

Radschnellverbindungen im Landkreis Reutlingen



Radschnellverbindungen

- **Einführung**
 - Ziele, Anforderungen, Gestaltungsmerkmale
 - Untersuchungen, Machbarkeitsstudien, Standards
 - Vorgehensweise
- **Reutlingen – Metzingen – Dettingen – Bad Urach**
- **Reutlingen – Pfullingen – Lichtenstein**
- **Metzingen – Eningen unter Achalm – Pfullingen**
- **Potenziale und Nutzen-Kosten-Faktoren**
- **Fazit**
- **Empfehlungen**

Ziele einer Radschnellverbindung

- Kurze, direkte Verbindung von Orten mit zahlreichen Verkehrsbeziehungen
- Verkürzung der Reisezeiten
- Verbindung auch größerer Entfernungen
- Steigerung des Radanteils
- Verringerung von Staus und Emissionen
- → Zielgruppe: **Alltagsradverkehr**

Anforderungen

- Länge mindestens 5 km
- Befahrbar mit ca. 30 km/h
- Geringe Zeitverluste
- Direkte, umwegarme Linienführung
- Ausreichende Breiten
- Separation vom Fußgängerverkehr

Gestaltungsmerkmale

- Breite $\geq 4,00$ m
- Kurvenradius ≥ 20 m
- Verlorene Steigung vermeiden
- Sehr gute Fahrbahnqualität
- Wenig Knotenpunkte
- Vorrang des Radfahrers an Knotenpunkten

Baden-Württemberg

Radschnellverbindungen
Bestandteil der RadSTRATEGIE
Baden-Württemberg

Gefördert werden
Machbarkeitsstudien von potentiell
sinnvollen Verbindungen

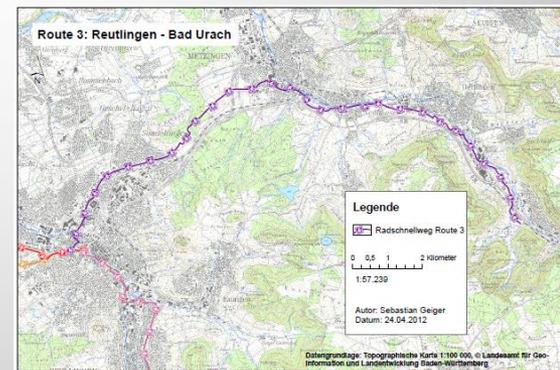
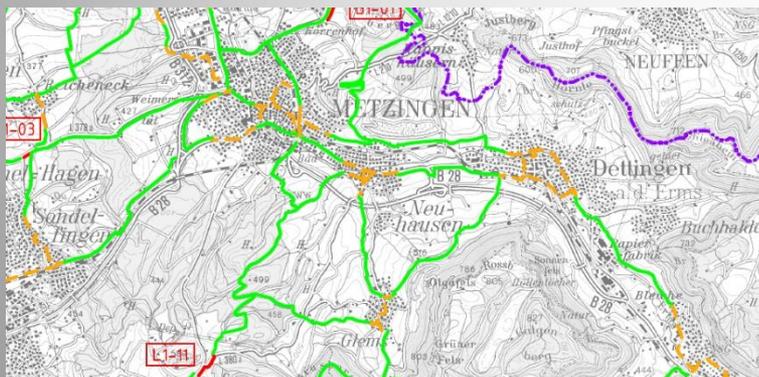
Standards beachten



Sinnvolle Verbindungen

Radwege-Netzkonzept 2015 Landkreis Reutlingen Bachelorarbeit von Sebastian Geiger

- Reutlingen – Metzingen – Dettingen – Bad Urach
- Reutlingen – Pfullingen – Lichtenstein
- Metzingen – Eningen unter Achalm – Pfullingen
- Reutlingen – Tübingen



Untersuchungsmethodik

- Linienfindung
 - Ziele, Routen, Ausbauerfordernisse
- Bewertung
 - Verfahren, Empfehlung
- Vorzugsrouten
 - Teilabschnitte
- Potenziale und Nutzen-Kosten

Bewertung der Routen

- Erschließungsqualität
- Attraktivität
- Konflikte und Aufwand

Erschließungsqualität

- Lage zu Wohngebieten
- Lage zu Gewerbegebieten
- Lage zu Schulen
- Lage zu Freizeiteinrichtungen
- Entfernung zum Ortszentrum
- Entfernung zu Bahnhöfen
- Touristische Nutzung
- Einbindung ins Radwegenetz

Attraktivität

- Länge / Umweg
- Höhenverlust
- Zeitverlust durch Trassierung
- Zeitverlust durch Knotenpunkte

Konflikte und Aufwand

- Konflikte mit Kfz-Verkehr
- Konflikte mit Landwirtschaft
- Konflikte mit Fußgängern
- Konflikte mit Naturschutz
- Konflikte mit Naherholung
- Baulicher Aufwand

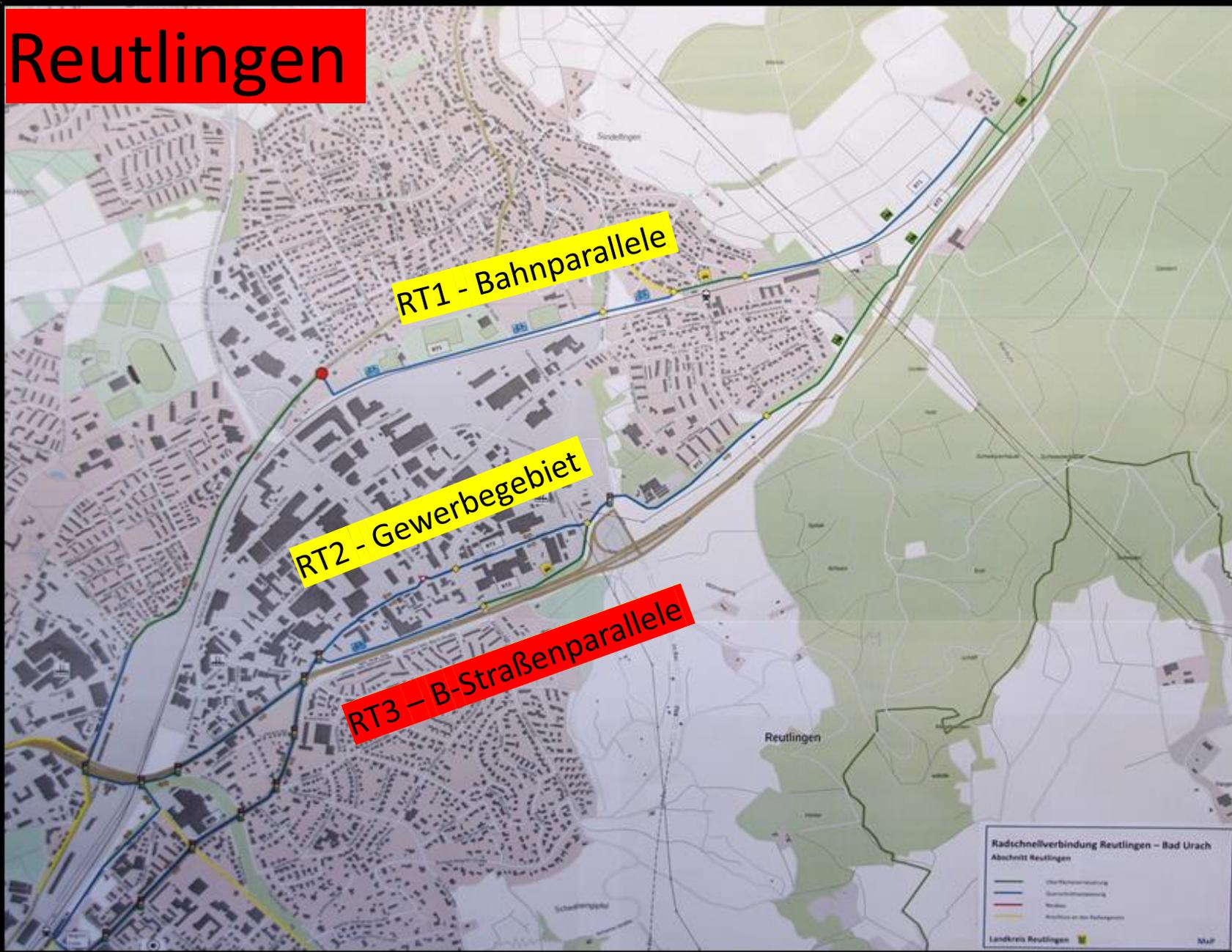
Gewichtung der Kriterien

Erschließungsqualität	Attraktivität	Konflikte und Aufwand
33	33	33
50	25	25
25	50	25
25	25	50

