

ALLTAGSRADVERKEHR – LKR. LINDAU (BODENSEE)

Projektbericht

Projekt:

RADWEGEKONZEPT FÜR DEN LANDKREIS LINDAU (BODENSEE)

– ERARBEITUNG VON MÖGLICHEN MAßNAHMEN UND HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN ZUR
WEITERENTWICKLUNG DES RADVERKEHRS IM LANDKREIS –

THEMEN:

Zusammenfassung des Projektes (inkl. Übersicht Maßnahmenkatalog).....	2
III. Fachliche Ergänzungen topplan.....	31
IV. Handlungsempfehlungen	71

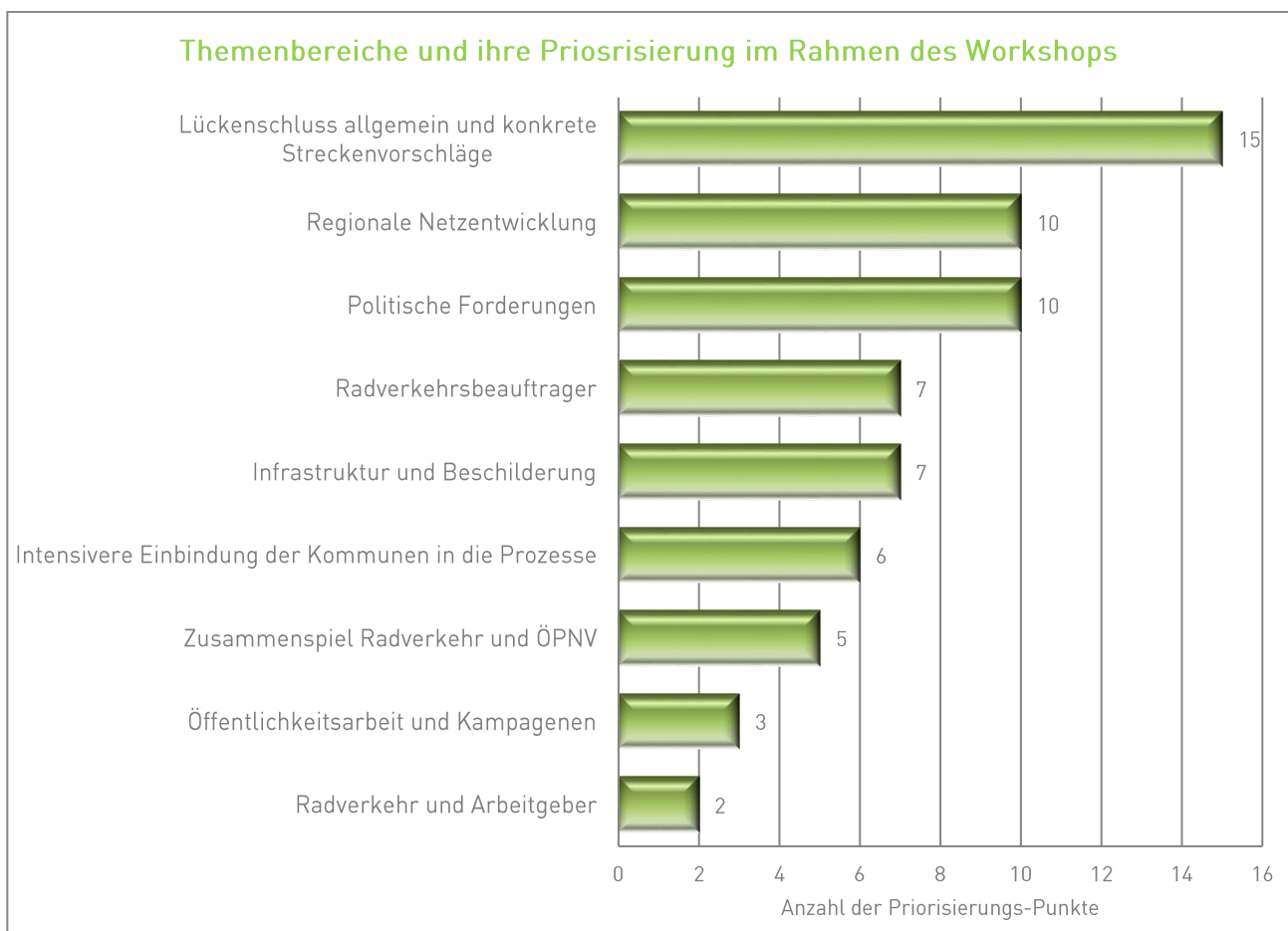
Zusammenfassung des Projektes (inkl. Übersicht Maßnahmenkatalog)

Der Landkreis Lindau hat 2019 ein Projekt zur Erarbeitung möglicher Maßnahmen und Handlungsempfehlungen im Bereich Radverkehr in Auftrag gegeben. Im Zuge dieses Projektes wurden Bedarfsanalysen und Expertengespräche zur Bestandsaufnahme durchgeführt und es gab einen Workshop mit politischen Vertretern und Fachämtern. Mit Hilfe dieser Erkenntnisse wurden Maßnahmen abgeleitet, die in Zukunft ergriffen werden können, um den Radverkehr im Landkreis Lindau voranzutreiben und für die Einwohner attraktiv zu gestalten.

Im Zuge des Projektes hatten alle Beteiligten die Möglichkeit ihre Ideen und Anregungen einzubringen und Vorschläge zu machen, worauf sich der Landkreis Lindau bei Projekten in Zukunft fokussieren sollte. topplan hat im Rahmen des Projektes die Bestandsanalysen und Vorgespräche durchgeführt, den Workshop moderiert und im Nachgang die Ergebnisse ausgewertet. Die Details der Bedarfsanalysen werden in Kapitel I. näher ausgeführt, die Workshop Auswertungen befinden sich in Themenblock II. Themenblock III. erweitert die Bestandsaufnahme und die Bedarfsanalyse um fachliche Aspekte aus dem Arbeitsbereich von topplan und Kapitel IV. stellt die möglichen Maßnahmen, die die Tabelle unten stichpunktartig auflistet im Detail dar.

Die folgende Zusammenfassung gibt einen kurzen Überblick über die Aspekte der Radverkehrsförderung, die im Zuge des Workshops als vorrangig wichtig priorisiert wurden. Zudem werden mögliche zukünftige Maßnahmen in einer Übersicht vorgestellt.

WICHTIGE ASPEKTE AUS DEM WORKSHOP



ÜBERSICHT MÖGLICHER MAßNAHMEN

Maßnahme	Kurz zusammengefasst	Was ist zu tun?	Zeithorizont	Personelle Umsetzung	Details im Bericht
<i>Stellenschaffung Radverkehrsbeauftragter</i>	Der Radverkehrsbeauftragte vertritt als koordinierende Stelle im Landkreis die Belange des Radverkehrs und ist Ansprechpartner für Fachbehörden, Kommunen und Bürger. In diesem Zuge ist er auch verantwortlich für die Umsetzung des Radwegekonzeptes und die Abarbeitung der Handlungsempfehlungen.	➤ Klärung, in welcher Abteilung der Radverkehrsbeauftragte angesiedelt werden soll ➤ Stellenausschreibung veröffentlichen	kurzfristig	Landkreis	Seite 73
<i>Weiterentwicklung des Radnetzes im Hinblick auf den Alltagsradverkehr</i>	Das ausgeschilderte Freizeitnetz muss im Hinblick auf die Bedeutung für den Alltagsradverkehr geprüft und um wichtige Strecken erweitert werden.	➤ Regionale Überplanung Radnetz mit Fokus auf die Entwicklung des Alltagsradverkehrs ➤ Einbezug der Kommunen, der Straßenbaulastträger, weiterer Belangsträger und der Nachbarlandkreise in die Planung	Radnetzplanung: kurzfristig Umsetzung: mittel- bis langfristig	Projektträger: Landkreis Radnetzplanung durch Fachbüro Umsetzung Maßnahmen: Baulastträger	Seite 74 ff.
<i>Lückenschlüsse im Bestand</i>	Lücken die im Zuge des Workshops genannt wurden werden ggf. um weitere Lücken im bestehenden Radnetz ergänzt. Es folgt die Planung von Ausbaumaßnahmen, um die Attraktivität des Radfahrens zu steigern.	➤ Laufende Kommunikation mit Baulastträgern ➤ Kommunikation mit Kommunen, um Bedarf zu ermitteln (auch im Zuge der Netzentwicklung möglich) ➤ Erste Lückenschlüsse wurden bereits im Workshop genannt und sind in diesem Bericht dokumentiert.	Planung Lückenschlüsse im Zuge Radnetzplanung Umsetzung: mittel- bis langfristig	Landkreis in Zusammenarbeit mit Baulastträger	Seite 42 ff. und 74 ff.
<i>Innerörtliche Radverkehrsplanung</i>	Die innerörtliche Radverkehrsführung ist von großer Bedeutung für die Nutzbarkeit und die Durchgängigkeit des Radnetzes, insbesondere in dicht bevölkerten Gebieten mit stark befahrenen Straßen.	➤ Kann zunächst mit Fokus auf Einzelabschnitte in den verschiedenen Kommunen erfolgen, welche innerörtliche Problemstellen haben ➤ mittelfristig ist durchgehende Radinfrastruktur/Radnetz im Gesamtlandkreis nötig ➤ Einzelfallprüfungen mit Verkehrsschauen und evtl. Detailplanungen notwendig	mittel- bis langfristig	Kommunen mit Baulastträger	Seite 80 f.
<i>Weiterentwicklung der Radabstellinfrastruktur</i>	Gute Radabstellanlagen sind ein Kernelement der Radverkehrsförderung.	➤ Entwicklung eines einfach anwendbaren Handlungsleitfadens für alle Kommunen und den Landkreis ➤ Bestandaufnahme und -analyse Radabstellanlage an allen öffentlichen Einrichtungen	Handlungsleitfaden: kurzfristig Umsetzung: mittel- langfristig	Ausarbeitung Handlungsleitfaden ggf. durch Fachbüro; Bestandsanalyse durch Landkreis, Kommunen und bei Bedarf Fachbüro	Seite 82 ff.

Maßnahme	Kurz zusammengefasst	Was ist zu tun?	Zeithorizont	Personelle Umsetzung	Details im Bericht
<i>Behebung von Problem- und Gefahrenstellen</i>	Bestehende Problemstellen müssen entschärft werden, um die Gefahren für die Radfahrer zu minimieren.	➤ Ermittlung Gefahrenstellen für das ausgeschilderte Freizeitnetz erfolgt derzeit im Zuge QM-Projekt der Allgäu GmbH durch topplan ➤ Erfassung weiterer Gefahrenstellen im Alltagsradnetz durch Kommunen und Baulastträger oder Fachbüro	Erfassung: kurzfristig Beseitigung: kurz- bis mittelfristig – je nach Problemstelle	Fachbüro Kommunen und Baulastträger	u.a. Seite 35 und Ergebnisse QM-Allgäu
<i>Mängelbeseitigung Radwegweisung</i>	Problemstellen und Mängel in der Beschilderung werden beseitigt, um eine lückenlose Führung der Radfahrer gewährleisten zu können.	➤ Ermittlung für das ausgeschilderte Freizeitnetz erfolgt derzeit im Zuge QM-Projekt der Allgäu GmbH durch topplan ➤ Neuplanung von evtl. fehlenden Standorten wurde vom Landkreis Lindau an topplan vergeben ➤ Beseitigung der Mängel wird im Nachgang zur Ermittlung notwendig werden	kurzfristig	Kommunen und Baulastträger	Seite 36 f. und 77 f. und Ergebnisse QM-Allgäu
<i>Datenpflege Wegenetz und Beschilderungskataster</i>	Die laufende Aktualisierung der Radinfrastrukturdatenbank muss erfolgen, um auch in Zukunft den Überblick über die Radinfrastruktur und das Radnetz zu wahren.	➤ Im Zuge des QM-Projektes der Allgäu GmbH erfolgt durch topplan eine flächendeckende Erfassung und Digitalisierung der Radinfrastruktur auf dem ausgeschilderten Freizeitnetz ➤ Daueraufgabe um Datenbestand aktuell zu halten	Dauerhaft	Landkreis oder Fachbüro (Basis ist RIWA-GIS-Radmodul)	Seite 33 und 79
<i>Öffentlichkeitsarbeit</i>	Die Bevölkerung sollte über die Entwicklungen im Radverkehr auf dem Laufenden gehalten werden und zum Radfahren motiviert werden.	➤ Information und Motivation der Bürger über crossmediale Kanäle	Dauerhaft	Landkreis	Seite 85 f.
<i>Einrichtung Bürgerportal</i>	Eine zentrale Informationsplattform kann Wissen bündeln und die Bürger schnell und einfach informieren.	➤ Schaffung eines digitalen Bürgerportals als Plattform zur Information der Einwohner ➤ Verknüpfungen mit anderen Bereichen wie ÖPNV und Tourismus möglich	Dauerhaft	Landkreis	Seite 86
<i>Qualitätsmanagement Radnetz</i>	Die Qualität der gesamten Radinfrastruktur muss fortlaufend kontrolliert und verbessert werden.	➤ Regelmäßige Pflege und Instandhaltung der Radinfrastruktur und des Radnetzes	Dauerhaft	Baulastträger Ggf. regelmäßige Prüfung durch externe Dienstleister sinnvoll	

KURZÜBERSICHT POTENTIELLER MAßNAHMEN

Nach Analyse der Vorgespräche, des Workshops und der priorisierten Themen zeigt sich, dass es einige Aspekte gibt, die im Fokus der Vertreter aus Bürgerschaft und Politik stehen und als prioritär betrachtet werden können. Insbesondere der Themenbereich Lückenschluss, inklusive der konkreten Streckenvorschläge kommt hier zum Tragen. Damit eng verbunden ist die regionale Netzentwicklung, die im Rahmen der Priorisierung auch häufig genannt wurde.

Politische Forderungen, die im Rahmen des Workshops genannt wurden, sind mehrheitlich groß angelegt und betreffen eher Veränderungen in der Gesetzgebung und auf Bundesebene. Hier ist es für eine einzelne Gemeinden oder einen Landkreis schwierig sich zu positionieren und sich Gehör zu verschaffen. Daher ist es sinnvoll unter den Gemeinden einen gemeinsamen Nenner zu finden und vorrangig relevante Themen gemeinschaftlich anzugreifen. Auch grenzübergreifende Kooperation mit Nachbargemeinden und Landkreisen kann dabei hilfreich sein.

Ein organisatorisches Ziel, das einfacher und auch auf Landkreisebene gut umsetzbar ist, ist der Wunsch nach einem Radverkehrsbeauftragten. Dies ist eine wirkungsvolle Stelle, die das Thema Radverkehr stärkt und mehr Gewicht verleiht. Eine sinnvolle Ausgestaltung der Stelle und die Schaffung entsprechender Kompetenzen sollten damit einhergehen.

In Sachen Infrastruktur und Beschilderung ist der Landkreis Lindau schon auf einem guten Weg, gibt es doch bereits ein durchgehend beschildertes Radnetz, wenngleich es eher freizeitorientiert ausgestaltet ist. Was die Beschilderung betrifft, so wird diese aktuell im Rahmen des allgäuweiten Qualitätsmanagement-Projektes geprüft und etwaige Mängel im Bestand werden erfasst. Die so aufbereiteten Informationen können entsprechend genutzt werden, um die Radbeschilderung in Stand zu setzen. Eine Erweiterung der bestehenden Beschilderung um neue Strecken und Alltagsverbindungen wäre sinnvoll, muss aber mit einer stringenten Netzplanung einhergehen.

Die weiteren Themenbereiche, wie die intensivere Einbindung der Kommunen in die Prozesse, das Zusammenspiel mit dem ÖPNV, oder mit Arbeitgebern und Marketing und Öffentlichkeitsarbeit wurden ebenso genannt, wenngleich sie nicht so stark gewichtet wurden, wie die vorher dargestellten Aspekte.

Kurz zusammengefasst sind notwendige Maßnahmen also:

- Netzentwicklung
- Lückenschlüsse
- Stellenschaffung für Radverkehrsbeauftragte
- Aufwertung der punktuellen Infrastruktur
- Partizipation und Kooperation
- Öffentlichkeitsarbeit

Fokus sollte, wenn man die Priorisierung mit betrachtet, im Bereich der Netzentwicklung und der Lückenschlüsse liegen. Ein umfassendes Alltagsradverkehrskonzept würde einen Großteil der Maßnahmen umfassen und einen langfristigen Handlungsleitfaden darstellen. Um die damit einhergehenden Aufgaben zu stemmen und eine verantwortliche Person für das Thema Radverkehr zu haben, wäre ein Radverkehrsbeauftragter ein geeigneter Ansprechpartner.

Themenbereich IV. „Mögliche Maßnahmen“ stellt die hier kurz aufgeführten Aspekte ausführlicher dar. Bevor dies erfolgen kann, ist es zunächst notwendig, den Status Quo des Radverkehrs im Landkreis Lindau eingehender zu betrachten und mit einigen fachlichen Ergänzungen zu untermauern. Dies geschieht im nachfolgenden Themenblock.

III. Fachliche Ergänzungen topplan

Im Rahmen der Projektbearbeitung durch topplan wurden bereits Entwürfe für ein potentiellles Alltagsradnetz, inkl. Priorisierung der Strecken erarbeitet. Zudem wurden die Netzlücken analysiert und die Wunschlinien des potentiellen Alltagsnetzes mit den Planungen des Staatlichen Bauamtes Kempten abgeglichen.

Bitte beachten Sie, dass es sich um Entwürfe und Vorplanungen. Vor konkreten Umsetzungsplanungen müssen die einzelnen Teilabschnitte im Detail betrachtet und mit den betroffenen Gemeinden und Baulastträgern abgestimmt werden.

Neben den obigen Themen, die Bestandteil des vom Landkreis Lindau in Auftrag gegebenen Projektes sind, ist topplan auch am allgäuweiten Qualitätsmanagementprojekt der Allgäu GmbH beteiligt. Um die Synergieeffekte nutzen zu können, werden einzelne Aspekte des Qualitätssicherungsprojektes der Allgäu GmbH im Folgenden kurz dargestellt.

INHALTE DES KAPITELS:

1	Projekt Qualitätssicherung der Allgäu GmbH	32
2	Differenzierung von Alltags- und Freizeitradverkehr	38
3	Entwurf Alltagsradnetz als Diskussionsgrundlage	38
4	Detailbetrachtung Netzlücken	42
5	Planungen StBA Kempten für den Lkr. Lindau (Bodensee).....	59

1 PROJEKT QUALITÄTSSICHERUNG DER ALLGÄU GMBH

Die Allgäu GmbH hat 2018 in Zusammenarbeit mit den Landkreisen ein großes Projekt zur Qualitätssicherung der Rad- und Wandernetze im gesamten Allgäu ins Leben gerufen. In diesem Zuge werden die aktuell beschilderten Netze vor Ort befahren und auf Qualität geprüft. topplan ist unter anderem für die Aufnahme und Analyse des gesamten Radnetzes im Allgäu und damit auch im Landkreis Lindau beauftragt.

