probleme
Zusätzliche Bemerkungen der Schüler Es ist sehr huppelig, und meine Gruppe ist dort oft gestürzt. Schotterweg bis Beethovenstraße liegt Schotter, Schlaglöcher Ein Stück der Strecke ist nicht geteert sondern nur geschottert Weg ist teilweise nicht geteert sondern nur geschottert Hier endet der Teerweg, ein Kiesweg beginnt, erst ist in einem sehr schlechten Zustand mit vielen Schlaglöchern		



■ Maßnahmenkonzeption

■ Ausgewählte Streckenergänzung
aufgrund der Schülerbefragung

Keine Maßnahme notwendig



Kartengrundlage: WMS TopPlusOpen: http://sgx.geodatenzentrum.de/wms_topplus_open?

■ Maßnahmenkonzeption

■ Ausgewählte Punktmaßnahmen

Punktmaßnahmen P 102 / P 103

Bauliche Umgestaltung der Knotenpunkte
(mittlerer Aufwand)

Anlage einer Aufmerksamkeitsfläche über den
gesamten Bereich mit

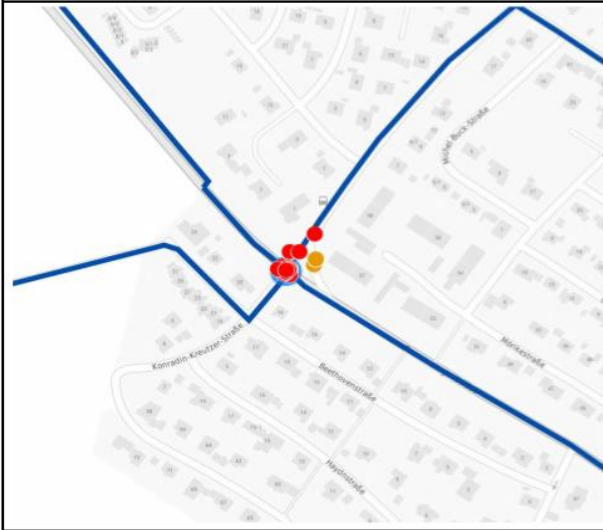
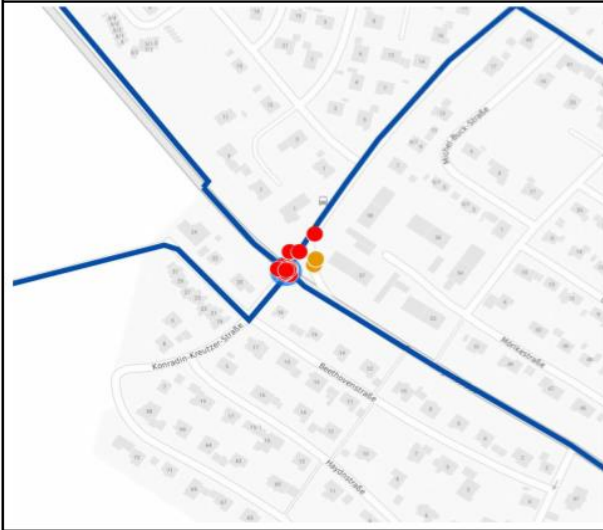
Auframpungen zur Geschwindigkeitsreduktion
und Reduktion der Einmündungstrichter
(mittlerer Aufwand)