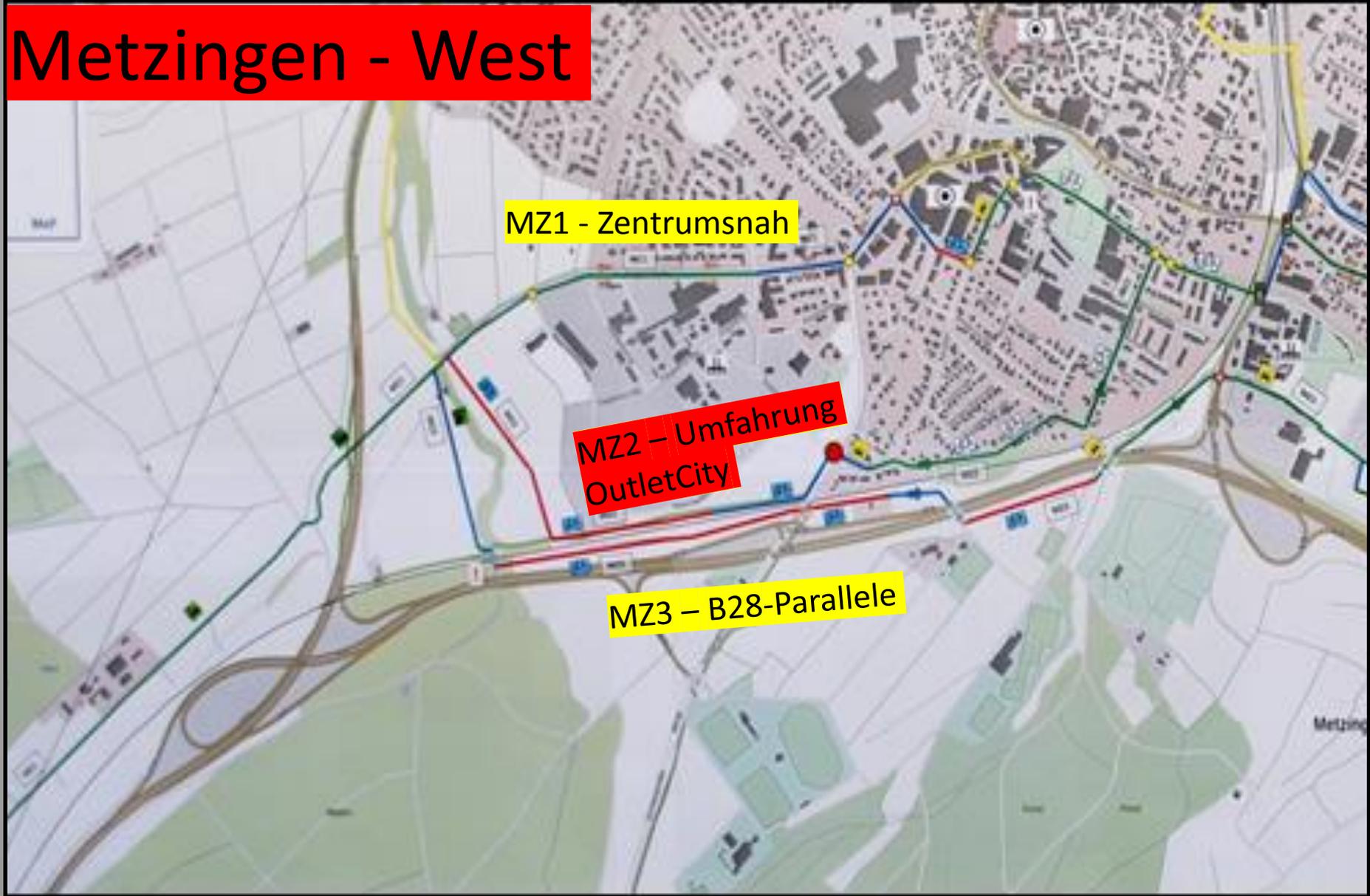
Linienfindung und Vorzugsroute

Reutlingen – Metzingen – Dettingen – Bad Urach

Reutlingen



Metzingen - West

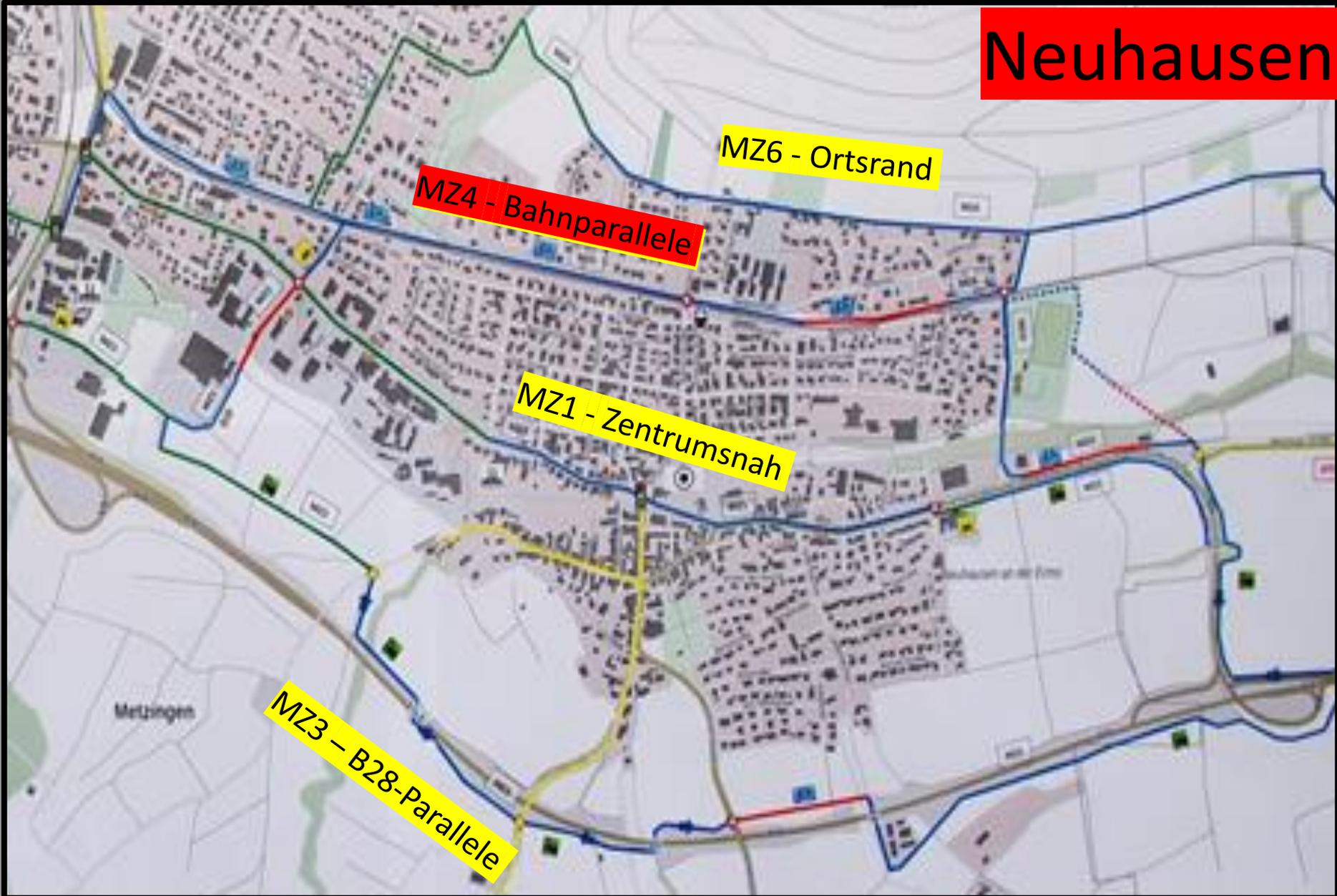


MZ1 - Zentrumsnah

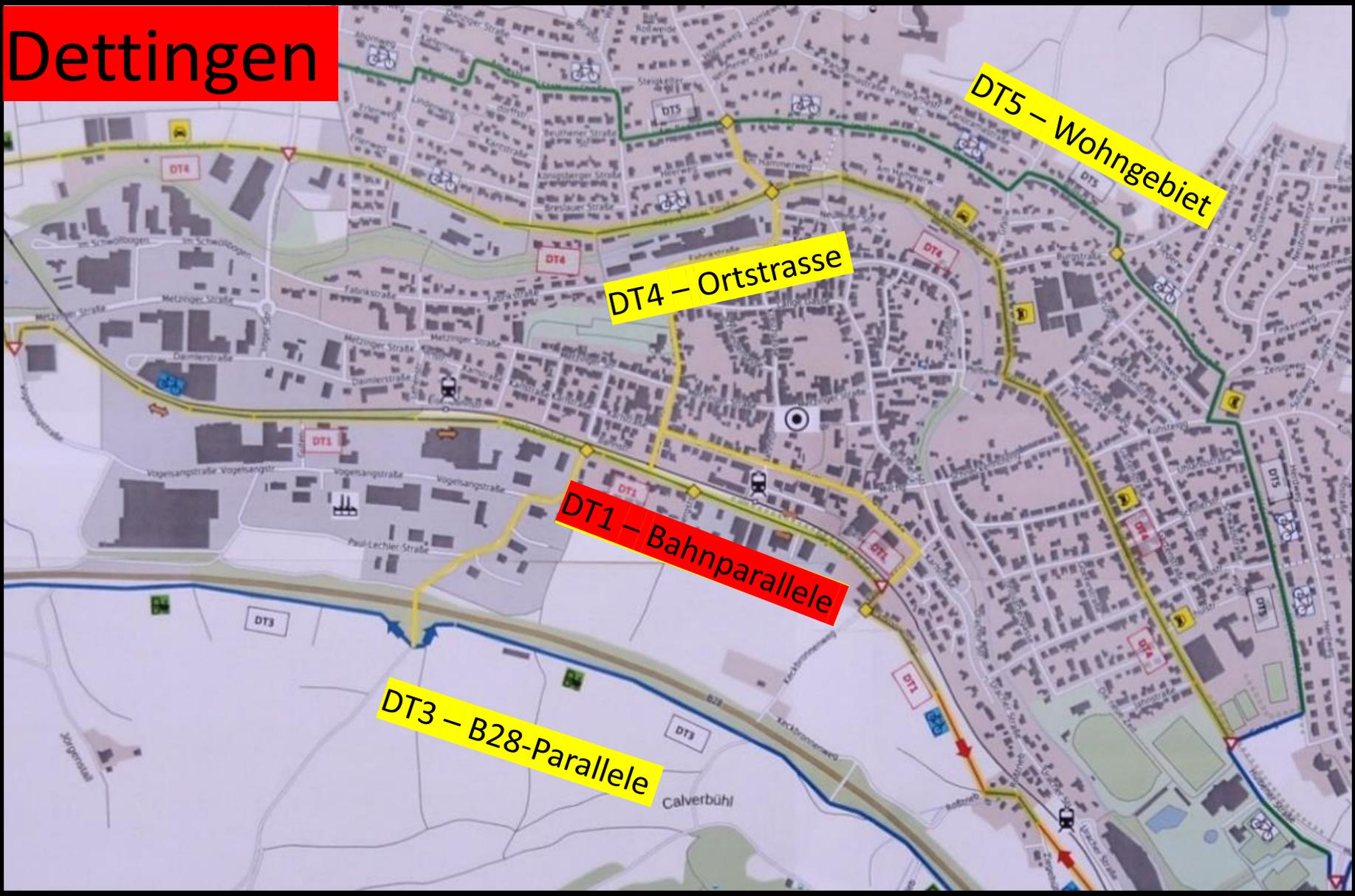
MZ2 - Umfahrung
OutletCity

MZ3 - B28-Parallele

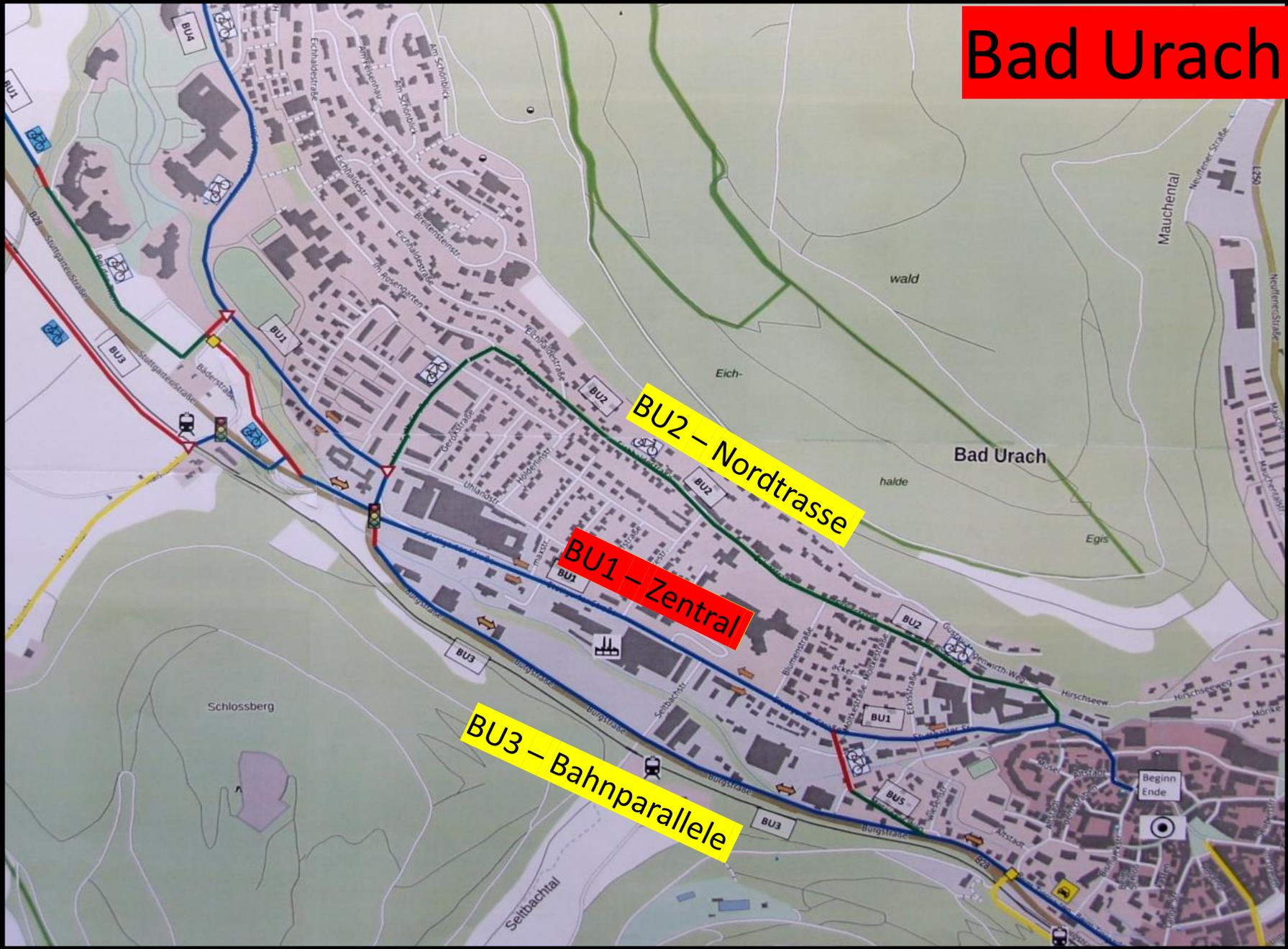