QUALITÄTSKRITERIEN

Zu Beginn des Projektes wurden in Zusammenarbeit mit allen Projektpartner Qualitätsstandards ausgearbeitet. Dies ermöglicht eine vergleichbare und einheitliche Beurteilung des mehrere tausend Kilometer umfassenden Radwegenetzes im Allgäu. Die Kriterien sind auf die Bedürfnisse der „normalen“ Freizeitradler im Allgäu abgestimmt. Auch das bisher ausgeschilderte Freizeitnetz im Landkreis Lindau wird auf Basis der folgenden Kriterien kartiert:

Kriterien des Projektes zum Qualitätsmanagement im Allgäu	
Befahrbarkeit	gut befahrbar
	mäßig befahrbar
	schlecht befahrbar
	größerer punktueller Schaden
Wegebreite	Breite über 2,0 m
	Breite zw. 1,5 und 2,0 m
	Breite unter 1,5 m
	punktueller Engstelle / Hindernis
Wegebelag	Asphalt, Beton, Pflaster
	wassergebundene Decke, Kies
	erdgebundene Wege, Wiesenwege
Verkehrsbelastung	autofrei und geringer Verkehr (bis 500 Kfz/Tag)
	mäßiger Verkehr (bis 3.000 Kfz/Tag)
	starker Verkehr (ab 3.000 Kfz/Tag) - außerorts nicht zulässig
Verkehrssicherheit	hoch
	mittel
	gering
	punktueller Gefahrenstelle
Attraktivität	Radweg an stark befahrener Straße
Wegweisung	Mängel bei Radwegweisung
Infrastruktur	Infotafeln
	Rastplätze
	vorhandene Radabstellanlagen bei öffentlichen Freizeitzielen
Wegepflege	Erfassung von Mängeln

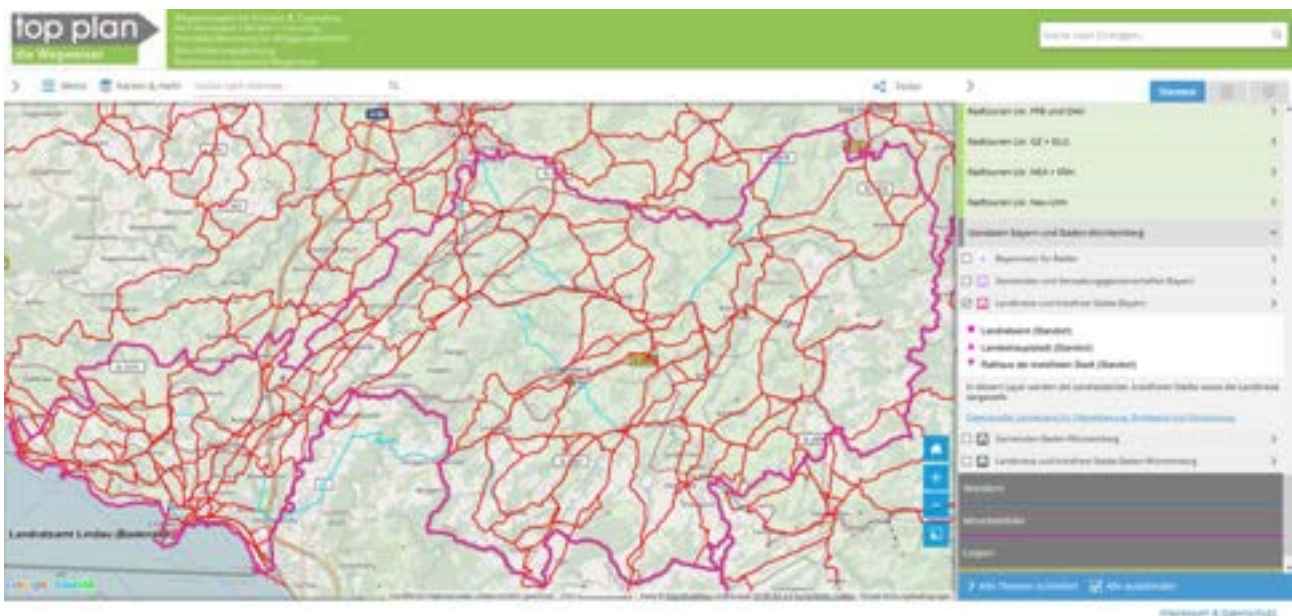
DATENMANAGEMENT

Alle Daten werden im Rahmen der Ortsbefahrungen georeferenziert erfasst und im Büro professionell aufbereitet. Zur Dokumentation und Bearbeitung der Ergebnisse werden diese in eine Datenbank eingepflegt. Neben den Streckeninformationen werden auch die Beschilderungsdaten geprüft und in ein allgäuwertes Beschilderungskataster integriert.

Die gesamte Datenbank mit den erfassten Informationen wird über die RIWA GmbH bereitgestellt. Dazu wurde von RIWA – in Zusammenarbeit mit topplan – ein spezialisiertes Rad- und Wanderwegemodul entwickelt, welches als Fachschale im RIWA-GIS zur Verfügung steht. Als RIWA-Kunde bekommt der Landkreis Lindau diese Fachschale im Rahmen des Projektes der Allgäu GmbH zur Verfügung gestellt (Es sind ab 2022 nur die Lizenzkosten fällig).

Zukünftig können also alle Ergänzungen und Änderungen an Strecken und der kompletten Radinfrastruktur im RIWA-Geodatenpool gepflegt werden.

Zur einfachen Ansicht der Projektergebnisse gibt es zudem von topplan ein Webportal, in dem die Informationen lagegenau in Karten eingeblendet werden können. Dieses Geoportal ist online abrufbar und kann helfen, einen schnellen Überblick über Faktoren wie Wegezustand oder –belag im Gebiet des Landkreises zu erhalten. Auch die Beschilderungsdaten und die punktuellen Gefahrenstellen können in diesem Zuge betrachtet werden. Erreichbar ist die Website unter: <http://maps.topplan.de?topkunde=lindau>. Es wird täglich aktualisiert.



Das Geoportal von topplan mit dem eingeblendeten Radnetz im Landkreis Lindau

Mit den oben dargestellten Bausteinen ist die Möglichkeit gegeben, Datenerfassung, –haltung und –pflege eng zu vernetzen und so eine umfassende Darstellung der aktuellen Radsituation im Landkreis zu bieten. Unerlässlich ist in diesem Zuge, das Datenmanagement weiterhin konstant und einheitlich zu pflegen und so langfristig eine solide Datenbasis zu sichern. Auf dieser Datenbasis können zukünftige Planungen und Qualitätskontrollen aufgesetzt werden.

ERFASSUNG STRECKENBEZOGENER QUALITÄTSKRITERIEN

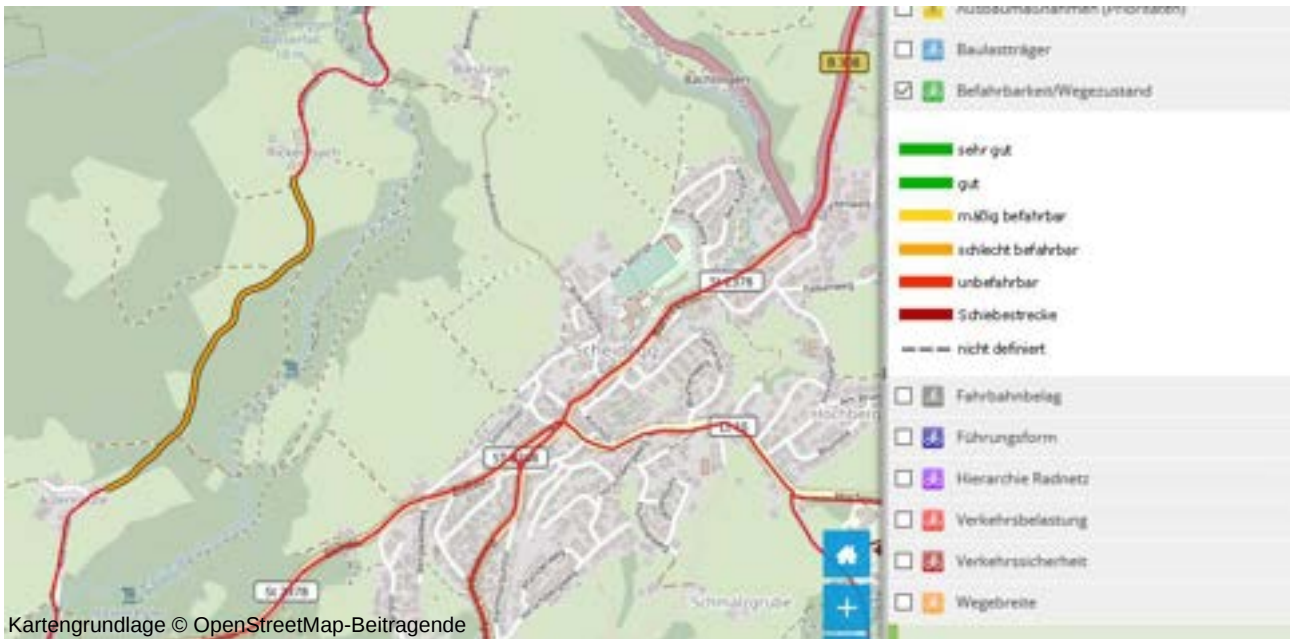
Bei den oben aufgeführten Qualitätskriterien, die farblich hinterlegt sind, handelt es sich um sogenannte streckenbezogene Kriterien. Diese geben Aufschluss über Wegzustände, Fahrbahnbeläge und weitere Eigenschaften, die für ganze Abschnitte gelten. Damit zeigen die streckenbezogenen Kriterien den Status Quo des befahrenen Netzes und wo gegebenenfalls Handlungsbedarf besteht. Die Qualitätskriterien werden im Rahmen der Ortsbefahrungen georeferenziert aufgenommen und im Anschluss in eine Datenbank eingepflegt, um langfristig verfügbar zu sein (Details zu Datenpflege und Datenmanagement folgen weiter unten in diesem Kapitel).

Wie die Erfassung der streckenbezogenen Kriterien konkret aussieht, zeigt das Beispiel:

Bei der Ortsbefahrung hat sich südlich von Rickenbach der Wegezustand deutlich verschlechtert. Die Bilder zeigen Wasserrinnen, kombiniert mit grobem Gestein und aufgebrochenem Asphalt. Beginn und Ende des schlechten Zustandes werden lagegenau aufgenommen und dokumentiert:



Im Anschluss werden die aufgenommenen Daten im Büro in die Kartengrundlage eingepflegt und im für die Projektpartner zugänglichen Geoportal hochgeladen. Dort ist nun einblendbar, wo die schlechten Wegezustände sind, wie im Beispiel zwischen Aizenreute und Rickenbach:



Screenshot topplan Geoportal - erreichbar unter: <http://maps.topplan.de?topkunde=lindau>

Durch die detaillierte und lagegenaue Dokumentation der streckenbezogenen Qualitätskriterien wird ein umfassendes Bild der aktuellen Situation gewonnen. Die Informationen liefern Ansatzpunkte für Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs und der aktuelle Handlungsbedarf auf dem ausgeschilderten Radnetz wird aufgezeigt.

ERFASSUNG PUNKTUELLER PROBLEM- UND GEFAHRENSTELLEN

Neben den streckenbezogenen Kriterien werden auch punktuelle Problemstellen erfasst. Diese Problemstellen gehen den Kommunen und Baulastträgern in Form von Datenblättern zu. Die Datenblätter sind standortbezogen aufbereitet und zeigen die Defizite am entsprechenden Standort auf. Neben der Darstellung in den Datenblättern sind alle Problemstellen auch im Geoportal digitalisiert. Dort sind weitere Bilder hinterlegt und es besteht die Option eine aktuelle PDF-Datei der jeweiligen Stelle zu erzeugen. So kann ein umfassender Überblick über die Problemstellen gewonnen werden und es ist transparent aufbereitet, wo Handlungsbedarf besteht.

Beispiel für die Aufarbeitung von Problemstellen:

Die Stelle wird bei der Ortsbefahrung lagegenau erfasst und mit Fotos dokumentiert. Im Anschluss werden die Daten im Büro aufbereitet. Die Problemstellen sind online im Geoportal einblendbar:



Screenshot topplan Geoportal - erreichbar unter: <http://maps.topplan.de?topkunde=lindau>

Bei Anklicken des Symbols der jeweiligen Gefahrenstelle sind Details einsehbar, wie der genaue Standort und eine Auswahl an Bildern. Zudem kann ein zusammenfassendes Datenblatt erzeugt werden, das Aufschluss über die jeweilige Problematik gibt:

Standortdaten: Standortnummer: 00776131-5029 Kommune: Gemeinde Hergatz Baulastträger: Lagebeschreibung: Hergatz, B 12/B 32/L 15	
GEFAHRENSTELLE: Gefahrenstelle (recht) Beschreibung: - Problem: Unübersichtliche und schmale Unterführung, dadurch Gefahr v. a. bei Begegnungsverkehr! Empfehlung: Mittelstreifen zur Trennung der beiden Fahrrichtungen aufbringen und zusätzlich Bodenmarkierung mit Pfeilen für die jeweilige Fahrtrichtung	

Das Datenblatt zeigt Fotos der Gefahrenstelle, den Baulastträger und die genaue Lage. Zudem ist eine Standortnummer vergeben, die jede einzelne Gefahrenstelle individuell kennzeichnet und die Problematik wird jeweils kurz umrissen.

Die Datenblätter gehen in dieser Form den Baulastträgern zu, die sich dann der jeweiligen Problematik annehmen können.

Exemplarisches Datenblatt einer Problemstelle im Lkr. Lindau

RADWEGWEISUNG

Im Zuge des QM-Projektes wird die komplette Radwegweisung auf dem Freizeitradnetz vor Ort überprüft, Mängel dokumentiert und anschließend Prüfberichte für jede Kommune erstellt. Auf dieser Basis können dann von den Kommunen die Mängel beseitigt und die Radwegweisung optimiert werden. Zudem hat der Landkreis Lindau neben der reinen Datenaufnahme auch die fotografische Dokumentation der Beschilderungsstandorte in Auftrag gegeben. Damit steht am Ende des Allgäu-Projektes ein umfassendes Kataster der aktuellen Beschilderung zur Verfügung. Die fotografische Dokumentation gibt zudem einen aktuellen Eindruck der Situation, so dass mit Hilfe der Fotos auch aus der Ferne ein erster Eindruck der einzelnen Standorte gewonnen werden kann.

Beispiel für die Erfassung und Dokumentation von Mängeln bei der Radwegweisung:

Vor Ort wird jeder Schilderstandort genau betrachtet und auf Mängel geprüft. Wird festgestellt, dass Handlungsbedarf besteht wird dieser zunächst mit Fotos dokumentiert. Dann wird der Mangel in die Datenbank eingepflegt und auf einem Datenblatt dargestellt. Dieses geht den Baulastträgern zu, so dass eine Mängelbeseitigung erfolgen kann:



Standortdaten: Standortnummer: 08736111-0192 Kommune: Stadt Lindenberg Baukategorie: Lagebeschreibung: zwischen Gefholz und Lindenberg		
Träger 1: Rohrpfosten Ø 114 mm ☐ neu ☒ Bestand		Mängel / Hinweise: -
Schilderdaten Rad:		
Nr. 1 	Ausrichtung: Südwest Befestigung: Klemmschelle Mängel / Hinweise: verschmutzt - bitte sauber, alle Wegmarken und Entfernungen	Größe: 200 x 800 mm
Einhängeschilder: Bahnstrecke (D), Westallgäu Käsestraße, Radroute Allgäu		
Nr. 2 	Ausrichtung: Nordost Befestigung: Klemmschelle	Größe: 200 x 800 mm
Einhängeschilder: Bahnstrecke (D), Westallgäu Käsestraße, Radroute Allgäu		
Nr. 3 	Ausrichtung: Nordost Befestigung: Klemmschelle	Größe: 200 x 800 mm
Einhängeschilder: Westallgäu Käsestraße		
Lippert, Christian 76, 81916 Woll, www.lippert.de		

Das Beispiel oben zeigt die Abbildung eines vor Ort dokumentierten Mangels – die Schilder und die Einhänger sind verschmutzt und sollten gereinigt werden. Neben dem vor Ort aufgenommenen Foto ist ein Datenblatt zu sehen, wo der Mangel auch noch einmal dokumentiert ist.

Alle Datenblätter sind standortgenau zuordenbar und ermöglichen so für die Baulastträger eine genaue Erfassung der Position und im Anschluss eine Mängelbeseitigung.

Die oben aufgeführten Details zeigen, dass das Projekt der Allgäu GmbH eine umfangreiche Bestandsanalyse auf dem ausgeschilderten Freizeitradnetz beinhaltet. Mehr aber auch nicht. Es richtet den Fokus weder auf den Alltagsradverkehr, noch auf die Netzentwicklung. Um den Radverkehr tatsächlich zu fördern bedarf es umfangreicherer Anstrengungen, welche im Zuge dieses Radverkehrsprojektes aufgezeigt werden. Die Bestandsanalyse kann aber sehr gut als Ausgangsbasis für die weiteren Planungen und Maßnahmen verwendet werden.

Direkt abgeleitet aus der Bestandsanalyse kann und muss eine Beseitigung der Mängel bei der Radwegweisung erfolgen. Dies ist meist relativ unproblematisch durchzuführen. Aufwendiger und schwieriger wird es bei Mängeln der Verkehrssicherheit und des Wegezustandes. Auf Basis der Erfassungsergebnisse können aber die entsprechenden Maßnahmen vorbereitet werden.

Für die Radverkehrsentwicklung im Landkreis Lindau ist eine detaillierte Betrachtung der Ausgangssituation und der Bedürfnisse vor Ort wichtig. Das aktuelle Projekt des Landkreises Lindau mit Workshop und Vorgesprächen ist ein erster Schritt, um diese speziellen Anforderungen im Landkreis zu ermitteln und die Kommunen einzubinden. Der nächste Schritt muss nun eine Weiterverarbeitung und planerische Umsetzung dieser Erkenntnisse sein. Immer mit dem konkreten Zielpunkt, dass einzelne Maßnahmen auch tatsächlich umgesetzt werden.

2 DIFFERENZIERUNG VON ALLTAGS- UND FREIZEITRADVERKEHR

Das im vorhergehenden Abschnitt dargestellte Projekt der Allgäu GmbH ist ein sinnvoller und wichtiger Schritt, um den Status Quo der Radinfrastruktur im Landkreis Lindau zu erfassen und einheitlich zu dokumentieren. Zudem werden die Mängel des bestehenden Netzes aufgenommen und es besteht so die Möglichkeit, die Situation für die Radfahrer zu verbessern.

Nichtsdestotrotz ist das aktuell ausgeschilderte Radnetz eher im Sinne des Freizeitradverkehrs gestaltet. Der Alltagsradverkehr hingegen rückt andere Aspekte in den Fokus. Sicherlich gibt es Synergien und Überschneidungen zwischen den beiden Bereichen, aber es gibt auch Faktoren, die die beiden Teilgebiete deutlich unterscheiden. Als kurze Übersicht gibt folgende Grafik einen Einblick in Gemeinsamkeiten, aber auch Unterschiede von Alltags- und Freizeitradverkehr:



Es zeigt sich, dass die Grundanforderungen einer sicheren und komfortablen Radinfrastruktur zielgruppenunabhängig sind. Wo Freizeitradfahrer aber eine Führung abseits der Verkehrsströme in abwechslungsreicher und attraktiver Umgebung bevorzugen, ist für Alltagsradfahrer die direkte und zielorientierte Führung wesentlicher Faktor.

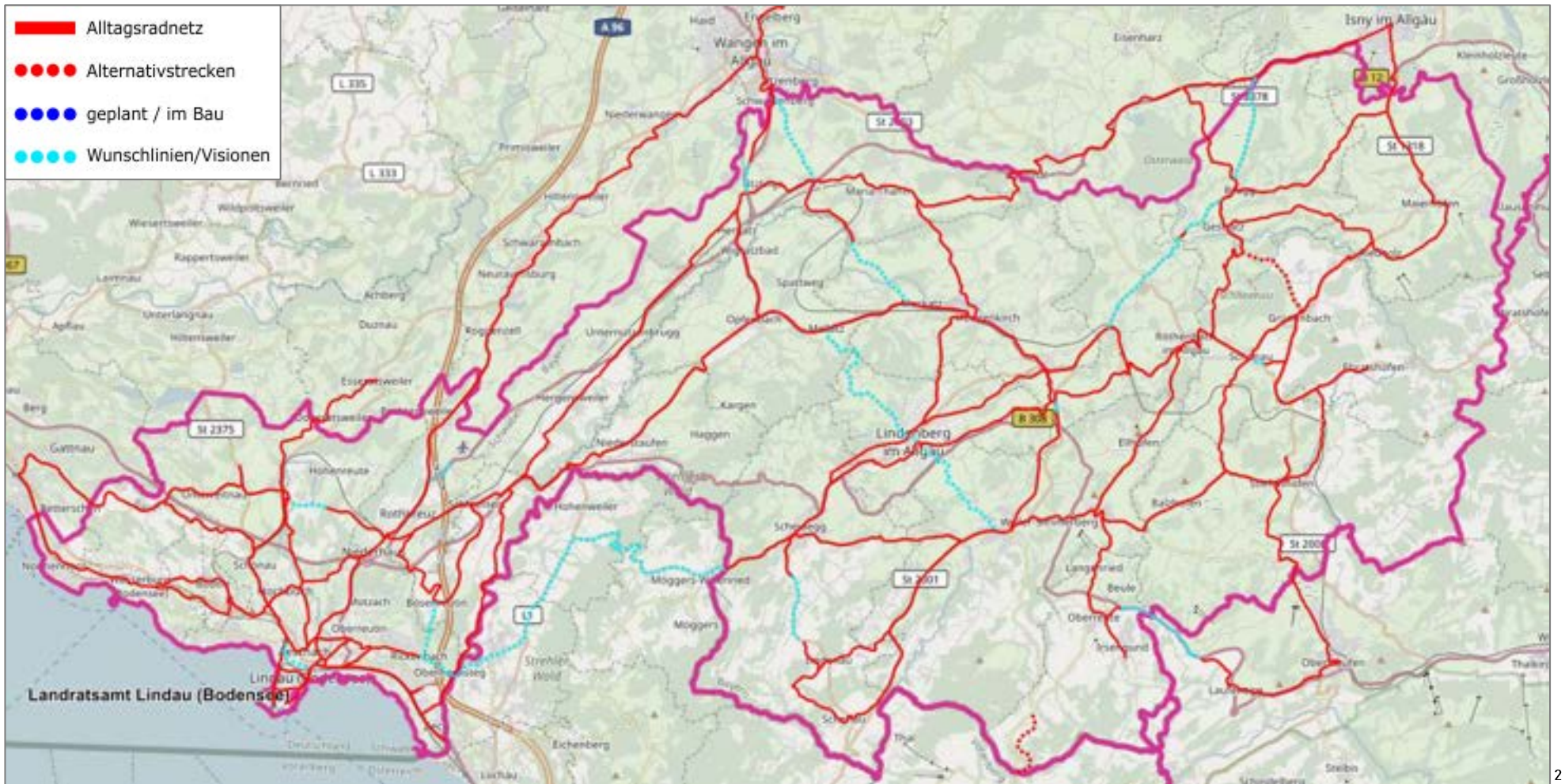
Insbesondere in den vergangenen Jahren hat das Thema Alltagsradverkehr immens an Bedeutung gewonnen, was sicher unter anderem einem neuen Mobilitäts- und Klimabewusstsein zuzuschreiben ist. Auch beim aktuellen Radverkehrsprojekt des Landkreises Lindau und dem damit einhergehenden Workshop steht der Alltagsradverkehr im Fokus.