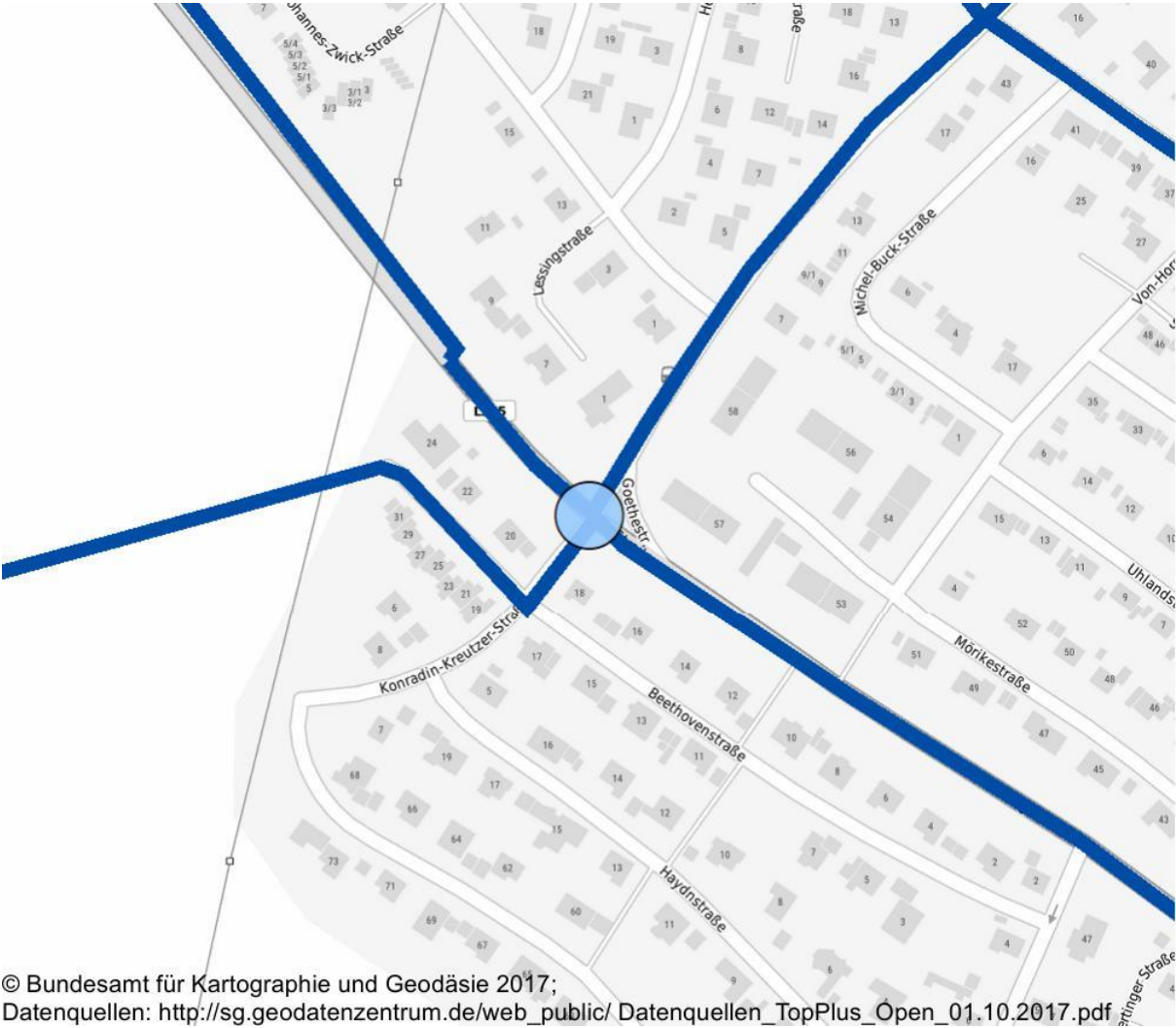


■ Maßnahmenkonzeption

■ Ausgewählte Punktmaßnahme

Bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes
(Minikreisverkehr)

Maßnahmennr.: 73		Riedlingen	
Straße L 275, Gammertinger Str. / Goethestr.			
Maßnahmenvorschlag aus dem Radverkehrskonzept Riedlingen Bauliche Umgestaltung des Knotenpunktes (Minikreisverkehr)			
Baulast Land		Priorität hoch	
Erfassung: 2023-05-25, 2023-06-15, 2020-12-14, 2020-12-15, 2020-12-20, 2020-12-21, 2021-01-03, 2021-01-07, 2021-01-10, 2021-01-11		Klassenstufe 9, 7, 8, 5	Gesamtanzahl 15
		Anzahl der Nennungen - Erfasste Kategorien	
		13 Probleme mit dem Autoverkehr 2 Probleme mit Fußgängern	
		Zusätzliche Bemerkungen der Schüler	
		Hauptstraße keine Ampel Bei der Kurve kommen Fußgänger entgegen und man fährt sie fast um Man fährt fast Leute um, weil man sie nicht sieht. Sehr viel befahrene Straße muss hier überquert werden. Eine Richtung schlecht einsehbar. Autofahrer passen nicht auf und achten nicht auf radfahrer Es fahren viele Autos und sie sind sehr schnell ,deswegen muss man mehrere Minuten warten. gefährliche Kreuzung gefährliche Kreuzung	



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017;
Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open_01.10.2017.pdf

■ Maßnahmenkonzeption

■ Ausgewählte Punktmaßnahme

Punktmaßnahme P 70

Anlage einer Querungshilfe am Anfang/Ende
eines Zweirichtungsradweges



© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017;
Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/ Datenquellen_TopPlus_Open_01.10.2017.pdf