Neuhausen



Dettingen



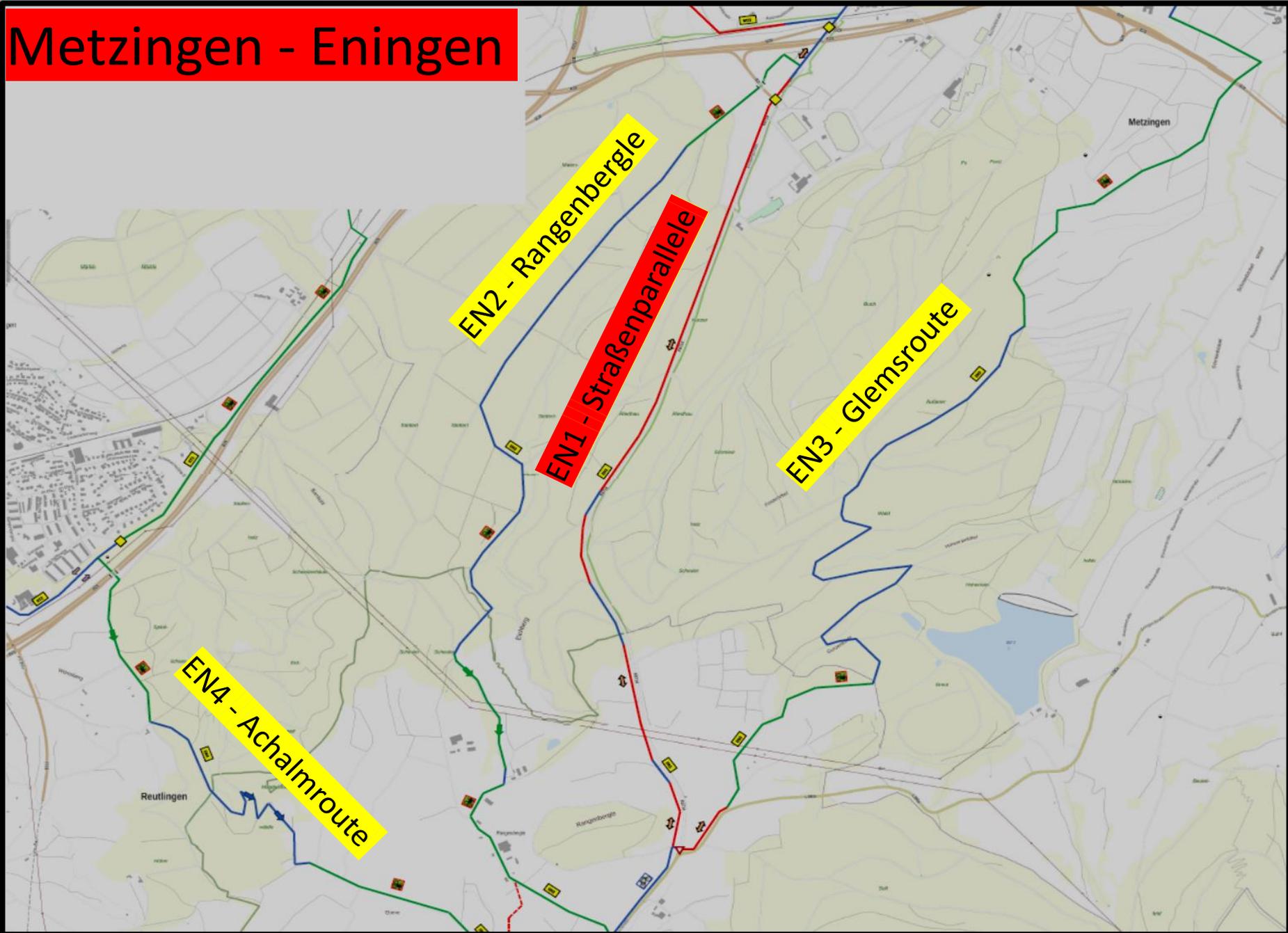
Bad Urach



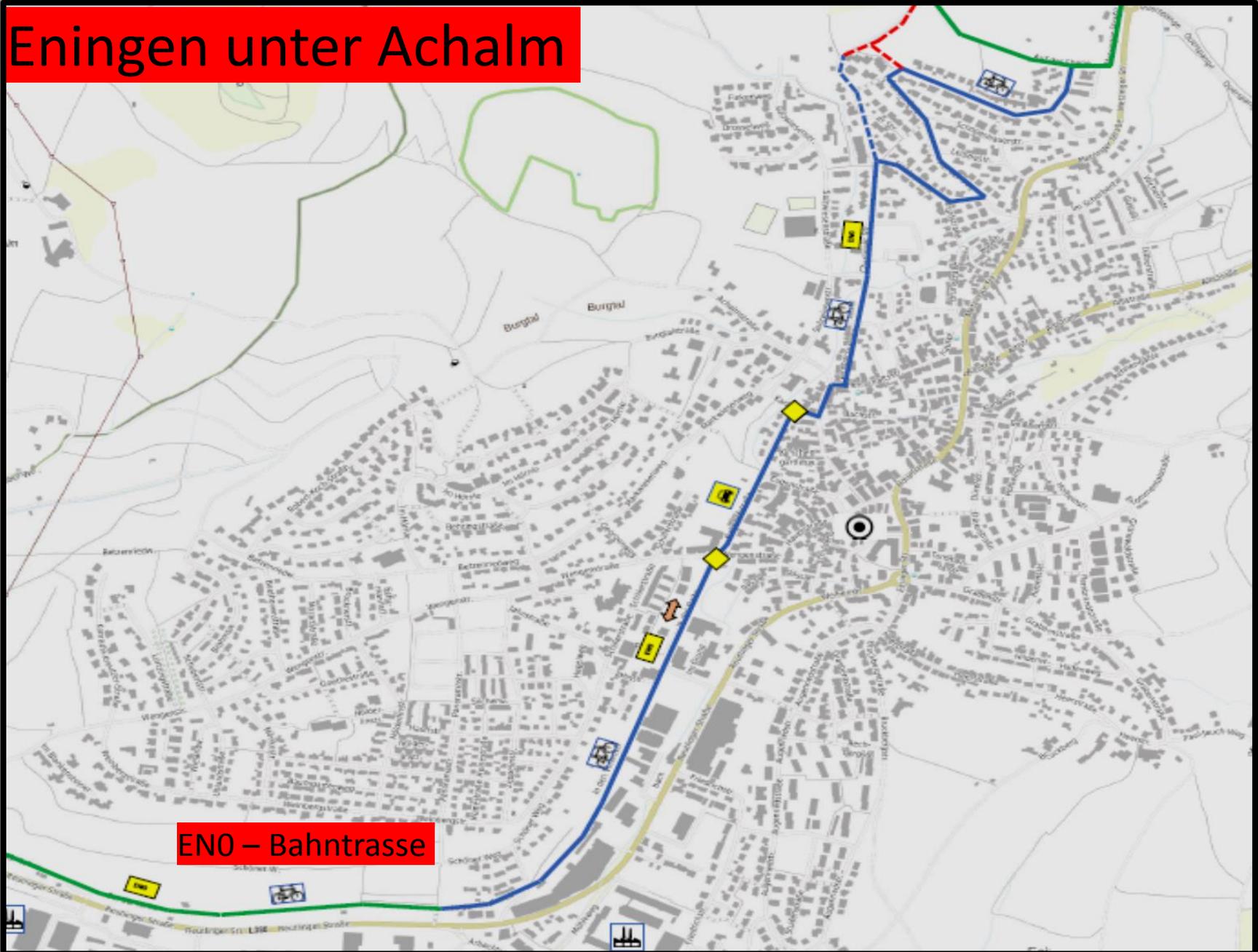
Linienfindung und Vorzugsroute

Metzingen – Eningen unter Achalm - Pfullingen

Metzingen - Eningen



Eningen unter Achalm



EN0 – Bahntrasse

Linienfindung und Vorzugsroute

Reutlingen – Pfullingen – Lichtenstein