3 ENTWURF ALLTAGSRADNETZ ALS DISKUSSIONSGRUNDLAGE

Im Zuge der Aufarbeitung von Bestandsanalysen und Workshop haben wir ein Entwurf für ein Alltagsradnetz ausgearbeitet. In diesen Entwurf sind Anregungen aus dem Workshop, Wünsche von Gemeinden, Planungen des Staatlichen Bauamtes und Expertise aus bisherigen Planungsarbeiten von topplan eingeflossen. Basis bildete das aktuell ausgeschilderte Radnetz und die Planungen des Staatlichen Bauamtes, die auch in Kapitel 4 dieses Themenblocks noch einmal aufgeführt sind. Zudem wurden potentiell wichtige Zielpunkte mit in die Überlegungen einbezogen.

Bei Weiterverfolgung des Themas Alltagsradverkehr ist eine detaillierte Abstimmung des Planungsentwurfes mit Gemeinden, Nachbarlandkreisen und weiteren Belangträgern unerlässlich. Nur so kann eine langfristig tragfähige Planungsgrundlage gesichert werden. Die folgende Abbildung zeigt den Entwurf für ein Alltagsradnetz im Landkreis Lindau:

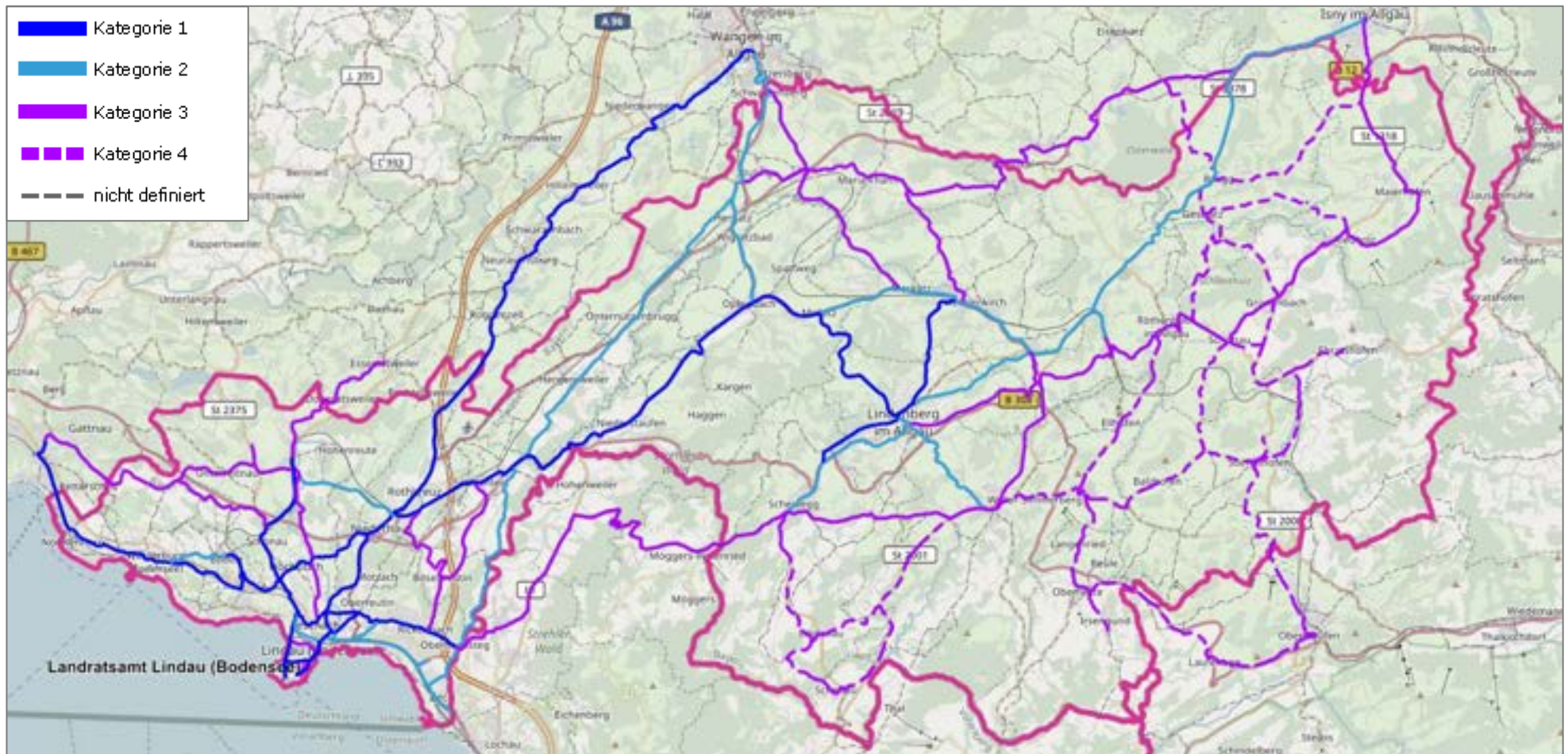
ENTWURF ALLTAGSRADNETZ INKL. NETZLÜCKEN UND WUNSCHLINIEN



² Sofern keine anderen Quellen angegeben sind, stammen alle Kartenausschnitte aus dem Geoportal von topplan.

NETZHIERARCHIEN ALLTAGSRADNETZ

Im Zuge der Ergebnissicherung und des Entwurfs eines Alltagsradnetzes haben wir das Netz in Hierarchien eingeteilt, um die unterschiedliche Bedeutung von verschiedener Radverbindung darstellen zu können. Bei zukünftigen Weiterentwicklungen und Baumaßnahmen bilden die Hierarchien eine Grundlage zur Definition von Ausbaustandards.



Bei Ausarbeitung der Hierarchien wurden verschiedene Faktoren betrachtet, um eine sinnvolle Priorisierung zu erreichen. Relevante Aspekte sind Einwohnerzahlen, große Arbeitgeber, Verknüpfungspunkte mit dem ÖPNV (insbesondere Bahnhöfe), Erkenntnisse aus den Befahrungen und Erkenntnisse aus den Vorgesprächen und dem Workshop.

Wir haben das Radnetz in vier Hierarchiestufen eingeteilt, die im Kurzen folgendermaßen beschrieben werden können:

- Kategorie 1: Regionales Hauptnetz
- Kategorie 2: Regionales Netz
- Kategorie 3: Basisnetz
- Kategorie 4: Ergänzungsnetz

Neben dem kategorisierten Netz ist es durchaus möglich, dass Strecken nicht mit einer Hierarchie belegt sind. Diese finden sich vorrangig im Freizeitnetz und tragen eher dem Gedanken an Naherholung Rechnung, als dass sie eine tatsächliche Verbindungsfunktion haben.

Ebenso wird in der Kartendarstellung deutlich, dass auch Strecken, die im Alltagsradnetz als „Wunschlinie / Vision“ enthalten sind mit einer Hierarchie belegt sind. Die Hierarchie symbolisiert die Bedeutung der Verbindungsfunktion, unabhängig vom derzeitigen Ausbauzustand der Radverbindung. Die Hierarchien können als Entscheidungsgrundlage mit heran gezogen werden, wie und wann welche Strecken ausgebaut werden, um einer optimalen Nutzung im Alltagsradverkehr gerecht zu werden.

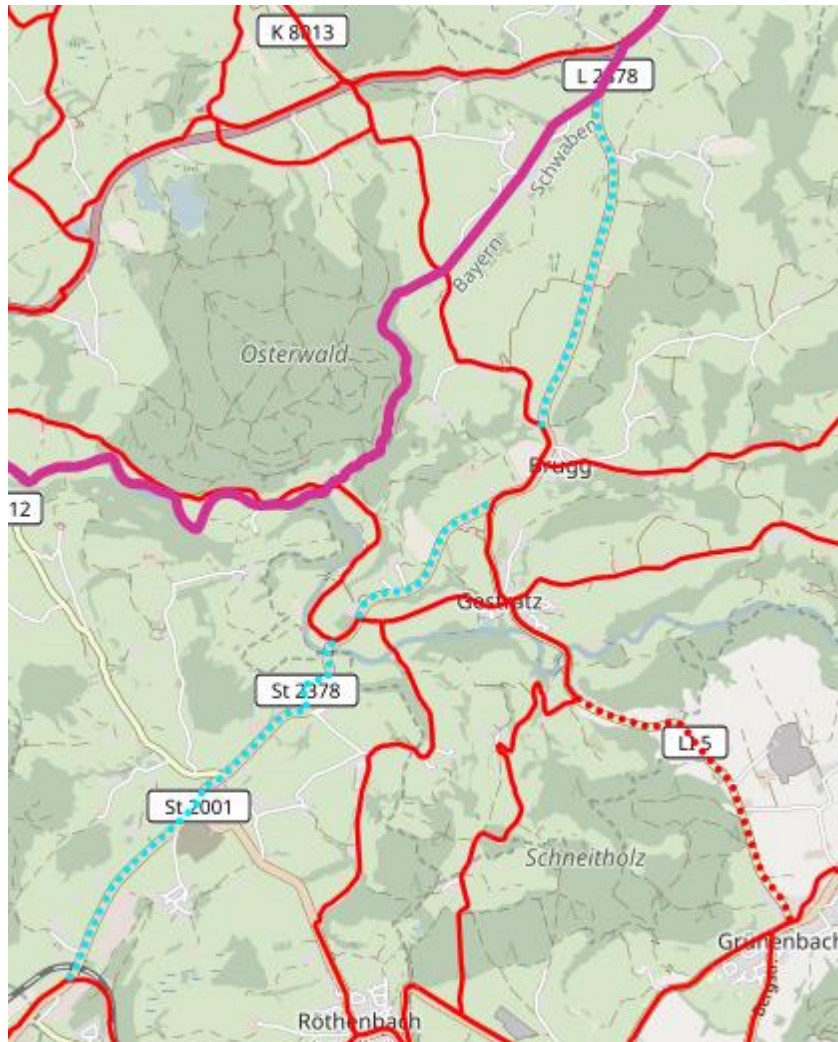
Da die Netzlücken und Wunschlinien individuell verschieden sind, ist eine pauschale Betrachtung des Themas „Netzlücke“ nicht zielführend. Daher werden im nachfolgenden Kapitel die Strecken im Einzelnen betrachtet und kurz beschrieben.

4 DETAILBETRACHTUNG NETZLÜCKEN

1) Netzlücke: St 2001 Dreiheiligen – Steinegaden und St 2378 Steinegaden – Anschluss B 12.....	43
2) Netzlücke: St 2001 Schönau Richtung Osten – Anschluss St 1318	44
3) Netzlücke: B 32 Südlich Auers – Anschluss B 308.....	45
4) Netzlücke: B 308 Oberreute – Oberstaufen.....	46
5) Netzlücke: GVS Lindenberg – Weiler im Allgäu	47
6) Netzlücke: St 2383 Lindenberg – Mellatz	48
7) Netzlücke: B 32 Hergatz – Schreckelberg.....	50
8) Netzlücke: LI 7 Meckatz – Wohmbrechts – Schwarzenberg.....	51
9) Netzlücke: St 2386 Scheidegg – Lindenau.....	52
10) Netzlücke: Lindenberg – Lindau via Österreich (L 9 und L 1).....	53
11) Netzlücke: LI 1 Schlachters – Rickenbach – Bösenreuth – Oberhochsteg	54
12) Netzlücke: B 12 Wildberg – Anschluss Radweg an B 12 Richtung Rothkreuz.....	56
13) Netzlücke: Lindau innerorts Brougierstraße Richtung Aeschach.....	57
14) Netzlücke: LI 6 Anbindung Oberreitau.....	58

Die folgenden Kartenausschnitte zeigen sowohl Freizeit- als auch Alltagsradnetz. Es handelt sich damit um das gesamte ausgeschilderte Netz des Landkreises, inklusive potentieller Ergänzungen, die von topplan im Rahmen des Projektes als relevant erachtet wurden. Die türkisenen Linien sind Wunschlinien und Netzlücken, die aktuell noch nicht ausgeschildert sind, aber eine sinnvolle Ergänzung des bisherigen Netzes darstellen.

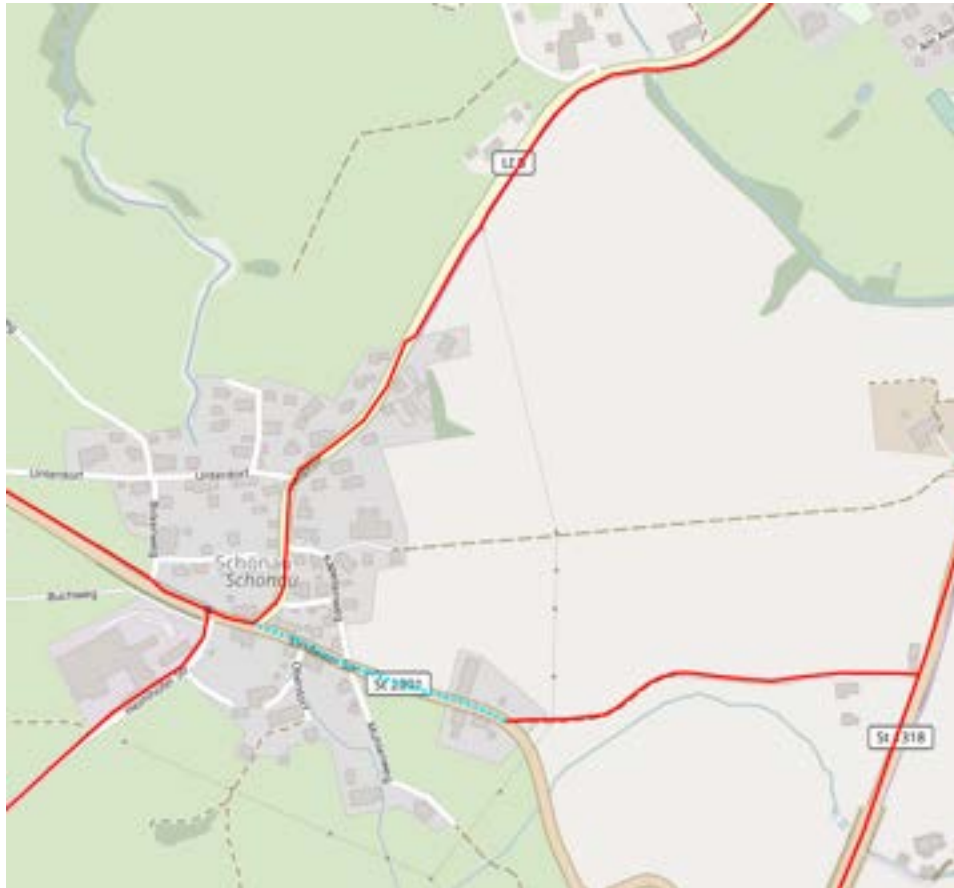
1) Netzlücke: St 2001 Dreiheiligen – Steinegaden und St 2378 Steinegaden – Anschluss B 12



Kartengrundlage © OpenStreetMap-Beitragende

- a. **Funktion:** Lückenschluss in der Nord-Süd-Achse
- b. **Netzhierarchie:** Kategorie 2 – Regionales Netz
- c. **Verkehrsbelastungen lt. DTV:** St 2001: 8.085 Fahrz. / St 2378: 4.539 Fahrz.
- d. **Staatliches Bauamt:** St 2001 Dreiheiligen bis Wiggis ist als Fahrradwegeprojekt berücksichtigt. Der weitere Verlauf ist aktuell nicht in der Karte des StBA enthalten.
Lt. Aufzeichnung des StBA stammt der Wunsch von Herrn Wurm, der auch im AK Radverkehr aktiv ist. Problematisch soll unter anderem die Querung der Bahngleise werden.
- e. **Gemeinde Gestratz:** Die Gemeinde Gestratz wünscht sich für den Abschnitt einen Radweg, unter anderem auf Grund des hohen Schwerlastaufkommens.
- f. **Workshop:** Im Workshop wurde die Verbindung von zwei Gruppen angesprochen.
Priorisierung: 2 von 65 Punkten für diesen speziellen Abschnitt
Insgesamt steht das Thema Lückenschluss ganz oben auf der Wunschliste, mit etwas mehr als 23% der Priorisierungspunkte.
- g. **Einschätzung topplan:** Die Verkehrsbelastung ist zu hoch, als dass Mischverkehr eine Option wäre. Um die Verbindung alltagstauglich zu gestalten ist der Bau eines Radweges notwendig.
Die Strecke stellt einen Lückenschluss dar und schafft eine direkte Verbindung. Es gibt keine parallelen Verbindungen, was den Lückenschluss sinnvoll macht.
Der Abschnitt sollte auch in die Planungen des Staatlichen Bauamtes integriert werden, um in Zukunft berücksichtigt zu werden.

2) Netzlücke: St 2001 Schönau Richtung Osten – Anschluss St 1318



Kartengrundlage © OpenStreetMap-Beitragende

- a. **Funktion:** Lückenschluss in der Ost-West-Achse
- b. **Netzhierarchie:** Kategorie 4 – Ergänzungsnetz
- c. **Verkehrsbelastungen lt. DTV:** 2.976 Fahrzeuge
- d. **Staatliches Bauamt:** St 2001 östlich Schönau ist als Fahrradwegeprojekt berücksichtigt.
Lt. Aufzeichnung des StBA soll der vorhandene Gehweg verbreitert werden.
- e. **Workshop:** Im Workshop wurde die Verbindung nicht speziell angesprochen.
Priorisierung: Insgesamt steht das Thema Lückenschluss ganz oben auf der Wunschliste, mit etwas mehr als 23% der Priorisierungspunkte.
- f. **Einschätzung topplan:** Die Verkehrsbelastung ist hoch, so dass Mischverkehr unangenehm ist.
Die Strecke stellt einen Lückenschluss dar und ist mit wenig Aufwand zu realisieren, da bereits ein Gehweg vorhanden ist, der ausgebaut werden kann.