■ Maßnahmenkonzeption

■ Ausgewählte Streckenmaßnahme

Streckenmaßnahme S 71

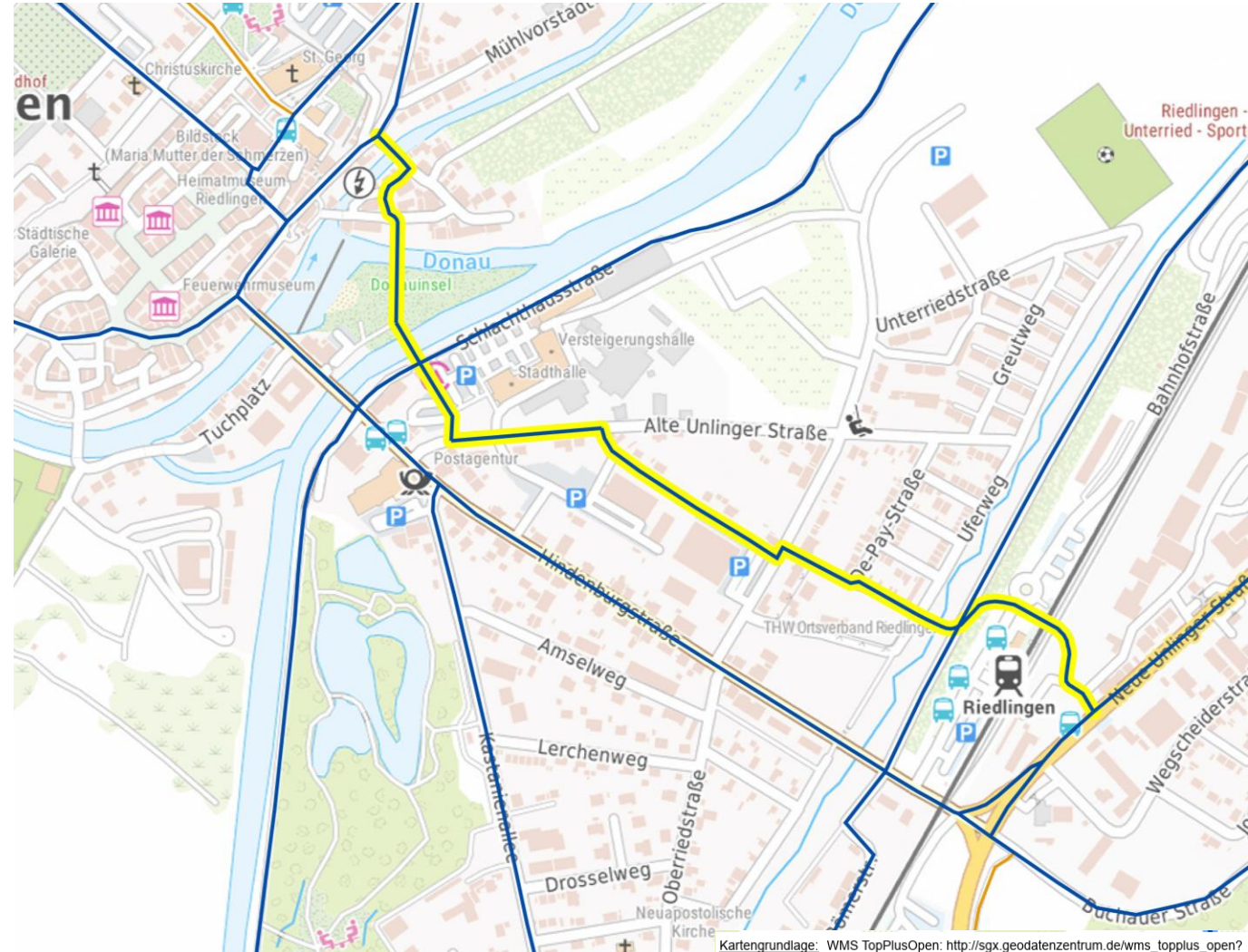
Ausbau des bestehenden Weges nach
Qualitätsstandard (außerorts)

(L 277 von Ortseingang Riedlingen bis
Ortseingang Altheim)