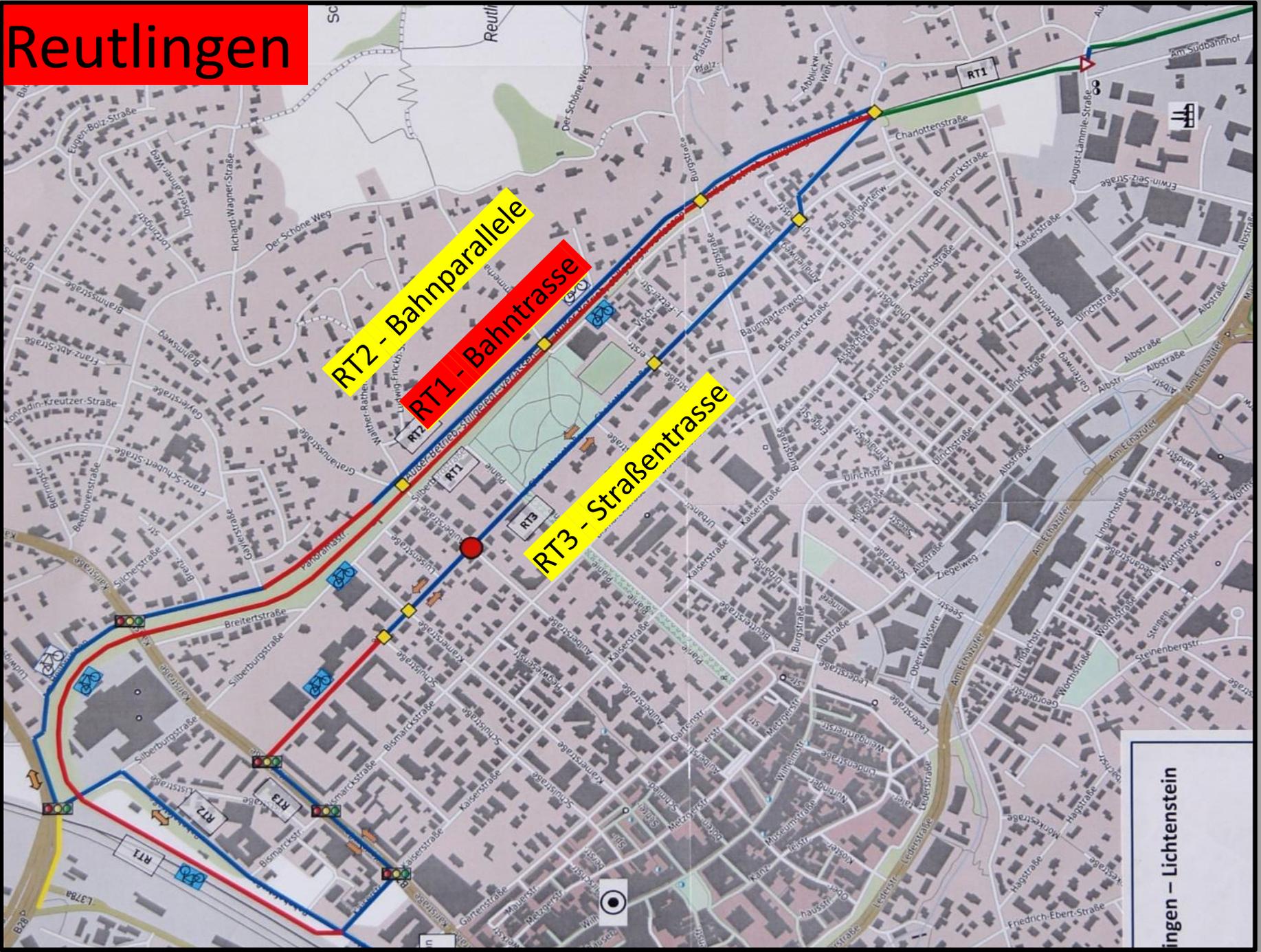
Reutlingen

RT2 - Bahnparallele

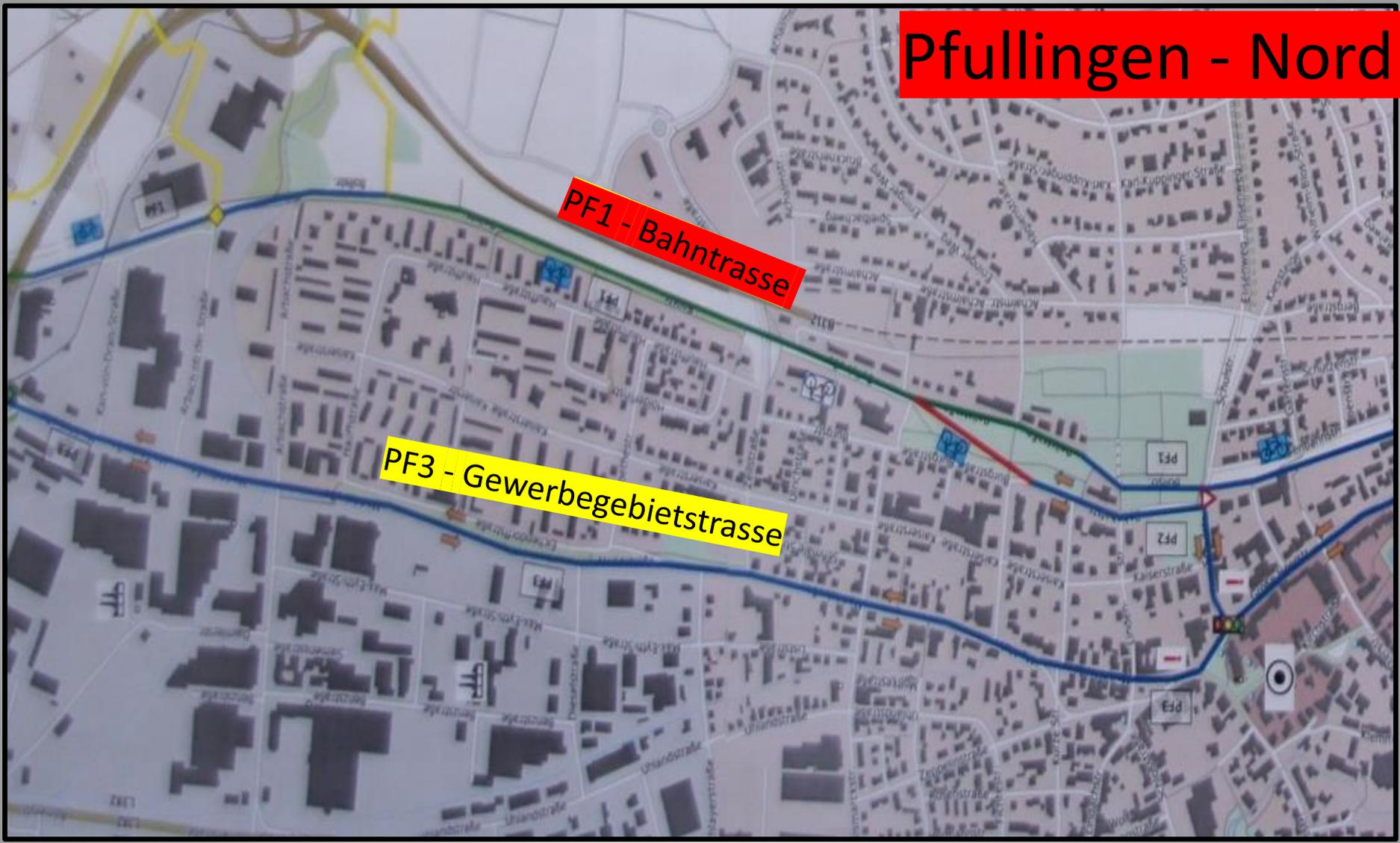
RT1 - Bahntrasse

RT3 - Straßentrasse

Reutlingen - Lichtenstein



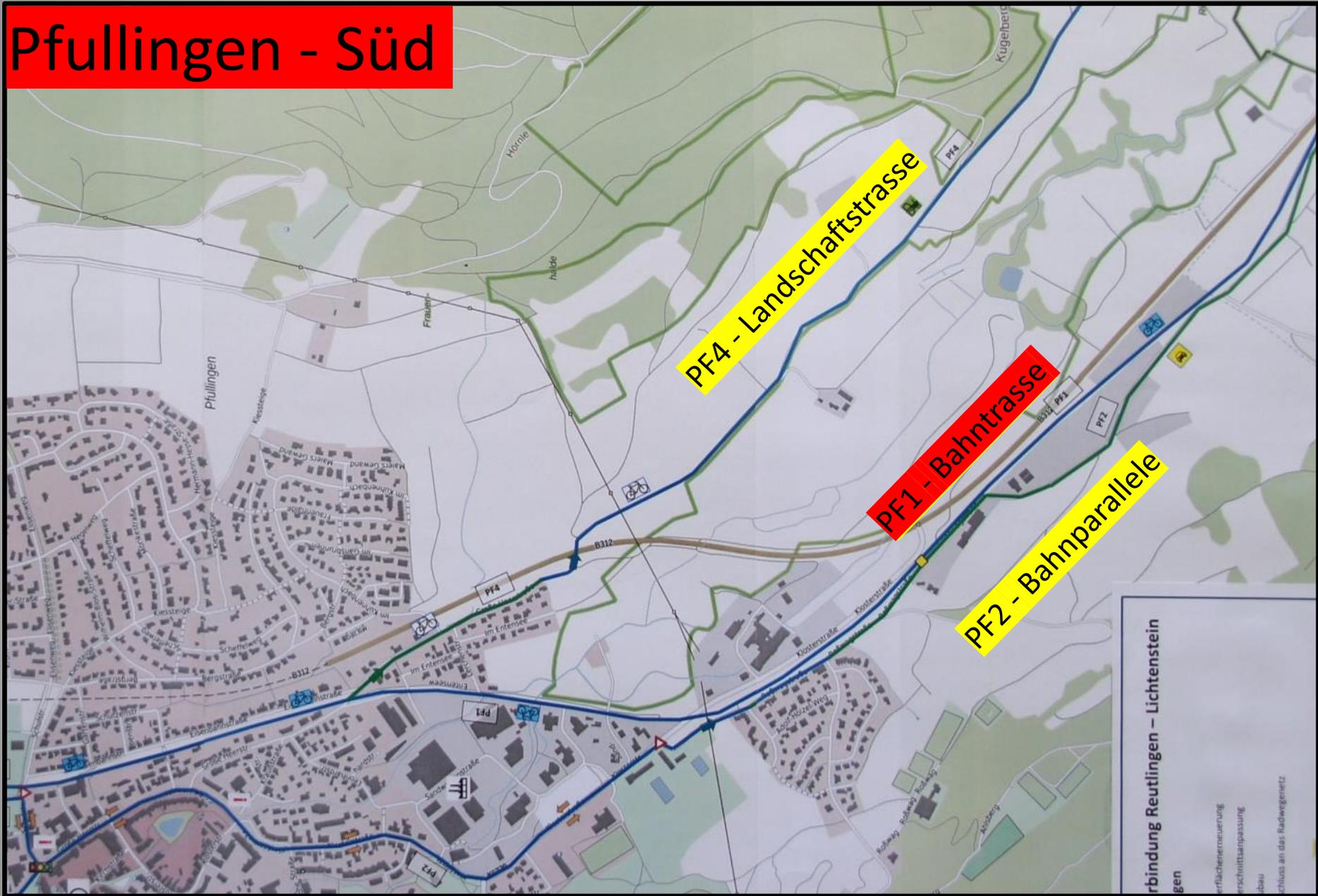
Pfullingen - Nord



PF1 - Bahntrasse

PF3 - Gewerbegebietstrasse

Pfullingen - Süd

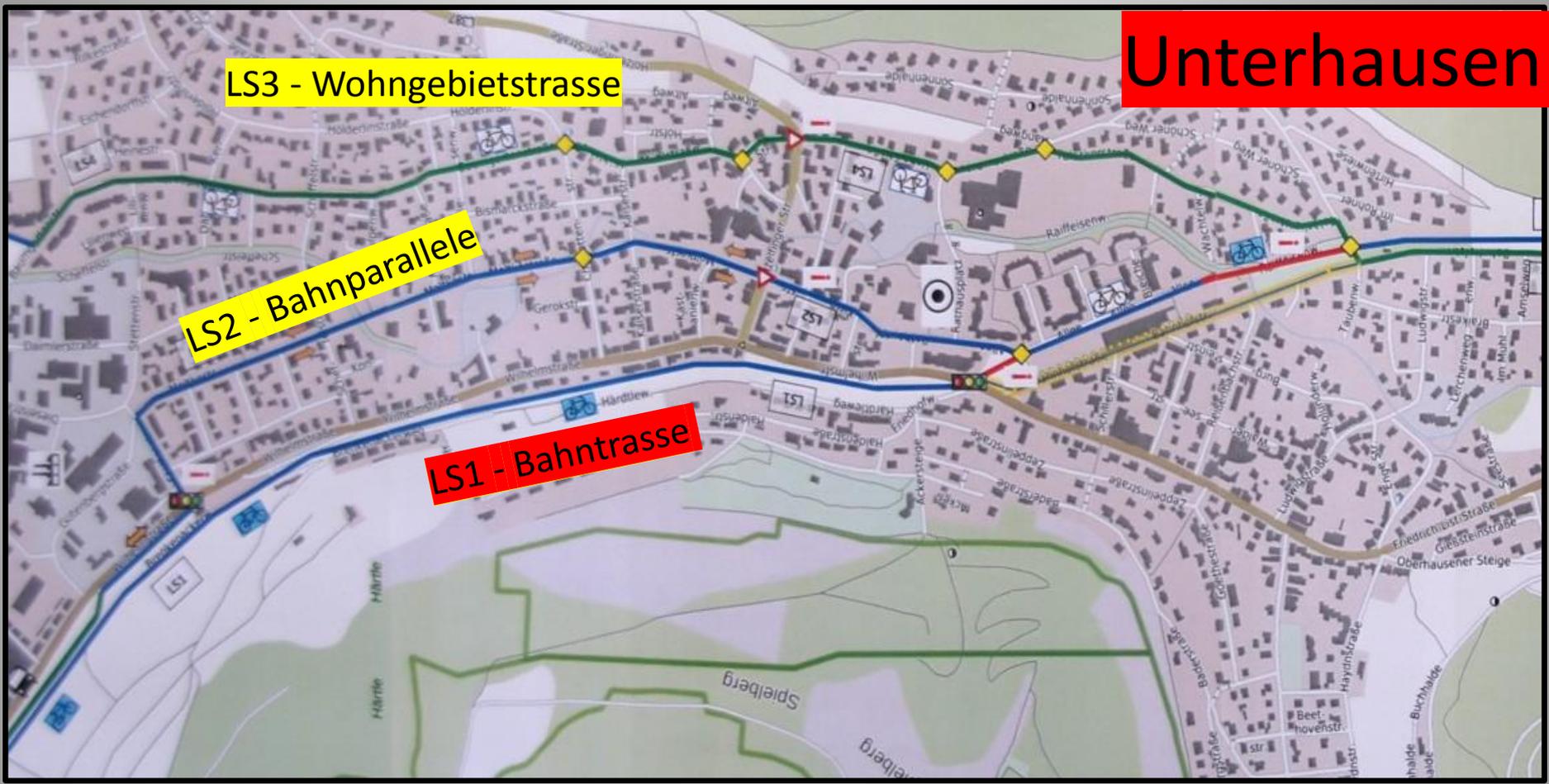