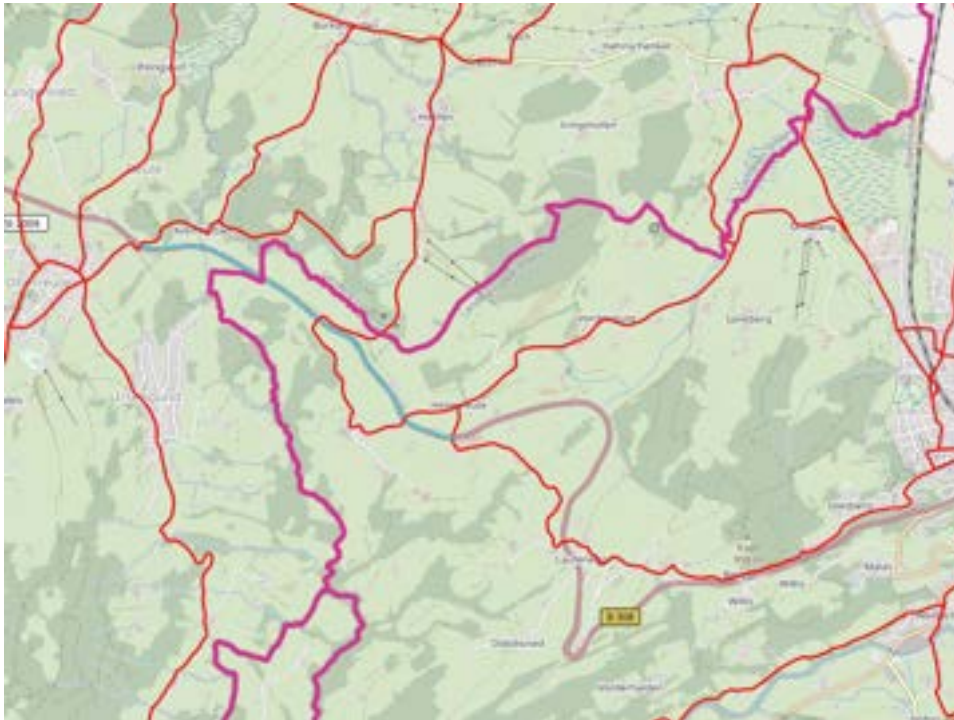
3) Netzlücke: B 32 Südlich Auers – Anschluss B 308



Kartengrundlage © OpenStreetMap-Beitragende

- a. **Funktion:** Lückenschluss in der Nord-Süd-Achse und Direktanbindung
- b. **Netzhierarchie:** Kategorie 3 – Basisnetz
- c. **Verkehrsbelastungen lt. DTV:** 7.853 Fahrzeuge
- d. **Staatliches Bauamt:** B 32 südlich Auers ist als Fahrradwegeprojekt berücksichtigt.
Lt. Aufzeichnung des StBA soll der Lückenschluss im Zuge der Ortsumfahrung Auers mit berücksichtigt werden.
- e. **Workshop:** Im Workshop wurde die Verbindung nicht speziell angesprochen.
Priorisierung: Insgesamt steht das Thema Lückenschluss ganz oben auf der Wunschliste, mit etwas mehr als 23% der Priorisierungspunkte.
- f. **Einschätzung topplan:** Die Verkehrsbelastung ist zu hoch, als dass Mischverkehr eine Option wäre. Um die Verbindung alltagstauglich zu gestalten ist der Bau eines Radweges notwendig.
Die Strecke stellt einen Lückenschluss dar und schafft eine direkte Verbindung. Der Abschnitt ist verhältnismäßig kurz und schließt an einen bestehenden Radweg an.

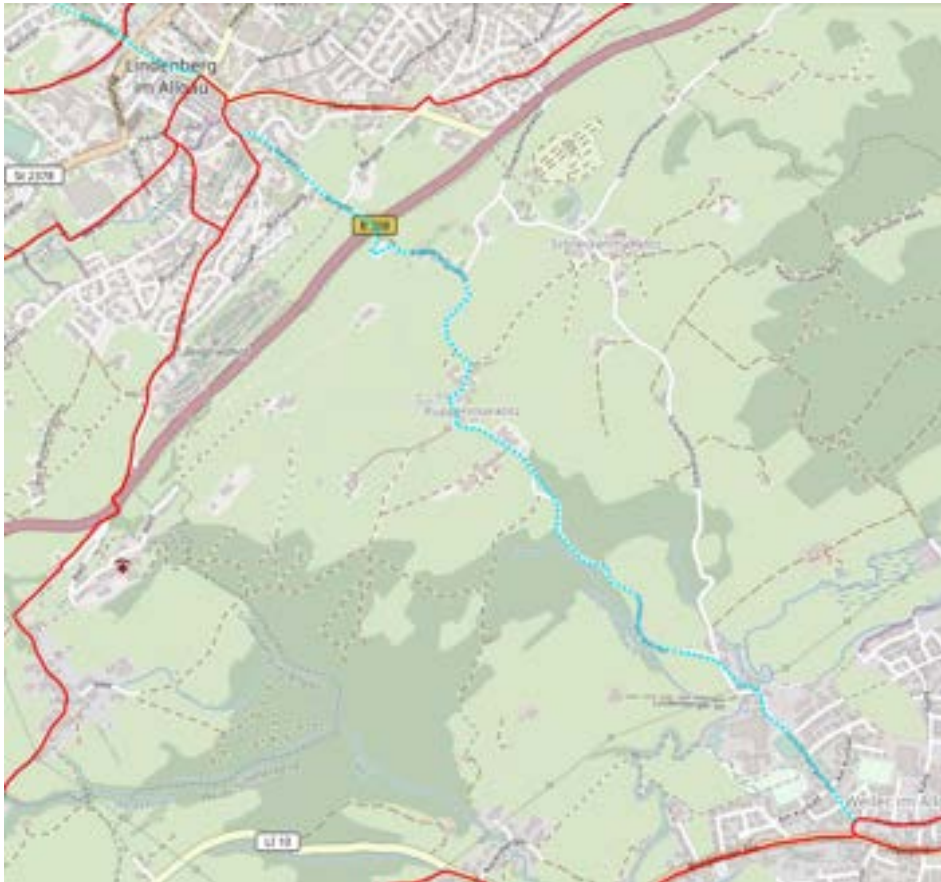
4) Netzlücke: B 308 Oberreute – Oberstaufen



Kartengrundlage © OpenStreetMap-Beitragende

- a. **Funktion:** Direktverbindung
- b. **Netzhierarchie:** Kategorie 4 – Ergänzungsnetz
- c. **Verkehrsbelastungen lt. DTV:** 4.005 Fahrzeuge
- d. **Staatliches Bauamt:** Der Abschnitt ist beim Staatlichen Bauamt nicht als Lückenschluss enthalten.
- e. **Workshop:** Im Workshop wurde die Verbindung nicht speziell angesprochen.
Priorisierung: Insgesamt steht das Thema Lückenschluss ganz oben auf der Wunschliste, mit etwas mehr als 23% der Priorisierungspunkte.
- f. **Einschätzung topplan:** Die Verkehrsbelastung ist hoch, so dass Mischverkehr unangenehm ist.
Die Strecke stellt einen Lückenschluss dar, erstreckt sich aber über die Landkreisgrenze hinaus. Da der größere Teil des Abschnitts im Landkreis Oberallgäu liegt, sollte zunächst abgeklärt werden, ob die Verbindung auch von dortiger Seite erwünscht ist.
Der Lückenschluss könnte unter anderem auf Grund der Arbeitgeber in Oberstaufen und der Bahnanbindung dort interessant sein. Allerdings ist der Abschnitt auf Grund der hügeligen Strecke topographisch nicht einfach.

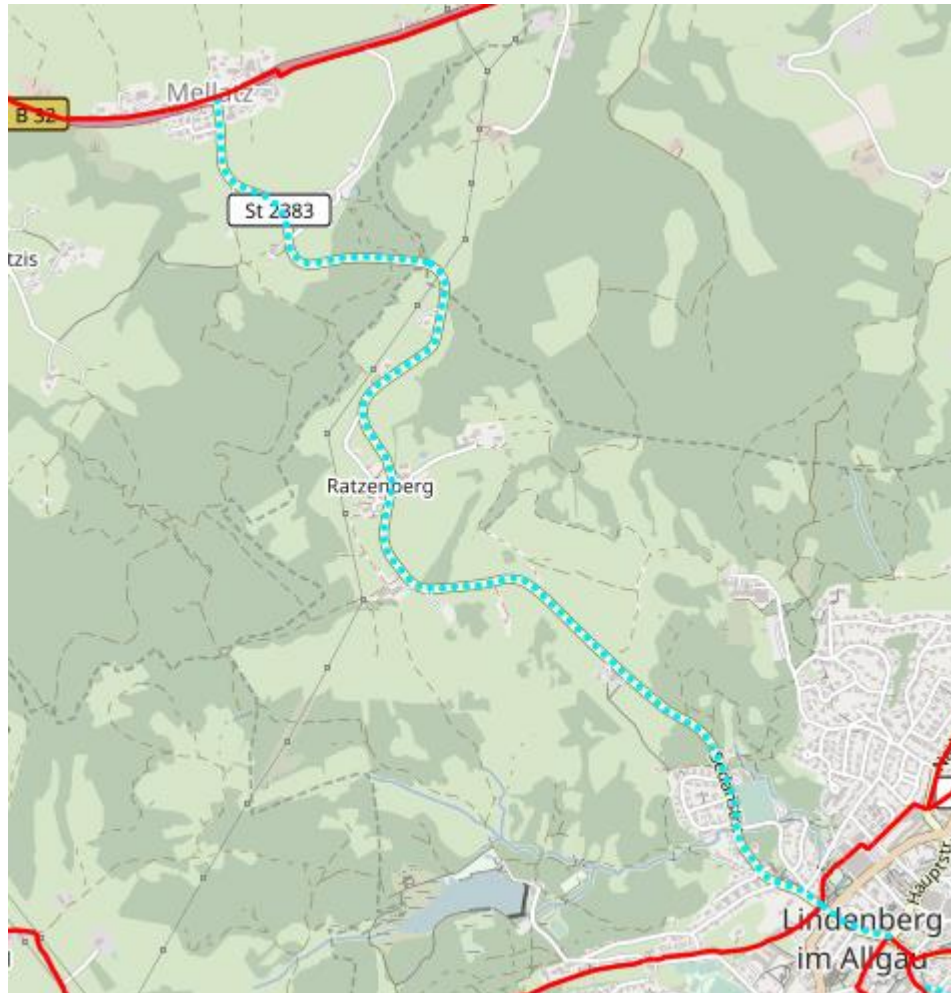
5) Netzlücke: GVS Lindenberg – Weiler im Allgäu



Kartengrundlage © OpenStreetMap-Beitragende

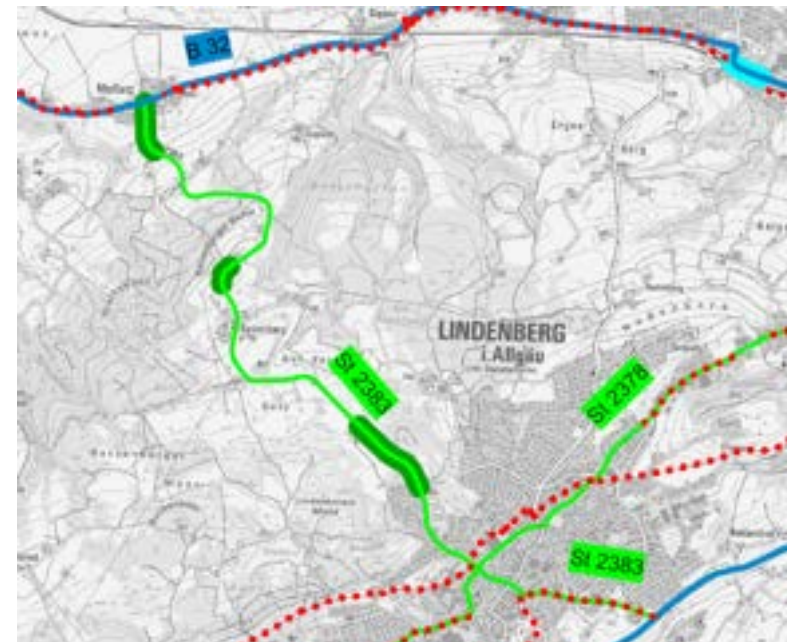
- a. **Funktion:** Nord-Süd-Anbindung der Gemeinden
- b. **Netzhierarchie:** Kategorie 2 – Regionales Netz
- c. **Staatliches Bauamt:** Der Abschnitt ist beim Staatlichen Bauamt nicht als Lückenschluss enthalten. Es handelt sich allerdings auch um eine Gemeindeverbindungsstraße, wodurch der Abschnitt in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinden fällt.
- d. **Workshop:** Im Workshop wurde die Verbindung nicht speziell angesprochen.
Priorisierung: Insgesamt steht das Thema Lückenschluss ganz oben auf der Wunschliste, mit etwas mehr als 23% der Priorisierungspunkte.
- e. **Einschätzung topplan:** Die Verkehrsbelastung ist unbekannt, allerdings handelt es sich um einen Abschnitt, der voraussichtlich vorrangig durch Einheimische befahren wird und der keine überregionale Achse darstellt.
Allerdings führt die Straße durch Wald und ist kurvig, was die Übersichtlichkeit mindert. Hinzu kommt, dass der Abschnitt recht hügelig ist.
Dennoch könnte die Strecke interessant sein und eine direkte Anbindung zwischen Lindenberg und Weiler schaffen, was für Alltagsradfahrer durchaus interessant sein kann.
Es sollte geprüft werden, ob der Abschnitt im Mischverkehr befahren werden kann. Falls dies der Fall ist, könnte die Strecke in das Radnetz integriert werden.

6) Netzlücke: St 2383 Lindenberg – Mellatz



Kartengrundlage © OpenStreetMap-Beitragende

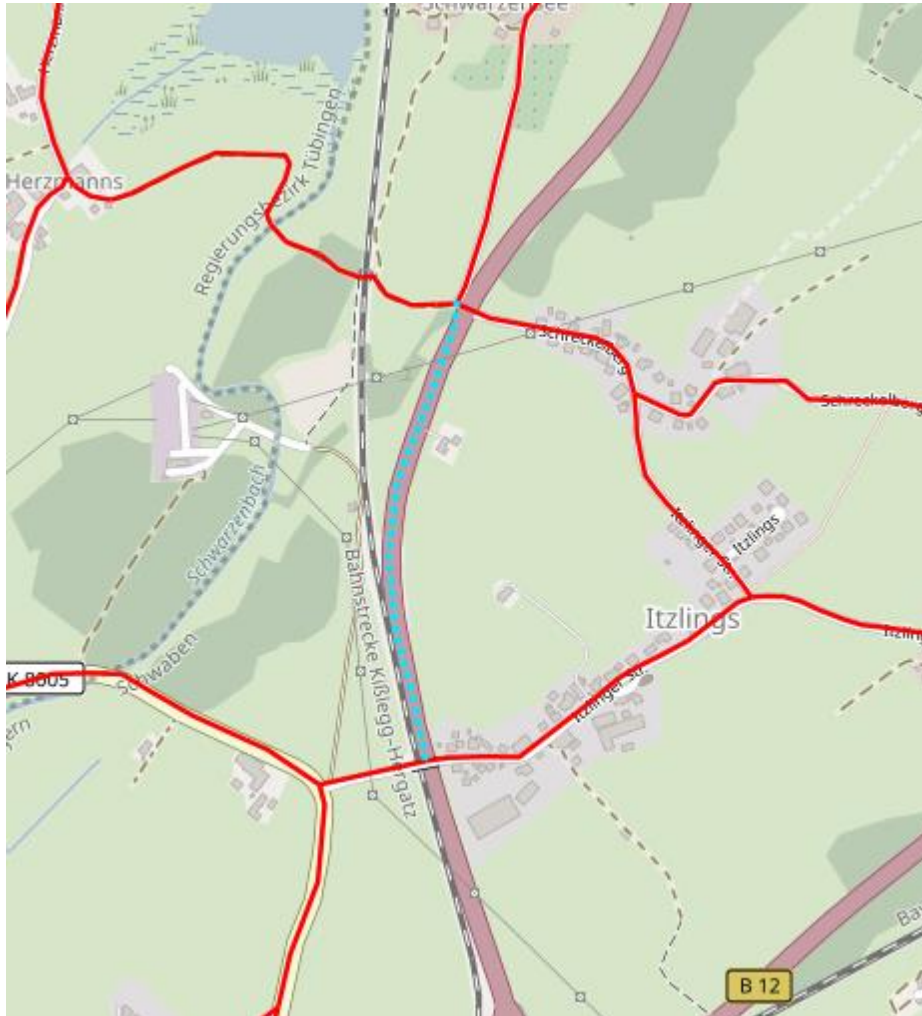
- a. **Funktion:** Nord-Süd-Anbindung und mögliche Führung für eine Verbindung zwischen Lindenberg und Lindau
- b. **Netzhierarchie:** Kategorie 1 – Regionales Hauptnetz
- c. **Verkehrsbelastungen lt. DTV:** 6.195 Fahrzeuge
- d. **Staatliches Bauamt:** Teile der Strecke sind beim Staatlichen Bauamt als Lückenschluss enthalten, wie der folgende Kartenausschnitt aus den Planungen des StBA zeigt (die dunkelgrün markierten Bereiche sind in den Planungen berücksichtigt):



Kartengrundlage © LDBV

- e. **Workshop:** Im Workshop und in den Vorgesprächen wurde die Verbindung zwischen Lindau und Lindenberg mehrfach angesprochen.
Priorisierung: 4 von 65 Punkten für die Verbind. Lindau – Lindenberg
Insgesamt steht das Thema Lückenschluss ganz oben auf der Wunschliste, mit etwas mehr als 23% der Priorisierungspunkte.
- f. **Einschätzung topplan:** Die Verkehrsbelastung ist hoch und die Strecke ist hügelig mit Kurven und teilweisen Forstbereichen. Mischverkehr entfällt daher als Option.
Für den Alltagsradverkehr ist die Strecke interessant, da sie schnellen Zugang in Richtung Lindau bieten kann. Auch in den Planungen des StBA ist der Abschnitt enthalten, daher sollte das Ganze weiterverfolgt werden.
Sinnvoll wäre, die gesamte Strecke für Radwegebau zu berücksichtigen und nicht nur einzelne Teilabschnitte.

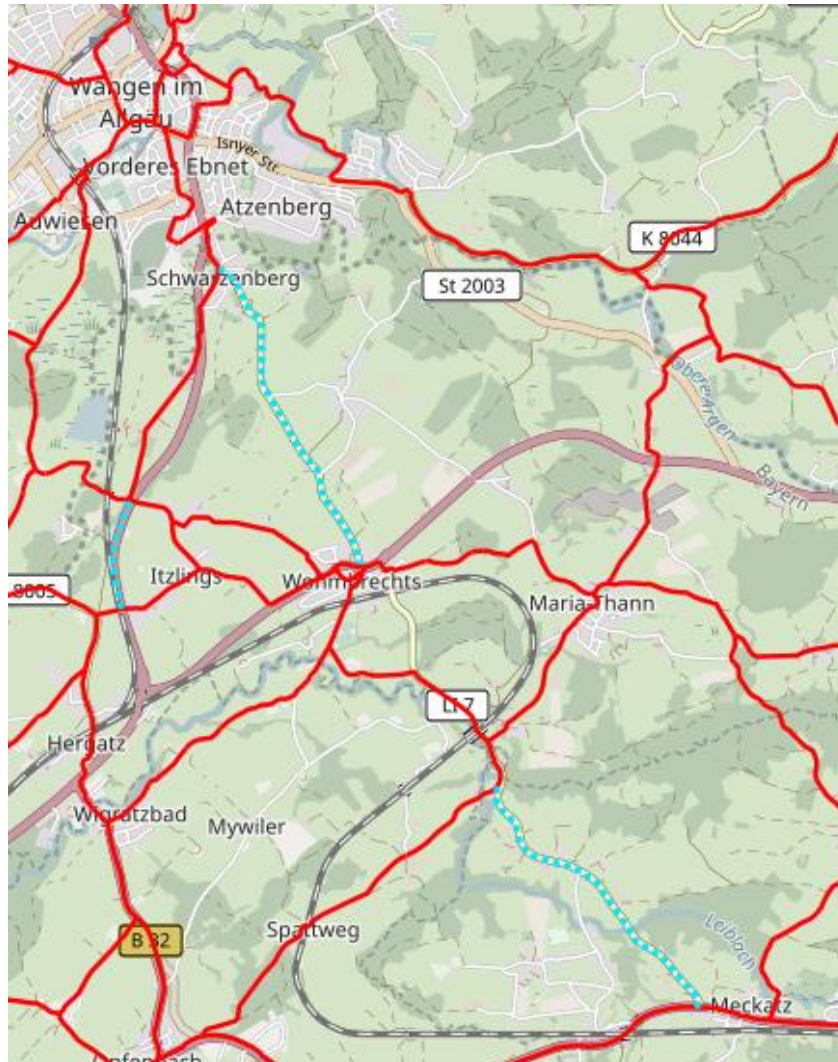
7) Netzlücke: B 32 Hergatz – Schreckelberg



Kartengrundlage © OpenStreetMap-Beitragende

- a. **Funktion:** Anbindung Richtung Wangen
- b. **Netzhierarchie:** Kategorie 2 – Regionales Netz
- c. **Verkehrsbelastungen lt. DTV:** 6.537 Fahrzeuge
- d. **Staatliches Bauamt:** Beim Staatlichen Bauamt ist die Strecke als konkrete Planung enthalten. Allerdings wird auf die Problematik des Grunderwerbs hingewiesen.
Die Planungen beinhalten unter anderem eine höhenfreie Querung der B 32. Sollte der Grunderwerb scheitern, ist es möglich, dass nur die Querung bei Schreckelberg umgesetzt werden wird.
- e. **Workshop:** Im Workshop wurde die Verbindung nicht speziell angesprochen, allerdings wurde der Lückenschluss Lindeberg – Wangen erwähnt, der unter anderem diese Achse beinhalten könnte (je nach Trassenführung).
Priorisierung: 2 von 65 Punkten für die Verbindung Lindenberg – Wangen
Insgesamt steht das Thema Lückenschluss ganz oben auf der Wunschliste, mit etwas mehr als 23% der Priorisierungspunkte.
- f. **Einschätzung topplan:** Die Verkehrsbelastung ist hoch und Mischverkehr keine Option.
Für den Alltagsradverkehr ist die Strecke interessant, da sie schnellen Zugang in Richtung Wangen bieten kann, beispielsweise für Hergatz kommend, aber auch aus dem südwestlichen Bereich des Landkreises.
Der Abschnitt ist mit ca. 700 m überschaubar lang, daher wäre die Umsetzung der gesamten Strecke wünschenswert. Sollte es zum Ausbau kommen, ist vor allen Dingen an den Schnittstellen mit dem ausgedachten Radnetz ein sicherer Übergang wichtig.