■ Maßnahmenkonzeption

■ Anbindung Bahnhof – Innenstadt



■ Priorisierung nach standardisierten Kriterien

max. zu erreichende Punktzahl: 8 Punkte

Netzbedeutung/Potenzial	Verkehrssicherheit/ Gefährdung	Handlungserfordernis
• Hauptnetz • Ergänzungsnetz • Ergänzendes Freizeitnetz 1 - 3 Punkte	• Beurteilung in Abhängigkeit der zul. Geschwindigkeit und der Verkehrsstärke 0 - 3 Punkte	• Netzlücke • Unzureichender Ausbaustandard • Komfort-Mangel 0 - 2 Punkte

Dinglichkeit von Maßnahmen

■ Maßnahmen mit hoher Dringlichkeit	6 – 8 Punkte	hoch	42 Maßnahmen
■ Maßnahmen mit mittlerer Dinglichkeit	4 – 5 Punkte	mittel	18 Maßnahmen
■ Maßnahmen mit niedriger Dringlichkeit	1 – 3 Punkte	gering	1 Maßnahme
■ Sofortmaßnahmen (StVO-Beschilderung, Barriere, Randmarkierung)			45 Maßnahmen
■ Fahrradabstellanlagen (ohne Priorisierung)			5 Maßnahmen

■ Maßnahmenkonzeption

■ Maßnahmen nach Kategorien

Maßnahmenkategorie	Anzahl
Neubau	22
Um-/Ausbau	27
Markierung	7
Umgestaltung	6
StVO-Beschilderung	7
Furt	7
Barriere	5
Belag	2
Randmarkierung	18
Fahrradparken	5
Sonstiges	5

■ Maßnahmen nach Kosten

	Bund	Land	Kreis	Gemeinde	Übergreifend	Summe
Neubau	430.300 €	25.000 €	-	4.588.200 €	5.005.000 €	10.048.500 €
Um-/Ausbau	766.600 €	781.100 €	-	738.800 €	243.200 €	2.529.700 €
Markierung	-	15.000 €	-	165.900 €	-	180.900 €
StVO-Beschilderung	-	-	-	700 €	-	700 €
Belag	-	-	-	143.600 €	-	143.600 €
Randmarkierung	40.400 €	14.500 €	12.400 €	159.900 €	-	227.200 €
Furt	31.000 €	-	-	-	3.000 €	34.000 €
Umgestaltung	-	-	-	54.900 €	-	54.900 €
Barriere	2.000 €	-	-	3.000 €	500 €	5.500 €
Radparken	-	-	-	14.200 €	336.000 €	350.200 €
Sonstiges	-	-	-	50.000 €	-	50.000 €
Summe	1.270.300 €	835.600 €	12.400 €	5.929.200 €	5.587.700 €	13.635.200 €

■ Einordnung des Radverkehrskonzeptes

- Das Radverkehrskonzept gibt einen **Orientierungs- und Handlungsrahmen** zur Weiterentwicklung der Radverkehrsinfrastruktur in der Stadt für die nächsten ca. 6 – 8 Jahre vor.
- Es ist **nicht** als **statisch** zu betrachten. Veränderungen der räumlichen und gesetzlichen Rahmenbedingungen können Anpassungen erforderlich machen.
- Ein Radverkehrskonzept beinhaltet noch **keine Detailplanung**. Diese erfolgt in einem weiteren Schritt.

Maßnahmenkataster Radverkehrsnetz Stadt Horb am Neckar

Nr.: P.3 Um-/Ausbau

Lage: Kriegerdenkmal/Dammstraße/Christophorusbrücken

Ortslage: Gemarkung: Dammstraße Baustell: DTW (Kb/24 h) V_{max} (km/h)

Ortskarte: Innenorts

Routenbestandteil: RadNETZ BW

Mangel/Problem: Mangel am Knotenpunkt Fehlende Radverkehrsinfrastruktur Möglichkeit zur Entlastung

Maßnahme: Bauliche Umgestaltung d. Bauliche Aufstellung mit d. Priorisierung

Dringlichkeit: gering (1-3)

Grobkostenschätzung: Realisierungsschritte

Bemerkungen: Teil des RadNETZ BW u. Plan 2.1. Die Maßnahme ist aktuell Realisierung der Hochbau

* kann in Einzelfall abweichen

BERNARD GRUPPE

Maßnahmenkataster Radverkehrsnetz Stadt Horb am Neckar

Nr.: P.6 Radschulden

Lage: Bahnhof

Ortslage: Innenorts

Routenbestandteil: RadNETZ BW

Mangel/Problem: Mangel am Knotenpunkt Fehlende Radverkehrsinfrastruktur Möglichkeit zur Entlastung

Maßnahme: Bauliche Umgestaltung d. Bauliche Aufstellung mit d. Priorisierung

Dringlichkeit: gering (1-3)