Unterhausen

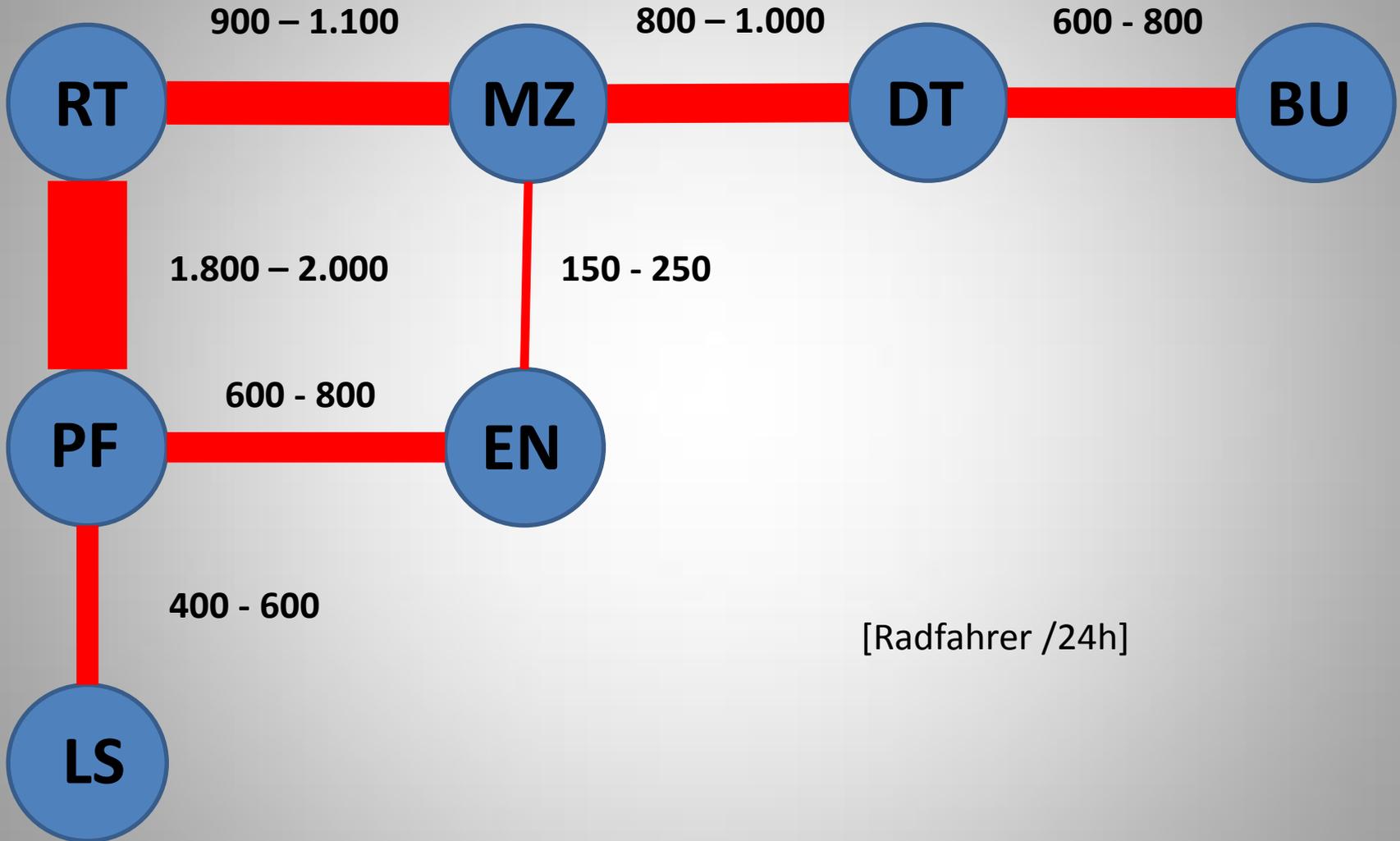
LS3 - Wohngebietstrasse

LS2 - Bahnparallele

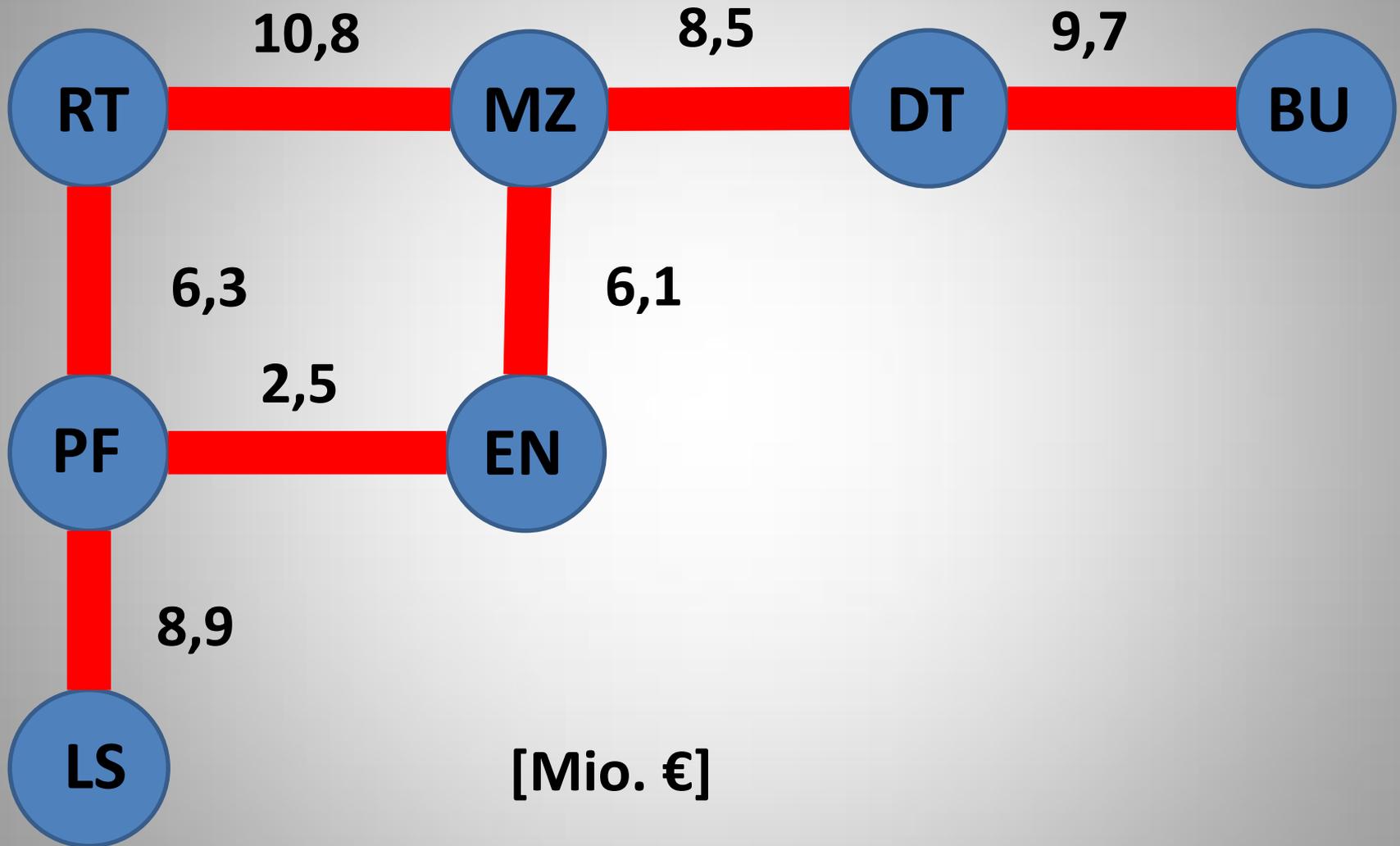
LS1 - Bahntrasse



Potenziale



Baukosten

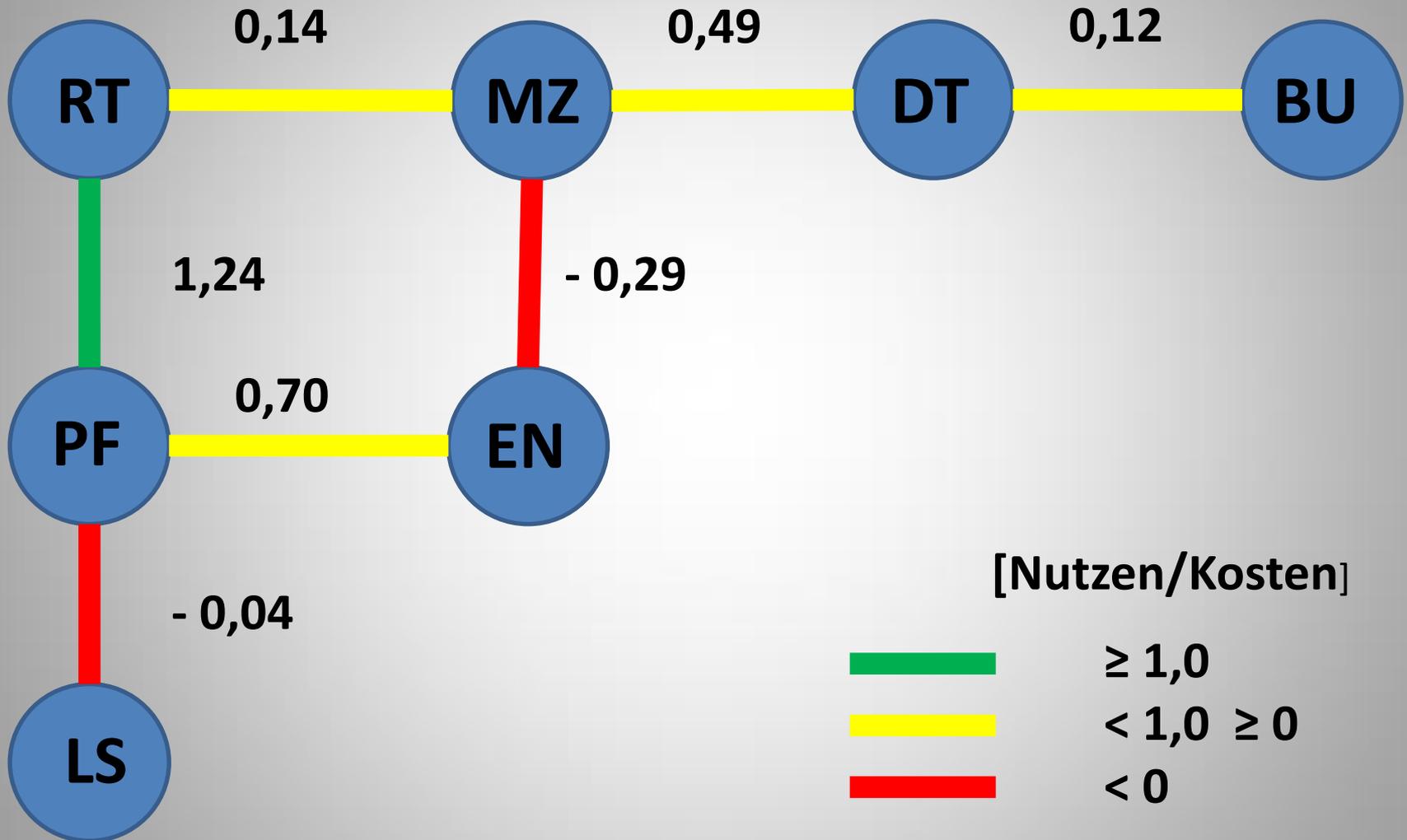


Nutzenkomponenten*

- Betriebskosten der Infrastruktur
- Fahrzeugbetriebskosten