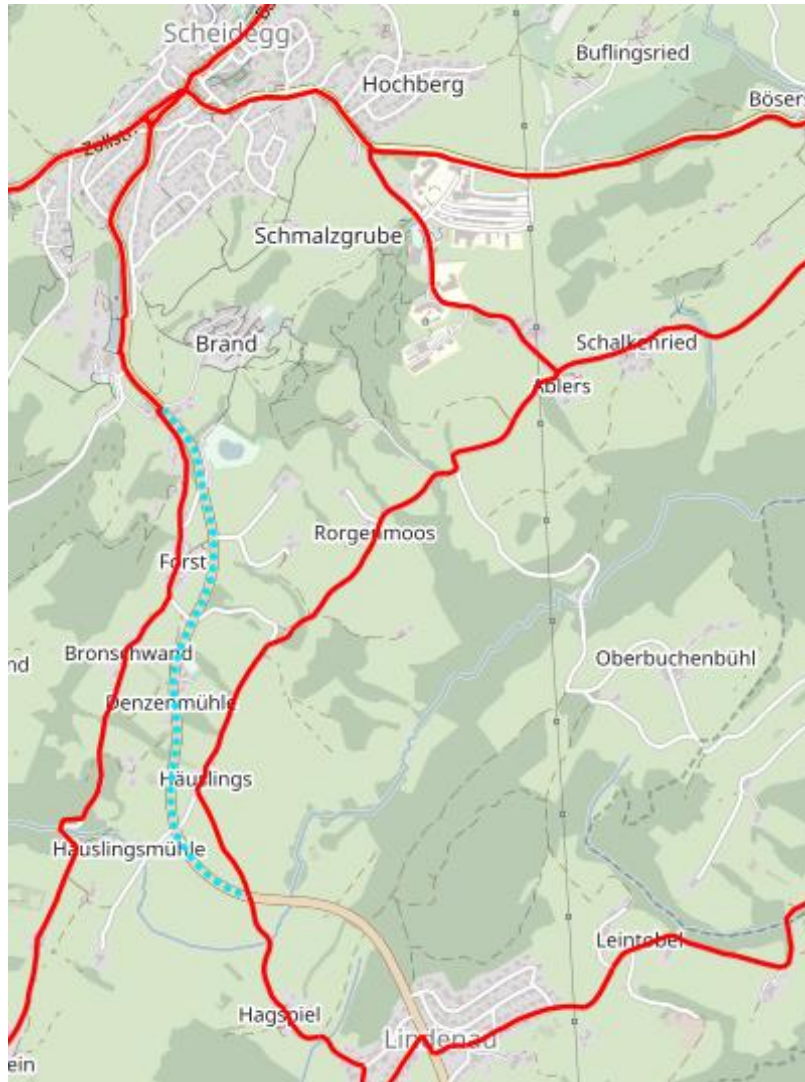
8) Netzlücke: LI 7 Meckatz – Wohmbrechts – Schwarzenberg



Kartengrundlage © OpenStreetMap-Beitragende

- a. **Funktion:** Anbindung Richtung Wangen
- b. **Netzhierarchie:** Kategorie 3 – Basisnetz
- c. **Verkehrsbelastungen lt. DTV:** Meckatz – Wohmbrechts: 3.577 Fahrzeuge / Wohmbrechts – Schwarzenberg 4.211 Fahrzeuge
- d. **Staatliches Bauamt:** Beim Staatlichen Bauamt ist nur der Abschnitt Muthen –Reuthenmühle als Lückenschluss enthalten. Dieser Teilbereich ist aktuell bereits im ausgeschilderten Freizeitnetz des Landkreises enthalten und es verläuft unter anderem der Bodensee-Königssee-Radweg dort. Die weiteren Bereiche der LI 7 sind nicht in den Planungen berücksichtigt.
- e. **Workshop:** Im Workshop wurde die Verbindung nicht speziell angesprochen, allerdings wurde der Lückenschluss Lindeberg – Wangen erwähnt, der u.a. diese Achse beinhalten könnte (je nach Trasse).
Priorisierung: 2 von 65 Punkten für die Verbindung Lindenberg – Wangen. Insgesamt steht das Thema Lückenschluss ganz oben auf der Wunschliste, mit etwas mehr als 23% der Priorisierungspunkte.
- f. **Einschätzung topplan:** Die Verkehrsbelastung ist hoch und Mischverkehr voraussichtlich keine Option.
Für den Alltagsradverkehr ist die Strecke interessant, da sie schnellen Zugang in Richtung Wangen bieten kann, beispielsweise für Heimenkirch. Je nachdem von wo aus Wangen angesteuert wird, sind aber auch andere Führungen vorhanden.
Eine Ergänzung des Abschnittes in den Planungen wäre dennoch sinnvoll, so dass im Zuge etwaiger Baumaßnahmen der Radverkehr berücksichtigt werden kann. Zudem gibt es in vielen Abschnitten bereits parallel verlaufende Wirtschaftswege, die möglicherweise für einen Ausbau geeignet wären.

9) Netzlücke: St 2386 Scheidegg – Lindenau

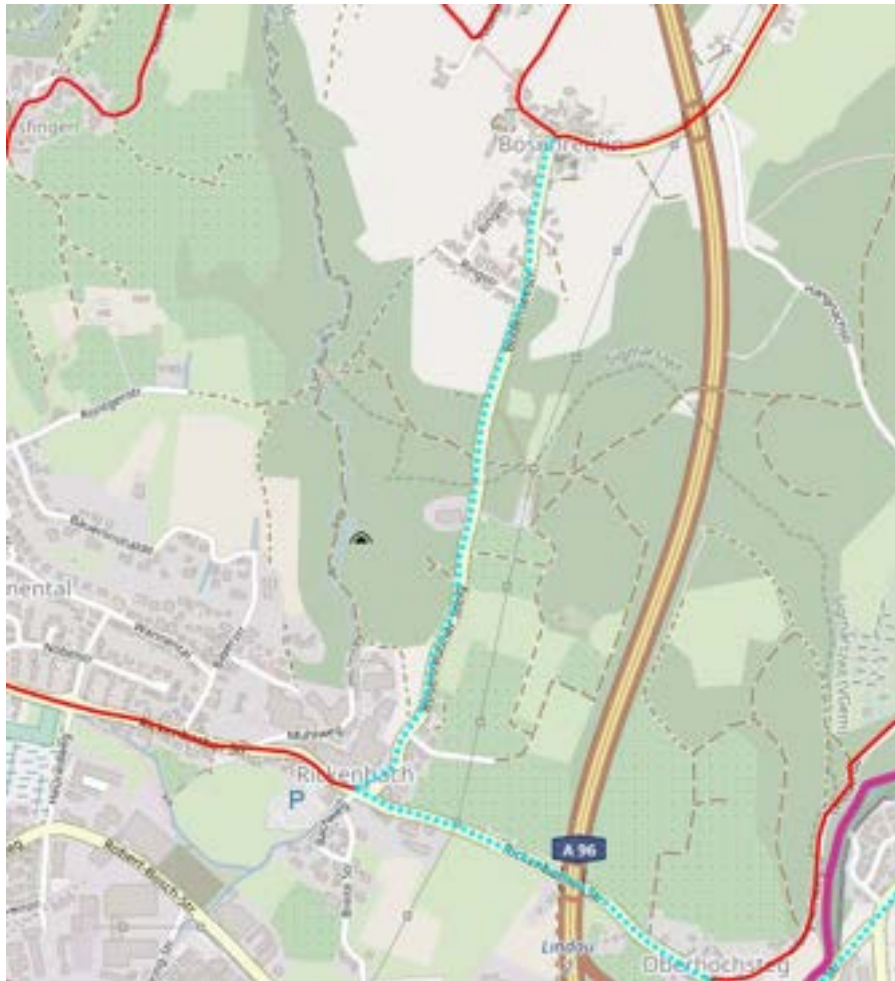


Kartengrundlage © OpenStreetMap-Beitragende

- a. **Funktion:** Direktverbindung
- b. **Netzhierarchie:** Kategorie 4 – Ergänzungsnetz
- c. **Verkehrsbelastungen lt. DTV:** 3.632 Fahrzeuge
- d. **Staatliches Bauamt:** Der Abschnitt findet Berücksichtigung in den Planungen des Staatlichen Bauamts.
- e. **Workshop:** Im Workshop wurde die Verbindung nicht speziell angesprochen.
Priorisierung: Insgesamt steht das Thema Lückenschluss ganz oben auf der Wunschliste, mit etwas mehr als 23% der Priorisierungspunkte.
- f. **Einschätzung topplan:** Die Verkehrsbelastung ist hoch, so dass Mischverkehr unangenehm ist.
 Im nördlichen Bereich gibt es eine Parallelstrecke auf einer wenig befahrenen Nebenstraße, wobei nur der Anschluss nach Lindenau am Ende umwegig wird.
 Der Lückenschluss ist für Alltagsradfahrer sinnvoll, allerdings wird von einer untergeordneten Priorität ausgegangen, im Vergleich zu anderen Strecken.

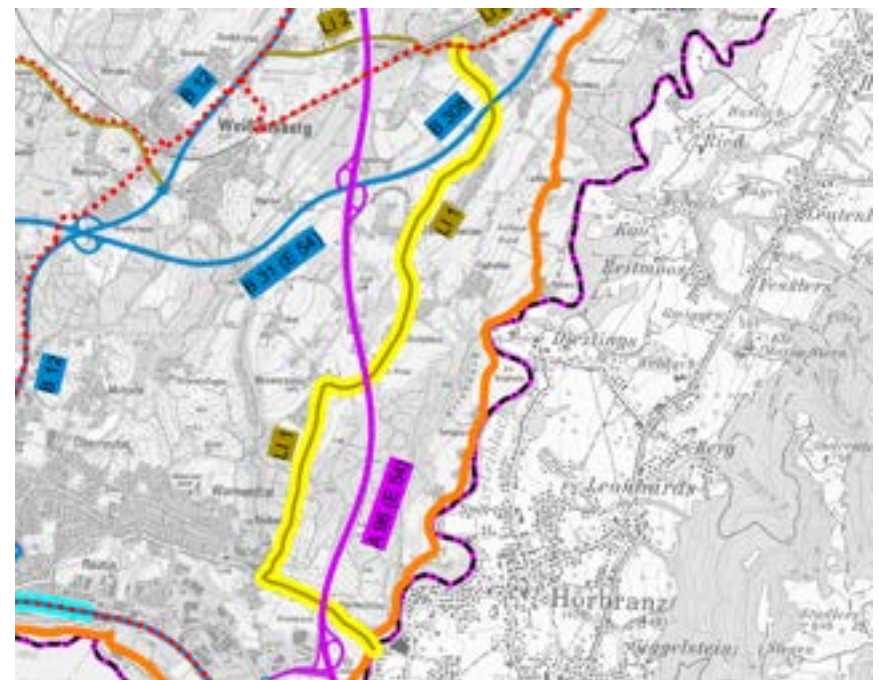
10) Netzlücke: Lindenberg – Lindau via Österreich (L 9 und L 1)

11) Netzlücke: LI 1 Schlachters – Rickenbach – Bösenreuth – Oberhochsteg



Kartengrundlage © OpenStreetMap-Beitragende

- a. Funktion: Lückenschluss in der Nord-Süd-Achse
- b. Netzhierarchie: Kategorie 3 – Basisnetz
- c. Verkehrsbelastungen lt. DTV: 2.029 Fahrzeuge
- d. Staatliches Bauamt: Der Abschnitt ist in den Planungen des Staatlichen Bauamtes enthalten. Die Planungen reichen sogar noch über die eingezeichnete Wunschlinie hinaus und betreffen damit auch Streckenbereiche, die bereits im ausgeschilderten Radnetz vorhanden sind.



Kartengrundlage © LDBV

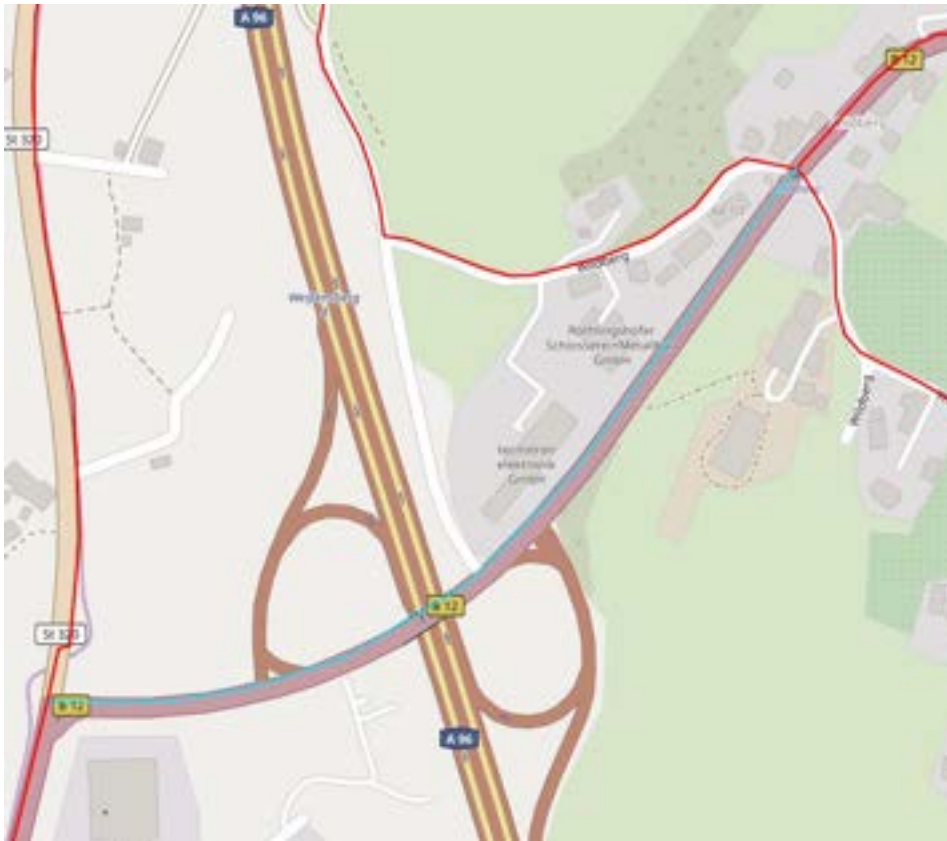
- e. **Workshop:** Im Workshop wurde die Verbindung nicht speziell angesprochen.

Priorisierung: Insgesamt steht das Thema Lückenschluss ganz oben auf der Wunschliste, mit etwas mehr als 23% der Priorisierungspunkte.

- f. **Einschätzung topplan:** Die Verkehrsbelastung der Strecke ist gerade noch mäßig.

Ein Lückenschluss auf der Achse wertet das Radnetz des Landkreises auf. Insbesondere, da Teile der Strecke bereits im ausgeschilderten Netz enthalten sind, ist es gut für die Radfahrer, dass eine Verbesserung erfolgen soll.

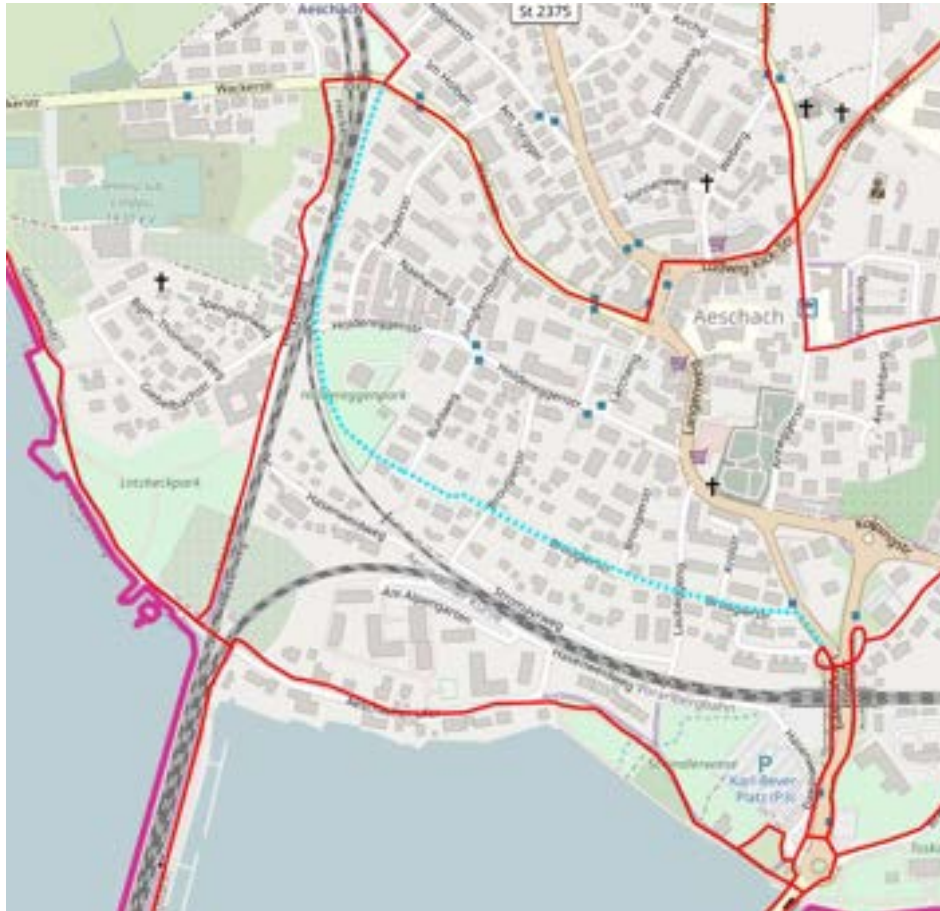
12) Netzlücke: B 12 Wildberg – Anschluss Radweg an B 12 Richtung Rothkreuz



Kartengrundlage © OpenStreetMap-Beitragende

- a. **Funktion:** Lückenschluss in der Ost-West-Achse
- b. **Netzhierarchie:** Keine
- c. **Verkehrsbelastungen lt. DTV:** 5.172 Fahrzeuge (Zählung von 2010)
- d. **Staatliches Bauamt:** Der Abschnitt ist in den Planungen des Staatlichen Bauamtes als konkret geplanter Radweg enthalten. 2020 soll die Kappenverbreiterung durch die Autobahndirektion erfolgen.
- e. **Workshop:** Im Workshop wurde die Verbindung nicht speziell angesprochen.
Priorisierung: Insgesamt steht das Thema Lückenschluss ganz oben auf der Wunschliste, mit etwas mehr als 23% der Priorisierungspunkte.
- f. **Einschätzung topplan:** Die Verkehrsbelastung der Strecke ist hoch, wobei nur offizielle Zahlen von 2010 vorliegen.
 Es handelt sich um einen echten Lückenschluss, da an einen bestehenden Radweg angeknüpft wird. Daher ist es erfreulich, dass der Ausbau hier unmittelbar bevor steht.
 Für den Alltagsradverkehr ist der Abschnitt allerdings nur bedingt relevant. Es gibt parallel weitere asphaltierte Wege, die gut nutzbar sind, so dass dieser Abschnitt nur für einen kleinen Teil der Radfahrer absolut essentiell ist. Allerdings könne die Lage unmittelbar an der Autobahnauffahrt durchaus für Pendler interessant sein.