Grobkostenschätzung: Realisierungsschritte

Bemerkungen: Teil des RadNETZ BW u. Plan 2.1. Die Maßnahme ist aktuell Realisierung der Hochbau

* kann in Einzelfall abweichen

BERNARD GRUPPE

Maßnahmenkataster Radverkehrsnetz Stadt Horb am Neckar

Nr.: P.8 Barriere

Lage: Lindenstraße

Ortslage: Innenorts

Routenbestandteil: RadNETZ BW

Mangel/Problem: Mangel am Knotenpunkt Fehlende Radverkehrsinfrastruktur Möglichkeit zur Entlastung

Maßnahme: Bauliche Umgestaltung d. Bauliche Aufstellung mit d. Priorisierung

Dringlichkeit: gering (1-3)

Grobkostenschätzung: Realisierungsschritte

Bemerkungen: Teil des RadNETZ BW u. Plan 2.1. Die Maßnahme ist aktuell Realisierung der Hochbau

* kann in Einzelfall abweichen

BERNARD GRUPPE

Maßnahmenkataster Radverkehrsnetz Stadt Horb am Neckar

Nr.: P.9 Barriere

Lage: Lindenstraße

Ortslage: Innenorts

Routenbestandteil: RadNETZ BW

Mangel/Problem: Mangel am Knotenpunkt Fehlende Radverkehrsinfrastruktur Möglichkeit zur Entlastung

Maßnahme: Bauliche Umgestaltung d. Bauliche Aufstellung mit d. Priorisierung

Dringlichkeit: gering (1-3)

Grobkostenschätzung: Realisierungsschritte

Bemerkungen: Teil des RadNETZ BW u. Plan 2.1. Die Maßnahme ist aktuell Realisierung der Hochbau

* kann in Einzelfall abweichen

BERNARD GRUPPE

Maßnahmenkataster Radverkehrsnetz Stadt Horb am Neckar

Nr.: P.10 Um-/Ausbau

Lage: Kriegerdenkmal/Neckarstraße/Mühlgasse

Ortslage: Gemarkung: Neckarstraße Baustell: DTW (Kb/24 h) V_{max} (km/h)

Ortskarte: Innenorts

Routenbestandteil: RadNETZ BW

Mangel/Problem: Mangel am Knotenpunkt Fehlende Radverkehrsinfrastruktur Möglichkeit zur Entlastung

Maßnahme: Bauliche Umgestaltung d. Bauliche Aufstellung mit d. Priorisierung

Dringlichkeit: gering (1-3)

Grobkostenschätzung: Realisierungsschritte

Bemerkungen: Teil des RadNETZ BW u. Plan 2.1. Die Maßnahme ist aktuell Realisierung der Hochbau