- Gesundheitliche Auswirkungen erhöhter Aktivität
- Reduzierung der Sterblichkeitsrate
- Reisezeit
- Umweltkosten
- Auswirkungen auf ÖPNV
- Verkehrssicherheit

* Radschnellverbindungen - Leitfaden zur Potenzialanalyse und Nutzen-Kosten-Analyse
Bundesanstalt für Straßenwesen

Nutzen – Kosten – Faktoren



Fazit

- **Es existieren machbare Trassen für Radschnellverbindungen.**
- **Der Abschnitt Reutlingen – Pfullingen weist eine hohe Umsetzungspriorität auf.**
- **Die Abschnitte Reutlingen – Bad Urach und Eningen – Pfullingen weisen zwar einen positiven Nutzen auf, die Kosten liegen jedoch darüber.**
- **Für die Abschnitte Pfullingen – Lichtenstein und Metzingen – Eningen kann kein positiver Nutzen ermittelt werden.**

Empfehlungen

- Abschnitt Reutlingen – Pfullingen als Radschnellverbindung weiter verfolgen und realisieren.
- Abschnitte Reutlingen – Bad Urach und Eningen – Pfullingen als bevorzugte Radverbindung behandeln und abschnittsweise verbessern.

Eine erfolgreiche Verkehrswende kommt am Verkehrsmittel Fahrrad nicht vorbei