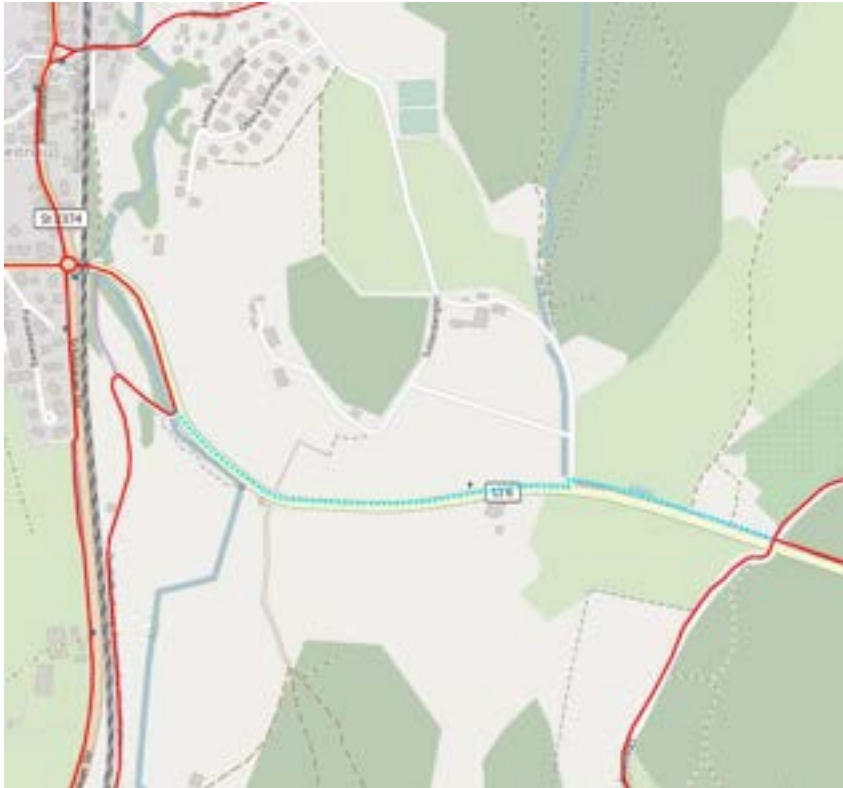
13) Netzlücke: Lindau innerorts Brougierstraße Richtung Aeschach



Kartengrundlage © OpenStreetMap-Beitragende

- a. **Funktion:** Lückenschluss in der Ost-West-Achse des Stadtgebietes Lindau
- b. **Netzhierarchie:** Kategorie 2 – Regionales Netz
- c. **Staatliches Bauamt:** Der Abschnitt ist in den Planungen des Staatlichen Bauamtes nicht enthalten.
- d. **Stadt Lindau:** In der Netzkonzeption der Stadt Lindau ist der Abschnitt als Wunschlinie für eine Hauptroute der Kategorie 1 enthalten.
- e. **Workshop:** Im Workshop wurde die Verbindung nicht speziell angesprochen.
Priorisierung: Insgesamt steht das Thema Lückenschluss ganz oben auf der Wunschliste, mit etwas mehr als 23% der Priorisierungspunkte.
- f. **Einschätzung topplan:** Die Strecke wäre als weitere Ost-West-Verknüpfung im Stadtgebiet nützlich und erschließt eine direktere Führung in das östliche Gewerbegebiet.
 Die Wegführung läuft auf bereits vorhandenen Straßen und Wegen. Der Zustand der Abschnitte ist zu prüfen und ggf. werden Instandsetzungen notwendig.
 Es wäre auch zu prüfen, ob eine Fahrradstraße für den Abschnitt in Frage kommt.

14) Netzlücke: LI 6 Anbindung Oberreitnau



Kartengrundlage © OpenStreetMap-Beitragende

- a. **Funktion:** Lückenschluss in der Ost-West-Achse
- b. **Netzhierarchie:** Kategorie 2 – Regionales Netz
- c. **Verkehrsbelastungen lt. DTV:** 4.350 Fahrzeuge
- d. **Staatliches Bauamt:** Der Abschnitt ist in den Planungen des Staatlichen Bauamtes als Netzlücke erkannt und wurde zum Kreisstraßeninvestitionsprogramm 2020 angemeldet.
- e. **Workshop:** Im Workshop wurde die Verbindung nicht speziell angesprochen.
Priorisierung: Insgesamt steht das Thema Lückenschluss ganz oben auf der Wunschliste, mit etwas mehr als 23% der Priorisierungspunkte.
- f. **Einschätzung topplan:** Die Verkehrsbelastung der Strecke ist hoch. Der Abschnitt ist verhältnismäßig kurz.
Da es in dem Bereich keine Ost-West-Querungen gibt, wäre der Lückenschluss sehr sinnvoll, um eine durchgehende Radverkehrsverbindung zu schaffen.

5 PLANUNGEN STBA KEMPTEN FÜR DEN LKR. LINDAU (BODENSEE)

Der Fachbereich Straßenbau des Staatlichen Bauamtes in Kempten ist verantwortlich für die Bundes- und Staatsstraßen sowie für die Kreisstraßen im Landkreis Lindau. In diesem Zuge werden auch die Radwege an diesen Straßen mit betreut.

In der Vergangenheit wurden bereits die vorhandenen Radwege ermittelt und digitalisiert. In diesem Zuge wurden auch die Netzlücken erfasst und Abschnitte definiert, für die ein Ausbau im Straßenbauprogramm der Periode von 2020 bis 2024 (Bundes- und Staatsstraßen), bzw. über das Kreisstraßen-Investitionsprogramm erfolgen soll. Vorrang beim Ausbau haben Linien, die sinnvolle Verbindungen schaffen, oder auf Grund der Verkehrssicherheit zuerst betrachtet werden sollen. Sobald der offizielle Bescheid zu den Bauvorhaben eingeht, haben die Kommunen die Möglichkeit, den Grunderwerb zu klären, um die Bauvorhaben voranzutreiben.

Als Basis für die nachfolgenden Ausführungen dient die Übersichtskarte „Fahrradwege und Projekte im Landkreis Lindau“ vom 27.11.2019 des Staatlichen Bauamtes Kempten.

Quelle der zu Grund liegenden Fachdaten ist: © Bayerische Straßenbauverwaltung, Bayerisches Straßeninformationssystem (BAYSIS), www.baysis.bayern.de.

Quelle der Geobasisdaten ist: © Bayerische Vermessungsverwaltung, www.geodaten.bayern.de.

Der Karte des Staatlichen Bauamtes Kempten wird jeweils ein Ausschnitt aus dem Geoportal von topplan gegenüber gestellt. Das Geoportal ist online abrufbar und wird tagesaktuell gepflegt. Erreichbar ist die Website unter: <http://maps.topplan.de?topkunde=lindau>.

Um die weitere Darstellung zu vereinfachen und übersichtlich zu halten, sind nachfolgend die Legenden zu den verwendeten Karten dargestellt:

Legende Karte StBA Kempten:		Legende Geoportal:
<u>Zeichenerklärung</u>	<u>Zeichenerklärung Fahrradwege</u>	
<u>In Betrieb</u>	 vorhandene Fahrradwegeverbindung	 Basisnetz (Freizeit- und Alltagsradnetz)
 Bundesautobahn	 erkannte Fahrradwegemöglichkeiten	 Alternativstrecken
 Bundesstraße	 Fahrradwegeprojekte Bundesstraße	 lokales Radnetz
 Staatsstraße	 Fahrradwegeprojekte Staatsstraße	 geplant / im Bau
 Kreisstraße	 Fahrradwegeprojekte Kreisstraße	 Wunschlinien/Visionen
450 > Abschnittsnummer	 Fahrradweg Bodensee - Königsee	
<u>Sonstiges</u>		
 Landesgrenze		
 Regierungsbezirksgrenze		
 Landkreisgrenze		
 Bauamtsgrenze		

KONKRETE PLANUNGEN:

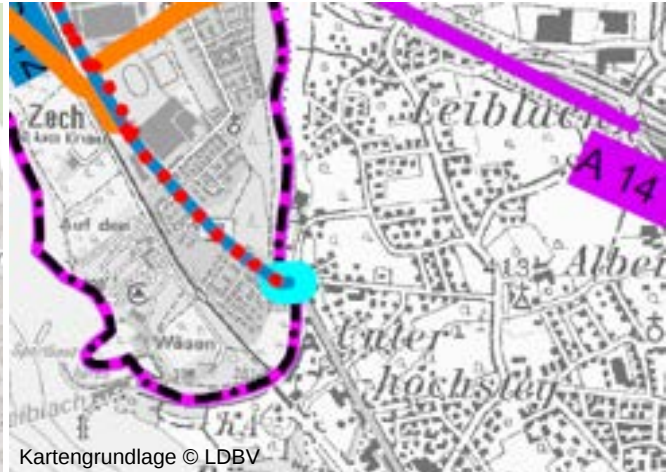
1) B 12: Neubau Grenzbrücke über die Leiblach.....	61
2) B 12: Geh- und Radweg westlich Wildberg.....	61
3) B 32: Geh- und Radweg bei Schreckelberg	62
4) LI 12: Geh- und Radweg westlich Hergatz.....	62

VISIONEN / ERKANNTEN NETZLÜCKEN:

1) B 12: Bregenzer Str. in Lindau Geh- und Radweg gemeinsam mit Bahnhofsneubau	63
2) St 2375: Bregenzer Str. in Lindau Geh- und Radweg gemeinsam mit Bahnhofsneubau	63
3) B 32: Heimenkirch östlich des Bahnhofs.....	64
4) B 32: Geh- und Radweg südlich Auers.....	64
5) B 308: Verbreiterung Geh- und Radweg östlich Biesings, inkl. Querungshilfe	65
6) St 2001: Geh- und Radweg östlich Schönaue	65
7) St 2001: Geh- und Radweg nördlich Röttenbach	66
8) St 2001: Geh- und Radweg östlich Röttenbach (Röttenbacher Steige).....	66
9) St 2001: Geh- und Radweg Steinegaden – Wiggli.....	67
10) St 2383: Geh- und Radweg südlich Mellatz	67
11) St 2383: Geh- und Radweg bei Rätzenberg	67
12) St 2383: Geh- und Radweg nördlich Lindenberg.....	67
13) St 2386: Geh- und Radweg südlich Scheidegg Richtung Lindenau	68
14) St 2002: Geh- und Radweg westlich Niederstaufen	68
15) LI 1: Schlachters – Oberhochsteg	69
16) LI 6: Geh- und Radweg Oberreitnau – Sulzenberg.....	69
17) LI 6: Geh- und Radweg Oberreitnau – Unterreitnau	69
18) LI 7: Muthen – Reutemühle	70

KONKRETE PLANUNGEN:

1) B 12: Neubau Grenzbrücke über die Leiblach



Kommentar StBA: Neubau und Verbesserung der Radfahrsituation

Kommentar topplan: Das ausgeschilderte Radnetz läuft aktuell südlich entlang weiter und verläuft hier nur bis zur Grenze. Es wäre sinnvoll, im Zuge des Umbaus auch den Anschluss an das österreichische Wegenetz zu prüfen, um ein lückenloses Vorankommen für die Radfahrer zu ermöglichen.

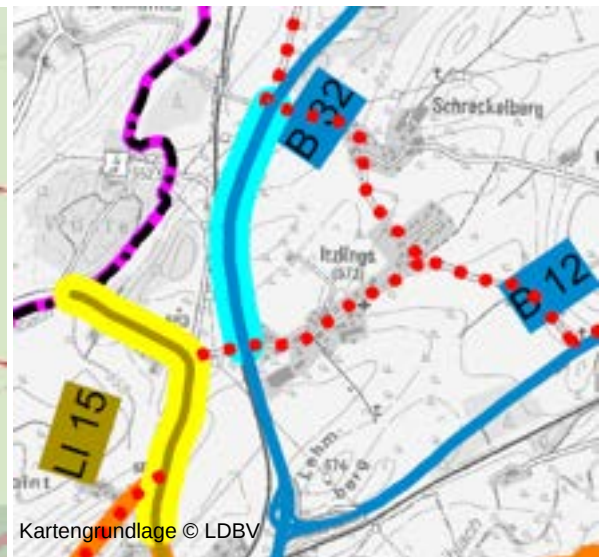
2) B 12: Geh- und Radweg westlich Wildberg



Kommentar StBA: Bereits in Planung, Kapfenverbreiterung durch die Autobahndirektion

Kommentar topplan: s. Netzlücke 12) im Bereich „Netzlücken“

3) B 32: Geh- und Radweg bei Schreckelberg



Kommentar StBA: Höhenfreie Querung der B 32 Teil der Planungen. Falls der Grunderwerb scheitert, ist es möglich, dass nur die Querung bei Schreckelberg umgesetzt wird.

Kommentar topplan: s. Netzlücke 7) im Bereich „Netzlücken“

4) LI 12: Geh- und Radweg westlich Hergatz

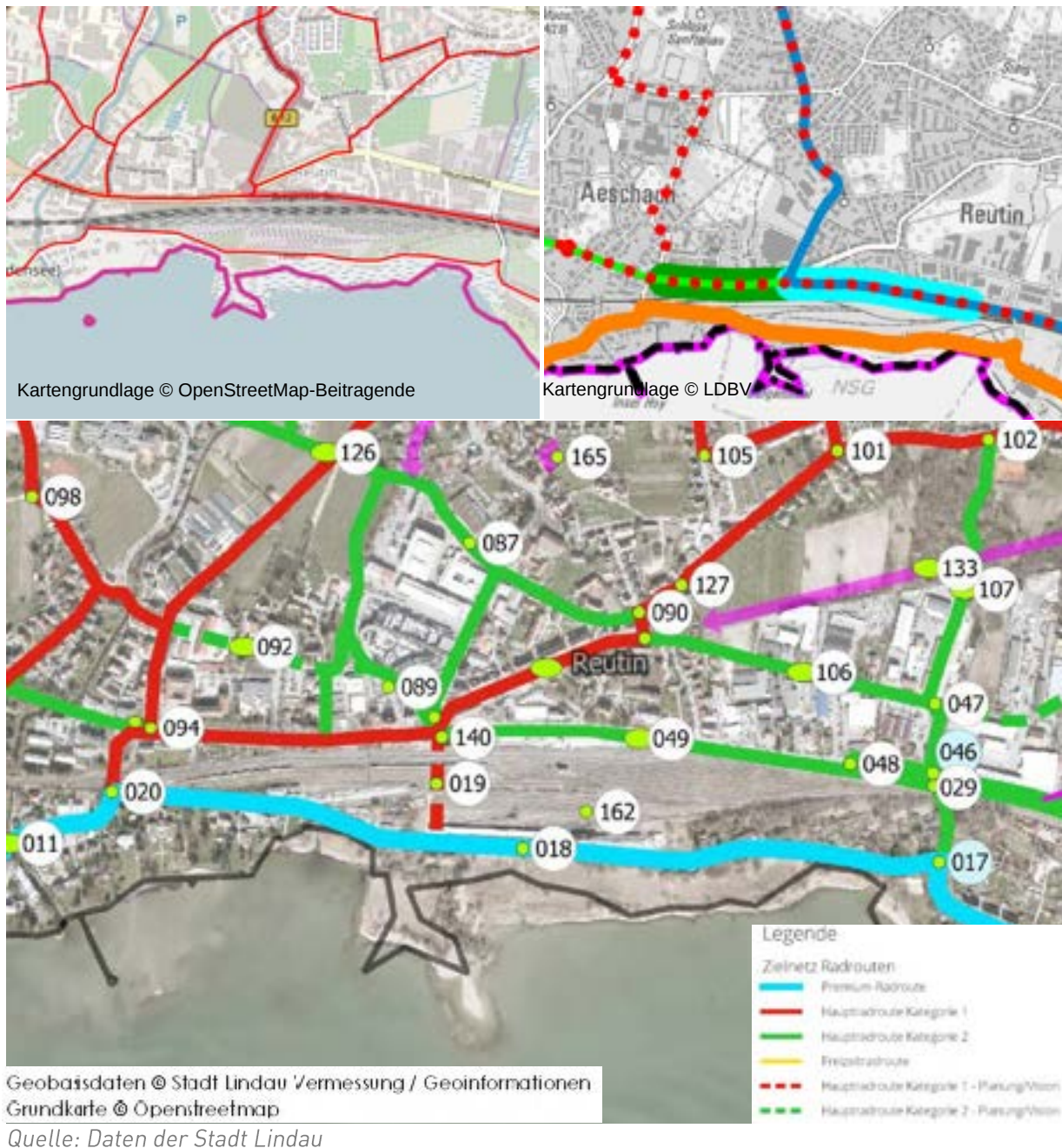


Kommentar StBA: Der Grunderwerb für die Strecke ist gescheitert

Kommentar topplan: Die Strecke liegt auf dem ausgeschilderten Radnetz. Die Verkehrsbelastung ist lt. DTV bei 1.861 Fahrzeugen. Der Ausbau wäre dennoch wünschenswert. Fraglich ist, weshalb der Grunderwerb gescheitert ist und ob es doch noch eine Möglichkeit gibt, sich mit den Eigentümern zu einigen.

VISIONEN / ERKANNTA NETZLÜCKEN:

- 1) B 12: Bregenzer Str. in Lindau Geh- und Radweg gemeinsam mit Bahnhofsneubau
- 2) St 2375: Bregenzer Str. in Lindau Geh- und Radweg gemeinsam mit Bahnhofsneubau



Kommentar StBA: südseitiger Geh- und Radweg im Zusammenhang mit Bahnhofsneubau

Kommentar topplan: Die Strecke liegt auf dem ausgeschilderten Radnetz. Im Netz der Stadt Lindau ist der Abschnitt auf der B 12 als Hauptroute der Kategorie 2 definiert, der Abschnitt auf der St 2375 als Hauptroute der Kategorie 1.

3) B 32: Heimenkirch östlich des Bahnhofs



Kommentar StBA: Der Lückenschluss ist aufwendig und muss unter Beteiligung der Deutschen Bahn erfolgen

Kommentar topplan: Die Strecke liegt auf dem ausgeschilderten Radnetz. Der Lückenschluss wäre sinnvoll, u.a. auf Grund der Verkehrsbelastung.

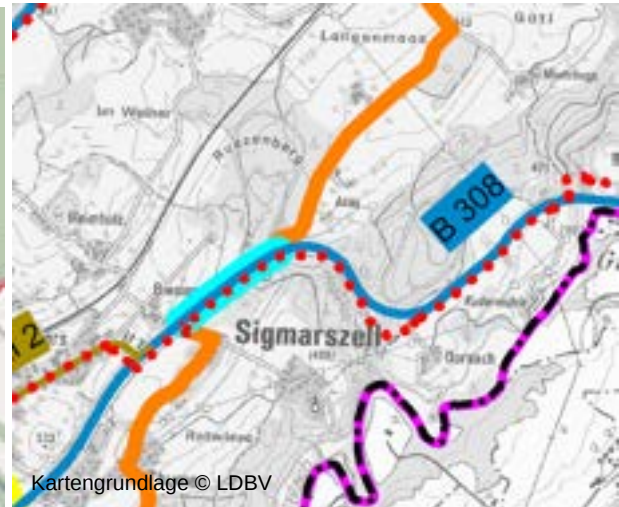
4) B 32: Geh- und Radweg südlich Auers



Kommentar StBA: Lückenschluss im Zuge der Ortsumfahrung Auers

Kommentar topplan: s. Netzlücke 3) im Bereich „Netzlücken“

5) B 308: Verbreiterung Geh- und Radweg östlich Biesings, inkl. Querungshilfe



Kommentar StBA: Verbreiterung Geh- und Radweg östlich Biesings mit Querungshilfe am Abzweig Hergensweiler (Bodensee-Königssee-Radweg)

Kommentar topplan: Der Geh- und Radweg ist hier unter zwei Metern breit. Eine Verbreiterung ist sinnvoll, unter anderem auch auf Grund des dort entlang laufenden Bodensee-Königssee-Radweges, der von vielen Freizeitradlern genutzt wird.