* kann in Einzelfall abweichen

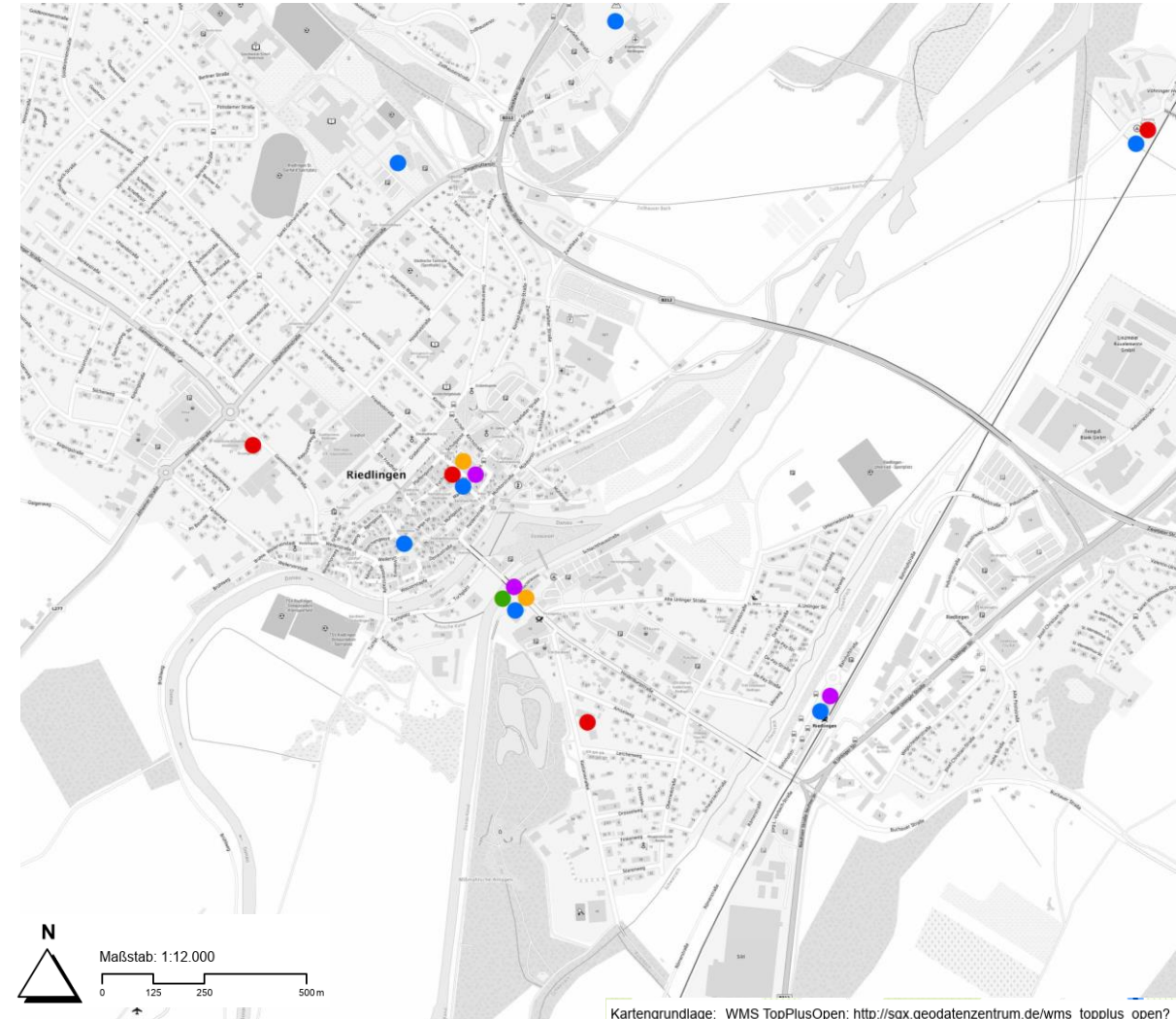
BERNARD GRUPPE

■ Service-Angebote

■ Empfohlene Standorte für Service-Angebote

Service-Angebote für den Radverkehr

- Ladestation
- Verleihsysteme
- Rastplatz
- Reparaturstation
- Infotafel (Erweiterung)



■ **Der Radverkehr ist in Riedlingen präsent**

Das Fahrrad wird im Alltag wie auch in der Freizeit rege genutzt. Insbesondere der Donau-Radweg zieht viele Radtouristen nach Riedlingen.

■ **Radverkehrsangebot und Handlungsbedarf**

Das bestehendes Radverkehrsangebot ist im Bereich des Freizeitnetzes bereits gut ausgebaut, im Alltagsnetz jedoch ist es lückenhaft und ausbaufähig; das Radverkehrskonzept benennt 106 konkrete Maßnahmenvorschläge zum Ausbau und zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes sowie 5 Maßnahmen zur Ertüchtigung von Radabstellanlagen.

■ **Umsetzung des Radverkehrskonzeptes**

- Zur Umsetzung der Maßnahmen sind die Zusammenarbeit aller Baulastträger sowie weitere Beschlüsse im Gemeinderat notwendig
- Die umfassenden Maßnahmen im Radverkehr sind im Detail zu planen, mit den Beteiligten sukzessive abzustimmen und zu realisieren (in Abhängigkeit der finanziellen (Förder-) Möglichkeiten)
- Eine Maßnahmenumsetzung sollte zudem immer auch im Rahmen anderer Baumaßnahmen geprüft werden (z. B. Fahrbahnsanierungen)
- Kostengünstige und einfach umsetzbare Sofortmaßnahmen helfen den Radverkehr schnell im Straßenraum sichtbar zu machen



BERNARD
GRUPPE

DANKE FÜR DIE AUFMERKSAMKEIT

BERNARD Gruppe ZT GmbH

Ulmer Str. 68
73431 Aalen

Dipl.-Geogr. Günter Bendias

Projektleiter Verkehrsplanung

T +49 151 12551516

E-Mail: guenter.bendias@bernard-gruppe.com

Dipl.-Ing. Katrin Funk

Projektingenieur Verkehrsplanung

Tel.: +49 7361 5707 51

E-Mail: katrin.funk@bernard-gruppe.com