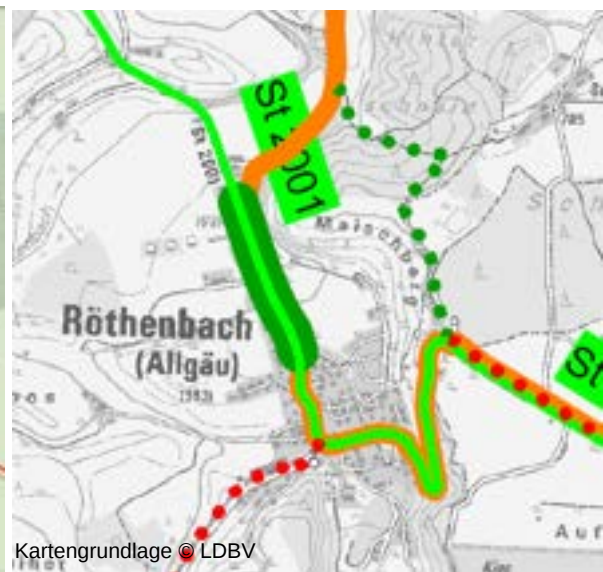
6) St 2001: Geh- und Radweg östlich Schönauf



Kommentar StBA: Verbreiterung des vorhandenen Gehweges und Anschluss an die St 1318

Kommentar topplan: s. Netzlücke 2) im Bereich „Netzlücken“

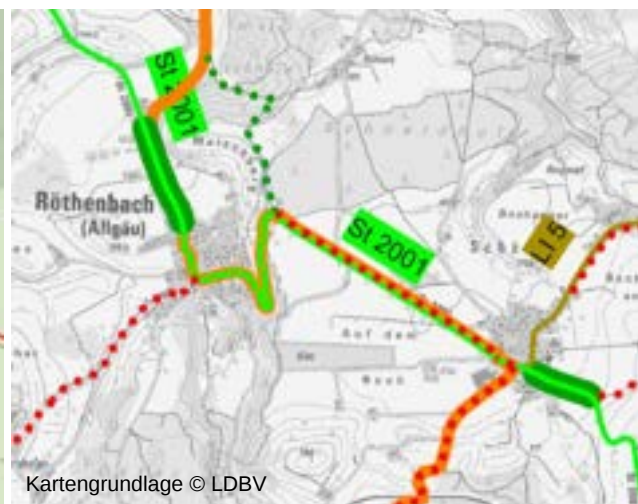
7) St 2001: Geh- und Radweg nördlich Röthenbach



Kommentar StBA: Ausbau eines vorhandenen Gehweges bis zum Abzweig Oberschmitten

Kommentar topplan: Ein Ausbau ist sinnvoll, unter anderem auch auf Grund des hier entlang laufenden Bodensee-Königssee-Radweges, der von vielen Freizeitradlern genutzt wird. Zudem ist bereits ein Gehweg vorhanden, so dass nur eine Verbreiterung notwendig ist.

8) St 2001: Geh- und Radweg östlich Röthenbach (Röthenbacher Steige)



Kommentar StBA: Suche nach innerörtlicher Lösung, Teil Bodensee-Königssee-Radweg

Kommentar topplan: Ein Ausbau ist sinnvoll, unter anderem auch auf Grund des hier entlang laufenden Bodensee-Königssee-Radweges, der von vielen Freizeitradlern genutzt wird. Allerdings wäre ein Ausbau an der Staatsstraße auf Grund der Topographie schwierig.

9) St 2001: Geh- und Radweg Steinegaden – Wiggis



Kartengrundlage © OpenStreetMap-Beitragende



Kartengrundlage © LDBV

Kommentar StBA: Wunsch von Herrn Wurm (AK Radverkehr), Problem ist die Bahnbrücke
 Kommentar topplan: s. Netzlücke 1) im Bereich „Netzlücken“

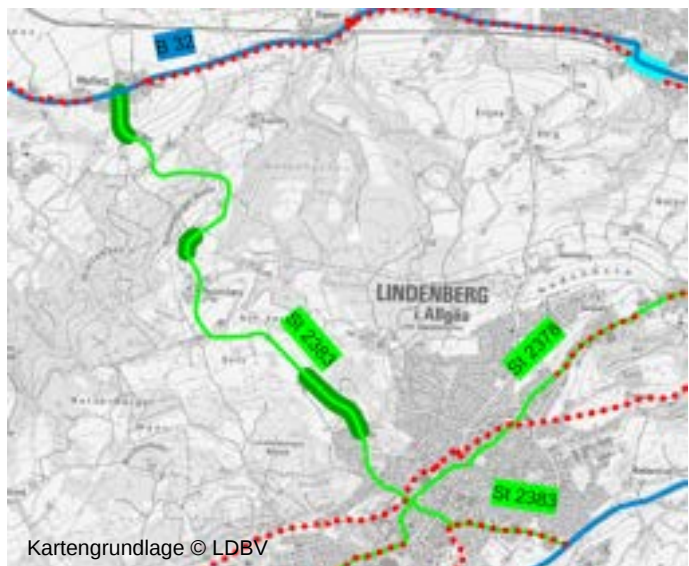
10) St 2383: Geh- und Radweg südlich Mellatz

11) St 2383: Geh- und Radweg bei Ratzenberg

12) St 2383: Geh- und Radweg nördlich Lindenberg



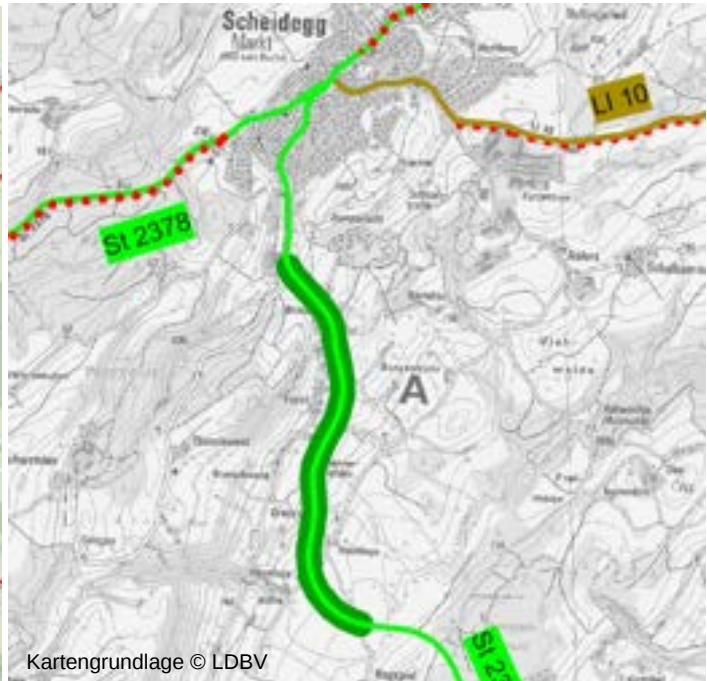
Kartengrundlage © OpenStreetMap-Beitragende



Kartengrundlage © LDBV

Kommentar StBA: u.a. Anbindung an Nebenstraße Richtung Ratzenberg
 Kommentar topplan: s. Netzlücke 6) im Bereich „Netzlücken“

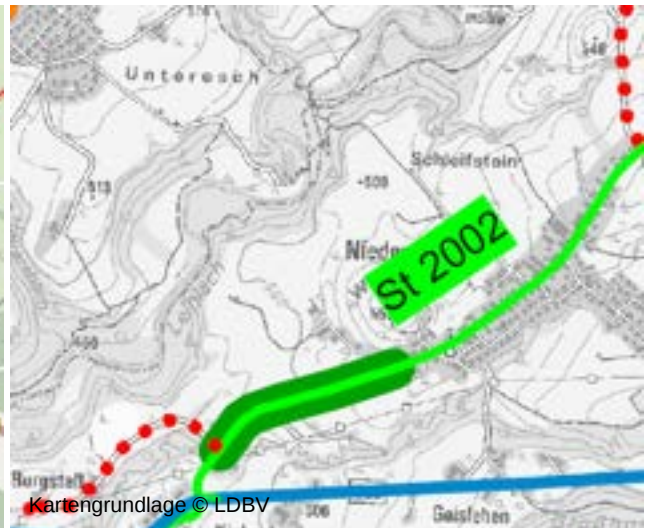
13) St 2386: Geh- und Radweg südlich Scheidegg Richtung Lindenau



Kommentar StBA: --

Kommentar topplan: s. Netzlücke 9) im Bereich „Netzlücken“

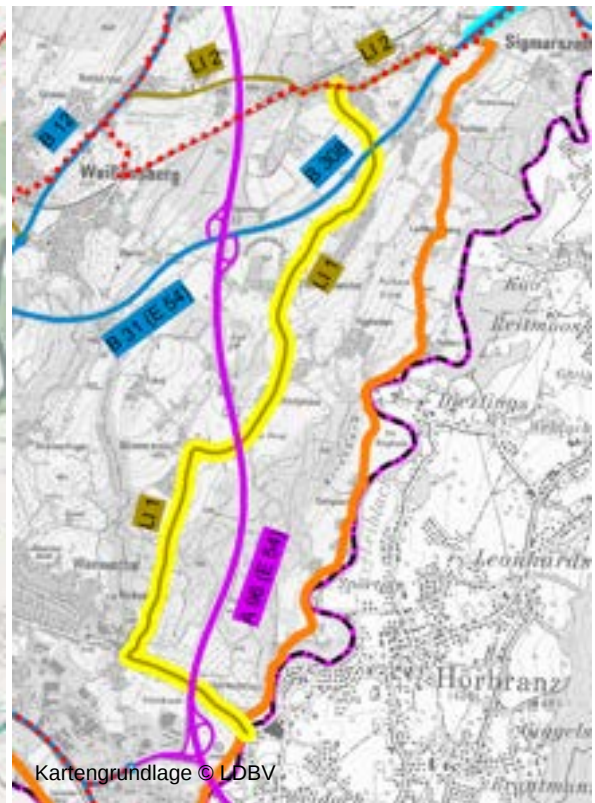
14) St 2002: Geh- und Radweg westlich Niederstauten



Kommentar StBA: Umsetzung in kommunaler Sonderbaulast ist angedacht

Kommentar topplan: Der Abschnitt ist bereits Teil des ausgeschilderten Radnetzes. Die Verkehrsbelastung liegt lt. DTV bei 4.335 Fahrzeugen und ist damit hoch. Ein Ausbau wäre sinnvoll und würde an das bestehende Radnetz anschließen. Unter anderem im Dornacher Wald wurde der Geh- und Radweg bereits ausgebaut, von daher wäre eine Optimierung des Netzes in dem Bereich wünschenswert.

15) LI 1: Schlachters – Oberhochsteg

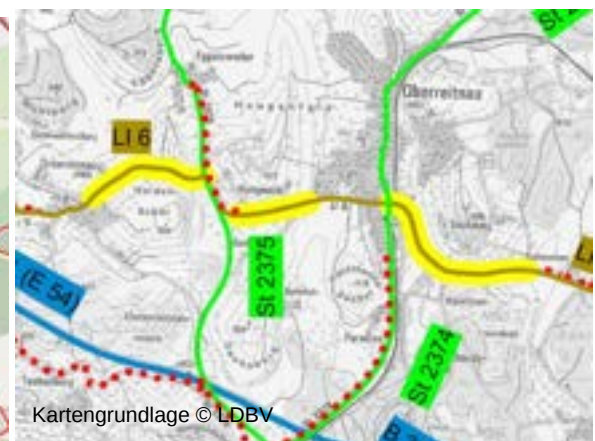


Kommentar StBA: --

Kommentar topplan: s. Netzlücke 11) im Bereich „Netzlücken“

16) LI 6: Geh- und Radweg Oberreitnau – Sulzenberg

17) LI 6: Geh- und Radweg Oberreitnau – Unterreitnau



Kommentar StBA: Zum Kreisstraßeninvestitionsprogramm 2020 ff angemeldet

Kommentar topplan: Die westlichen Abschnitte bis zum Kreisverkehr Oberreitnau sind bereits im ausgeschilderten Radnetz. Für das östl. Stück s. Netzlücke 14) im Bereich „Netzlücken“.

18) LI 7: Muthen – Reutemühle



Kommentar StBA: Zum Kreisstraßeninvestitionsprogramm 2020 ff angemeldet

Kommentar topplan: Der Abschnitt ist bereits Teil des ausgeschilderten Radnetzes und hier verläuft unter anderem der Bodensee-Königssee-Radweg, der von Freizeitradlern gerne genutzt wird. Die Verkehrsbelastung liegt lt. DTV bei 3.577 Fahrzeugen und ist damit hoch. Ein Ausbau auf der Trasse des Fernradweges ist definitiv sinnvoll. Für den weiteren Verlauf s. Netzlücke 8) im Bereich „Netzlücken“.

IV. Handlungsempfehlungen

Nachdem zuvor die Vorgespräche und der Workshop zum Thema Alltagsradverkehr dargestellt wurden und weitere fachliche Ergänzungen durch topplan stattfanden, wird nun relevant, was sich daraus an Erkenntnissen ergibt.

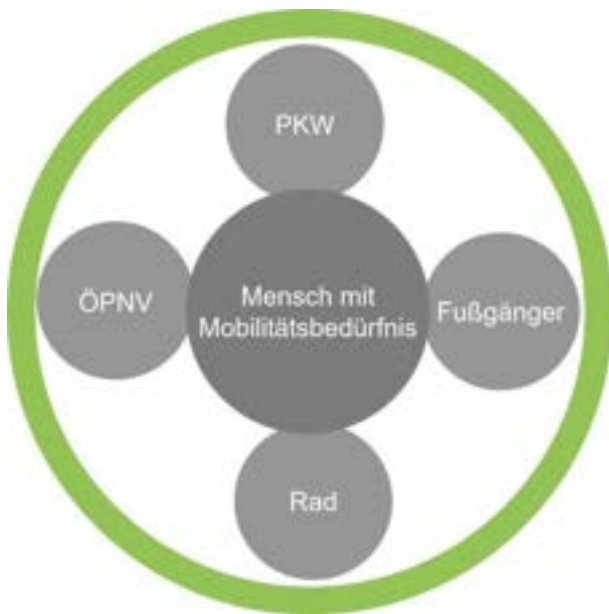
Das folgende Kapitel gibt Aufschluss über mögliche Maßnahmen, die sich im Verlauf des Projektes als förderlich für den Radverkehr im Landkreis Lindau herausgestellt haben. Die Maßnahmen sind teilweise vernetzt, stehen aber auch für sich und erlauben daher, eine individuelle Ausgestaltung bei der Umsetzung.

INHALTE DES KAPITELS:

1	Mobilität und Radverkehrsförderung.....	72
2	Die Rolle des Radverkehrsbeauftragten.....	73
3	Weiterentwicklung des Radnetzes um den Faktor Alltagsradverkehr.....	74
4	Fortschreibung Radwegweisung.....	77
5	Datenhaltung und Datenmanagement.....	79
6	Innerörtliche Radverkehrsführung.....	80
7	Radabstellanlagen.....	82
8	Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerportal	85
9	Ausblick.....	87

1 MOBILITÄT UND RADVERKEHRSFÖRDERUNG

Dass Menschen sich in einer Umgebung selbst bewegen, ist von größtem Interesse für unsere Gesellschaft – sei es aus Umwelt-, Nachhaltigkeits- oder Gesundheitsgründen. Mit dem Rad ist dies möglich! Gleichwohl ist es nicht ausreichend nur einen Verkehrsträger zu betrachten, denn gute Mobilitätskonzepte erfordern eine gleichberechtigte Berücksichtigung aller Fortbewegungsmittel und aller Personengruppen. Nur so kann gesichert werden, dass ein gemeinsames und konflikt-freies Miteinander entsteht:



Die Grafik verdeutlicht, dass nur das Rad allein nicht das Mobilitätsbedürfnis der Menschen stillen kann. Auch die anderen Fortbewegungsmittel sind sinnvoll und notwendig. Um allen Verkehrsteilnehmern gerecht zu werden ist daher eine umfassende Betrachtung notwendig und auch in Planungen und Analysen ist es unabdingbar auf die Verknüpfungen untereinander zu achten und keine Zielgruppe isoliert zu sehen.

Ist die Zielsetzung den Radverkehr zu stärken, so stellt sich die Frage, wie Radverkehrsförderung aussehen kann und welche Themenfelder angegangen werden müssen, um das Fortbewegungsmittel Rad weiter in die Mitte der Gesellschaft zu rücken. Die nebenstehende Grafik fasst die relevanten Themengebiete kurz zusammen:



Radverkehrsförderung hat damit ein breites Spektrum an Bereichen, die bearbeitet und gestärkt werden müssen, um den Stellenwert des Themas in der Gesellschaft zu erhöhen. Die nachfolgenden Ausarbeitungen geben Anregungen, wie für den Landkreis Lindau eine solche Stärkung aussehen kann und wo Ansatzpunkte für die Radverkehrsförderung sind.

2 DIE ROLLE DES RADVERKEHRSBEAUFTRAGTEN

Radverkehrsförderung ist ein umfassendes Thema und erfordert personelle Kapazität. Bislang war es häufig so, dass der Radverkehr als Themenbereich in anderen Abteilungen der Verwaltung, wie ÖPNV, Wirtschaftsförderung oder Klimaschutz mitbetreut wurde. Da all diese Abteilungen aber auch andere Aufgabengebiete haben, ist das Thema Radverkehr in vielen Fällen nur Beiwerk für die Mitarbeiter, kein prioritärer Bestandteil des Arbeitsalltags.

Betrachtet man nun den Stellenwert, den nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität in den vergangenen Jahren gewonnen hat, ist es unerlässlich einen festen und dauerhaften Ansprechpartner in der Verwaltung zu haben, der sich mit dem Thema Radverkehr und Radverkehrsförderung auseinandersetzt. In diesem Zuge gewinnt in vielen Landkreisen und Städten die Position des Radverkehrsbeauftragten an Bedeutung. Er kümmert sich auf Verwaltungsebene um die Belange der Radfahrer und vernetzt sich mit allen Straßenbaulastträgern und Interessensgruppen. So kann dafür gesorgt werden, dass z.B. auch bei Verkehrs- und ÖPNV-Planungen der Radverkehr mit bedacht wird und es eine koordinierende Schnittstelle im Verwaltungsapparat gibt.

Zu den Aufgabengebieten eines Radverkehrsbeauftragten können unter anderem Öffentlichkeitsarbeit, Koordinations- und Abstimmungsaufgaben mit Bürgern, Verbänden, gemeindlichen Fahrradbeauftragten und weiteren Personengruppen gehören. Zudem sollen Veranstaltungsplanungen und die allgemeine Förderung des Radverkehrs vom Fahrradbeauftragten begleitet werden. Mit einem Radverkehrsbeauftragten im Landratsamt kann eine langfristig verantwortliche Stelle geschaffen werden, die als Schnittstelle für alle Radthemen im Landkreis fungiert.

Im Landkreis Lindau wäre ein Radverkehrsbeauftragter zum aktuellen Zeitpunkt eine sinnvolle personelle Ergänzung, da dieser die Umsetzung der Handlungsempfehlungen aus dem Radwegprojekt betreuen kann, ebenso wie die Bearbeitung und Koordination von Maßnahmen, die sich aus dem QS-Projekt der Allgäu GmbH ergeben (z.B. Behebung von Problemstellen und Beseitigung von Wegweisungsmängeln). Hier kommt insbesondere der Koordinationsfunktion ein nicht zu unterschätzender Stellenwert zu, denn das ist Rad ein absolut geeignetes Fortbewegungsmittel, um auch weitere Strecken über Gemeindegrenzen hinweg zurück zu legen. Somit ist es unabdingbar, dass die Baulastträger, Nachbarkommunen und auch Nachbarlandkreise eine gemeinsame Linie haben, wenn es um Netzentwicklung, Radverkehrsplanungen und übergreifende Maßnahmen geht.

Auch auf kommunaler Ebene ist wichtig, dass Radverkehr bei zukünftigen Planungen (z.B. Bauleitplanung) berücksichtigt wird. Eigene Radverkehrsbeauftragte wird es aber nur in den Städten geben. Dennoch sollten auch in den Gemeinden feste Ansprechpartner definiert werden, die für die Belange des Radverkehrs zuständig sind und mit dem Radverkehrsbeauftragten des Landkreises kooperieren. Die genaue Ausgestaltung kann dabei flexibel sein – wo in großen Städten ein eigener Radverkehrsbeauftragter eine gute Lösung ist, ist für kleine Gemeinden häufig ein Ansprechpartner z.B. beim Bauamt oder der Bürgermeister selbst sinnvoll. Wichtig ist, DASS es feste Ansprechpartner gibt, damit das Thema Radverkehr nicht in den Verwaltungsstrukturen untergeht.

Nichtsdestotrotz gibt es in der Radverkehrsplanung immer wieder Fälle, die ein hohes Maß an Zeitaufwand und Expertise erfordern, wie z.B. ein Radverkehrskonzept mit Netzplanung. Um dem gerecht zu werden ist es in den meisten Fällen notwendig, Experten und Fachbüros hinzuzuziehen. Auch in diesen Fällen, wo auf externes Wissen zurückgegriffen wird, ist eine verantwortliche Stelle vor Ort im Landratsamt unerlässlich für Koordination und Begleitung von Planungen und Konzepten. Und natürlich für die nachfolgende Organisation der Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmen.

Innerhalb der Landkreisverwaltung ist eine enge Vernetzung des Radverkehrsbeauftragten mit der Tiefbauabteilung, oder, wenn diese ausgelagert ist, mit dem Staatlichen Bauamt, der Regionalentwicklung, dem ÖPNV, dem Tourismus und den Verantwortlichen für die Öffentlichkeitsarbeit zwingend erforderlich. Bewährt hat sich unserer Erachtens ein Radverkehrsbeauftragter mit fachlichem Wissen aus Verkehrsplanung oder Bauingenieurwesen, denn Grundlage der Radverkehrsförderung ist immer Ausbau und Optimierung der Radinfrastruktur. Hier ist also der größte Einsatzbereich für den Radverkehrsbeauftragten. Dementsprechend sollte er fachlich geschult sein.

3 WEITERENTWICKLUNG DES RADNETZES UM DEN FAKTOR ALLTAGSRADVERKEHR

Geht es darum den Radverkehr zu fördern, so sind Ausbau und Optimierung der Infrastruktur essentiell. Hier sind punktuelle Maßnahmen, aber auch streckenbezogene Maßnahmen möglich und sinnvoll. Zentrale Bestandteile bei der streckenbezogenen Optimierung der Infrastruktur sind die Netzplanung und damit einhergehend die Ermittlung des Bedarfs an Lückenschlüssen. Lückenschlüsse und Netzentwicklung standen auch bei den Anregungen aus dem Workshop mit an oberster Stelle. Daher gibt das folgende Kapitel Einblick, wie eine Netzentwicklung aussehen kann.

Eine intensive Einbindung und Abstimmung mit allen Kommunen, Straßenbaulastträgern, Fachbehörden und Interessensvertretern ist in diesem Zuge wichtig. Dies ist die Basis um die Sorgen, Wünsche und Planungen aller am Radverkehr Beteiligten erfassen zu können. Durch eine intensive Einbindung aller Belangträger von Anfang an kann eine hohe Akzeptanz für das Thema Radverkehr erreicht werden, was wiederum die Basis für eine spätere Umsetzung ist.

Wie bei einer umfassenden Netzplanung vorgegangen werden kann, wird nachfolgend dargestellt. Sollte sich der Landkreis Lindau für eine umfassende Weiterentwicklung des bestehenden Netzes entscheiden, ist ein Ablauf in dieser Art sinnvoll, um alle Beteiligten von vorne herein einzubinden. Auch wenn es mit den aktuellen Projekten bereits Maßnahmen im Bereich Radverkehr gibt, kann so dennoch gesichert werden, dass keine Kommune und kein Belangträger außen vor bleibt. Mit der Bestandsanalyse des Freizeitnetzes und den Ergebnissen aus diesem Projekt steht natürlich schon eine sehr gute Ausgangsbasis zur Verfügung, auf welche aufgebaut werden kann.

Das bestehende Radnetz des Landkreises sollte erweitert werden, um eine neue Zielgruppe, die immer wichtiger wird anzusprechen – die Alltagsradfahrer:

ENTWURFSPLANUNG RADNETZ

Um frühzeitig alle Akteure einzubinden und Akzeptanz zu schaffen ist sinnvoll, mit einer zentralen Auftaktveranstaltung zu beginnen. In der Auftaktveranstaltung wird über Projektziele, Projektablauf, Finanzierungen und auch schon über die Qualitätskriterien der Radinfrastruktur informiert. Zudem kann das weitere Vorgehen kommuniziert werden, um Klarheit über die Weiterentwicklung des Radnetzes zu schaffen und die Bedeutung des Alltagsradverkehrs hervorzuheben.

Diese Veranstaltung ist wichtig und sinnvoll, um zu differenzieren, um was für ein Projekt es sich handelt. Insbesondere bei einem Landkreis wie Lindau, der bereits ein ausgeschildertes Radnetz hat, besteht ansonsten die Gefahr, dass der Nutzen eines weiteren Radverkehrsprojektes unklar bleibt und die Bedeutung des Alltagsradverkehrs unterschätzt wird.

Ausgehend von der Bestandsanalyse des bestehenden (Freizeit)Radwegenetzes, bereits vorhandener Alltagsradverbindungen und unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus diesem Projekt kann dann ein Entwurf für ein zusammenhängendes Radwegenetz erarbeitet werden. Das Netz berücksichtigt sowohl den Freizeit- als auch den Alltagsradverkehr.

Der in Themenbereich III. vorgestellte Entwurf des Alltagsradnetzes kann natürlich als Ausgangsbasis und Diskussionsgrundlage mit herangezogen werden.

Für eine detailliertere Entwurfsplanung des Radwegenetzes ist eine Detailabstimmung mit allen beteiligten Akteuren, insbesondere mit den Kommunen, den Straßenbaulastträgern und den Nachbarlandkreisen zu empfehlen. Hierbei haben sich kleine Besprechungsgruppen bewährt (z. B. 3 bis 5 Nachbargemeinden bei kleineren Kommunen, oder Einzelgespräche bei Städten). Bei diesen Arbeitsgesprächen wird der Bestand erfragt und Wünsche, Sorgen und Problemstellen rund um das Thema Radverkehr besprochen.

Gleichzeitig kann der Netzentwurf diskutiert und gegebenenfalls erweitert werden. Durch diese persönlichen Gespräche kann zum einen die Akzeptanz vor Ort wesentlich erhöht werden. Zum anderen entsteht eine ideale Symbiose aus der sehr guten Ortskenntnis der lokalen Akteure und der überregionalen Planungserfahrung eines Büros. Ergebnis ist eine detaillierte Planung des Radwegenetzes, welches sowohl den Bestand als auch die Netzlücken und die mögliche „Visionen“ aufzeigt.

BESTANDSANALYSE RADNETZ VOR ORT



Bestandsanalyse Radnetz

Auf Basis der Entwurfsplanung erfolgt eine Bestandsanalyse des Radwegenetzes vor Ort. Sinnvoll ist die Befahrung mit dem Rad, damit der Blickwinkel des Radfahrers eingenommen wird. Wichtig ist aber, dass die Bestandsanalyse durch ausgewiesenes Fachpersonal (eines Planungsbüros) erfolgt. Bei der Bestandsanalyse werden im Detail die zuvor definierten Qualitätskriterien für die einzelnen Netzelemente erfasst und in einer Geodatenbank dokumentiert und strukturiert. Diese Bestandsanalyse ist von großer Bedeutung für die Bewertung des Ist-Zustandes des Netzes und für die abgeleiteten Handlungsempfehlungen.

Im Landkreis Lindau können in diesem Zuge die Daten aus dem allgäuweiten Qualitätsmanagement-Projekt genutzt werden. Um den Anforderungen des Alltagsradverkehrs gerecht zu werden, können die bereits erfassten Informationen um weitere relevante Aspekte ergänzt werden und es müssen natürlich noch die Streckenabschnitte vor Ort erfasst werden, welche nicht im bisherigen Freizeitnetz enthalten sind.

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Nach der Bestandanalyse ist die Auswertung und Bewertung der erfassten Qualitätskriterien nötig. Auf dieser Basis können dann eine Defizitanalyse und die Erarbeitung eines Maßnahmenkatalogs folgen. Eine klare und transparente Darstellung, die an die betroffenen Kommunen kommuniziert werden kann ist hierbei unerlässlich.

Ein Beispiel hierzu: Es nützt wenig, wenn den Projektpartnern pauschal gesagt wird, dass der Wegezustand gut oder sehr gut sein muss. Dies wird nur wenige Kommunen dazu veranlassen, ihre Wege wegen einer Radverbindung zu sanieren. Vielmehr ist es wichtig, dass die mangelhaften Wegeabschnitte (und seien es auch nur 100 m) auf dem gesamten Radwegenetz mit dem gleichen Maßstab erfasst und kartographisch aufbereitet werden. Nur mit dieser Detailinfo kann mit dem zuständigen Straßenbaulastträger konkret über Sanierungsmaßnahmen (mit Länge und Kosten) gesprochen werden.

Eine Einteilung der Handlungsempfehlungen zur Beseitigung der Defizite in Prioritäten ist hilfreich für das weitere Vorgehen. In die Priorisierung fließen diverse Gesichtspunkte ein. Dies sind zum Beispiel: Wie hoch ist die Gefahr für den Radfahrer? Welches Potenzial hat die Maßnahme, z. B. in Bezug auf Schließung einer Netzlücke? Wie viele Radfahrer können erreicht werden? Gibt es Alternativen oder muss die Maßnahme sofort umgesetzt werden? Auf welcher Netzhierarchie liegt der Wegeabschnitt?

Zudem ist der Zeithorizont der Maßnahmen von Interesse und es sollte differenziert werden:

- Kurzfristige Maßnahmen (z.B. Entschärfung von Problemstellen)
- Mittelfristige Maßnahmen (z.B. Verbesserung Infrastruktur und Wegezustand o.ä.)
- Langfristige Maßnahmen (z.B. Schließung von Netzlücken)

Liegen diese Ergebnisse vor, ist empfehlenswert, dass nochmals mit allen Kommunen und Straßenbaulastträgern persönliche Gespräche stattfinden um die Ergebnisse im Detail vorzustellen und erläutern zu können. Erfahrungsgemäß sind diese Gespräche meist wesentlich wirkungsvoller, als lange schriftliche Berichte.

IMMER WICHTIG: RADVERKEHRSBEAUFTRAGTER

Sehr zu empfehlen ist, dass bei allen Abstimmungsterminen, Workshops und Ergebnispräsentationen neben dem Planungsbüro auch der Radverkehrsbeauftragte des Landkreises teilnimmt. Dadurch kann der Landkreis die Bedeutung des Radverkehrs gegenüber den Kommunen und den weiteren Projektbeteiligten positiv heraus stellen. Zugleich bekommt der Radverkehrsbeauftragte einen sehr umfassenden Einblick in die Bedürfnisse der Kommunen. Er kann mit diesem Wissen seiner zentralen Koordinationsstelle dann zukünftig wesentlich besser gerecht werden.

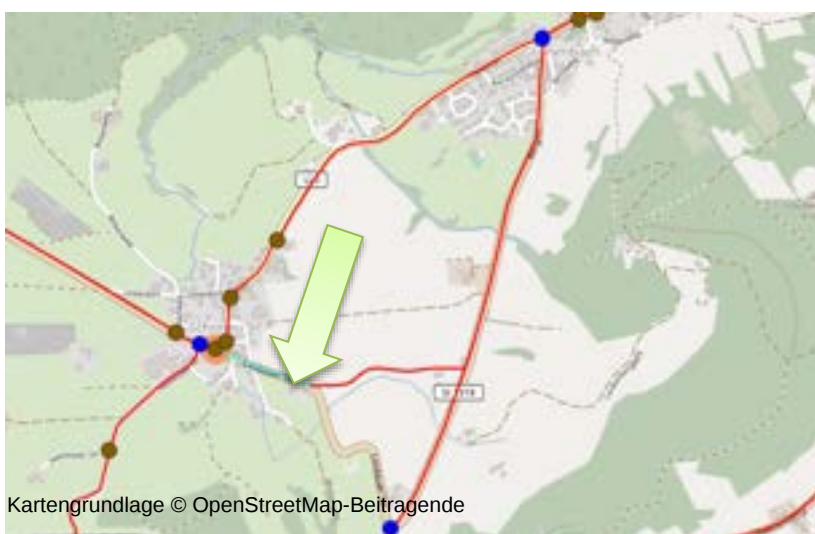
Fazit: Zuerst einen Radverkehrsbeauftragten im Landratsamt einstellen, dann mit dem Planungsprojekt beginnen.

4 FORTSCHREIBUNG RADWEGWEISUNG

Wird das bestehende Netz erweitert und verändert, ist ein nicht zu unterschätzender Faktor, dass auch die bestehende Radwegweisung an das überarbeitete und ergänzte Gesamtradwegenetz angepasst werden muss. Nach Abschluss der Netzplanung muss die Radwegweisung also Standort für Standort im Detail betrachtet und gegebenenfalls umgeplant werden, um eine stringente Aus-schilderung des Gesamtnetzes zu sichern.

Beispiel, warum Umplanungen bei Netzergänzungen notwendig werden:

Das dargestellte Beispiel an der St 2001 wurde bei Netzlücke 2) und Planung Nr. 6) des Staatlichen Bauamtes bereits dargestellt. Die mit dem grünen Pfeil markierte Verbindung ist aktuell noch kein Bestandteil des ausgeschilderten Radnetzes im Landkreis Lindau:



Die blauen Punkte in der Karte stellen Zielwegweiser im bestehenden Netz dar, die braunen Zwischenwegweiser. Aktuell befinden sich in Schönau lediglich Zwischenwegweiser, da es keine Radverkehrsführung an der St 2001 gibt.

Kommt nun aber das oben mit Pfeil markierte Stück hinzu, verändert sich die Situation:



Zwei neue Knotenpunkte kommen hinzu und es werden damit zwei neue Zielwegweiser-Standorte nötig (orangene Pfeile). Die bestehende Zwischenwegweisung muss abgebaut werden, da das Netz nun in drei Richtungen geht.

Die nachfolgende Gegenüberstellung der beiden Datenblätter des Standortes in Schönau zeigt, was eine Veränderung dieser Art für die Wegweisungssystematik bedeutet:

Datenblatt des Standortes vor der Veränderung:

Standortdaten: Standortnummer: 09776113-5019 Kommune: Gemeinde Grünenbach Bauleistträger: Lagebeschreibung: Schöngau, Lindauer Straße/Hauptstraße, St 2001/LJ 5		
Träger 1: Rohrpfosten (Ø 76 mm) ☐ neu ☒ Bestand	Mängel / Hinweise: - Wegweiser Nr. 1 ist vorhanden, ok.	
Träger 2: Rohrpfosten (Ø unter 60 mm) ☐ neu ☒ Bestand	Mängel / Hinweise: - Wegweiser Nr. 2 ist vorhanden. - Empfehlung: Wegweiser Nr. 2 am derzeitigen Pfosten abbauen und am Trägersystem mit der gelben Verkehrstafel befestigen. - Begründung: Dieser Träger steht näher an der Straße und kann daher besser und früher gesehen werden.	
Schilderdaten Rad:		
Nr. 1 	Ausrichtung: Nordwest Befestigung: Rohrschelle, l=70 mm	
Nr. 2 	Ausrichtung: Nordost Befestigung: Bandschelle, l=70 mm Mängel / Hinweise: - nicht sichtbar; schlecht sichtbar, da weit von Straße entfernt.	

topplan, Osteranger 18, 87616 Vilad, www.topplan.de 27.03.2025

Datenblatt des Standortes nach der Veränderung:

Standortdaten: Standortnummer: 09776113-5019 Kommune: Gemeinde Grünenbach Bauleistträger: Lagebeschreibung: Schöngau, Lindauer Straße/Hauptstraße, St 2001/LJ 5		
Träger 1: Rohrpfosten (Ø 76 mm) ☐ neu ☒ Bestand	Mängel / Hinweise: - Zwischenwegweiser abbauen und durch Zielwegweiser ersetzen, da Knotenpunkt neu hinzu gekommen ist.	
Träger 2: Rohrpfosten (Ø unter 60 mm) ☐ neu ☒ Bestand	Mängel / Hinweise: -	
Schilderdaten Rad:		
Nr. 1 	Ausrichtung: Nordwest Befestigung: Klemmschelle	Größe: 200 x 800 mm
Einhängeschilder:		
Nr. 3 	Ausrichtung: Südost Befestigung: Klemmschelle	Größe: 200 x 800 mm
Einhängeschilder:		
Nr. 2 	Ausrichtung: Nordost Befestigung: Klemmschelle	Größe: 200 x 800 mm
Einhängeschilder:		

topplan, Osteranger 18, 87616 Vilad, www.topplan.de 27.03.2025

Es zeigt sich, dass schon eine kleine Netzergänzung und die Schaffung eines einzelnen Knotenpunktes weitreichende Auswirkungen auf die Beschilderung hat. Detaillierte Anpassungen sind damit unabdingbar bei Überarbeitungen des Netzes und eine konstante Datenpflege ist essentiell, um das Beschilderungskataster aktuell zu halten.

5 DATENHALTUNG UND DATENMANAGEMENT

Das Datenmanagement wurde bereits im Kapitel „Projekt Qualitätssicherung der Allgäu GmbH“ thematisiert. Der Landkreis Lindau ist softwaretechnisch mit dem Rad- und Wanderwegemodul im RIWA-GIS sehr gut aufgestellt. Und: Es passt nicht nur die Software, sondern die Datenbank ist durch das QM-Projekt der Allgäu GmbH auch inhaltlich auf einem aktuellen Stand. Wichtig ist nun aber, dass die Datenbasis konsequent weiter gepflegt wird. Dann steht einer effektiven Datennutzung bei allen zukünftigen Planungen nichts im Wege.

Mit dem Vorliegen des kompletten Beschilderungskataster im RIWA-GIS steht dem Landkreis Lindau eine hervorragende Ausgangsbasis zur Verfügung. (Die Erfassung erfolgt im Zuge des Qualitätsmanagement-Projektes der Allgäu GmbH). Natürlich ist es immens wichtig, dass auch zukünftige Anpassungen des Beschilderungskatasters auf dieser Datenbasis fortgeführt werden. Sehr zu empfehlen ist, dass der Landkreis bei zukünftigen Ausschreibungen für Beschilderungsplanung die Verwendung des Rad- und Wanderwegemoduls im RIWA-GIS zwingend vorschreibt. Die Schreibrechte dafür kann der Landkreis selbst vergeben – auch temporär an externe Dienstleister.

Ähnliches gilt für das Radwegenetz. Das Freizeitnetz wird mit allen streckenbezogenen Attributen im RIWA-GIS erfasst. Und topplan wird die Netzplanung, welche im Zuge dieses Projektes gearbeitet wurde, für Sie integrieren. Alle zukünftigen Ergänzungen und Änderungen am Gesamttradwegenetz aber auch an den einzelnen Radrouten (wie z. B. Bodensee-Königssee-Radweg) sollten unbedingt auf dieser Datenbasis weiter gepflegt werden.

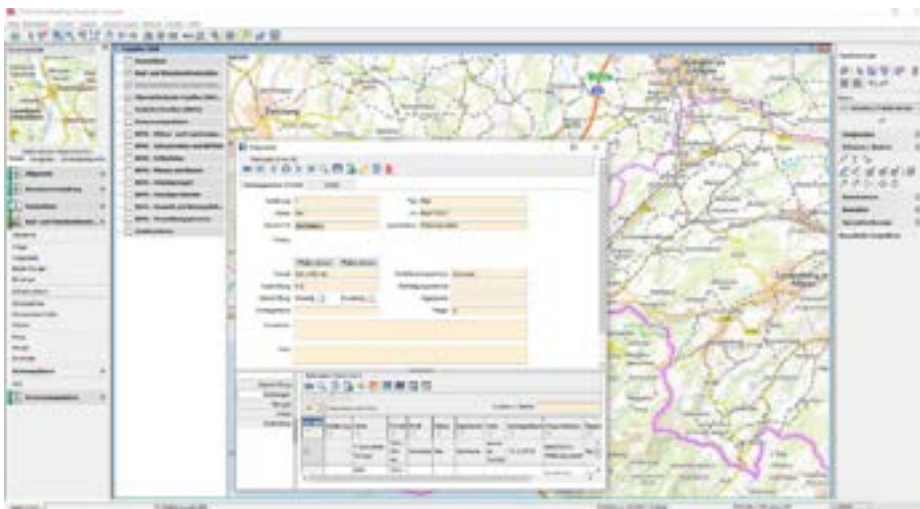
Dazu ist es sinnvoll, eine feste Person zu haben, die sich um das Datenmanagement kümmert. Zu empfehlen ist, dass diese Aufgabe zentral beim Radverkehrsbeauftragten des Landkreises angesiedelt wird. Der Radverkehrsbeauftragte kann zum einen Daten selbst pflegen und zum anderen kann er die Schreibrechte auf der Datenbank verwalten und vergeben.

So ist es zum Beispiel sinnvoll das externe Planungsbüros für eine Projektbearbeitung temporär Schreibrechte im Rad- und Wanderwegemodul bekommen, damit die Daten ohne umständliche Zwischenschritte (Schnittstellen sind meist sehr teuer) aktualisiert werden.

Möglich ist natürlich auch, dass die einzelnen Kommunen das Rad- und Wanderwegemodul von RIWA nutzen und auf die gleiche Datenbasis zugreifen.

Im Jahr 2020 entwickelt RIWA eine zum Rad- und Wanderwegemodul zugehörige App für den mobilen Einsatz vor Ort. Dadurch können Bestandserfassungen und Kontrollen der Radinfrastruktur wesentlich optimiert werden.

Hinweis: Auch topplan setzt zukünftig nur noch das RIWA-Rad- und Wanderwegemodul und die zugehörige App ein.



Auszug aus dem RIWA-Rad- und Wanderwegemodul

6 INNERÖRTLICHE RADVERKEHRSFÜHRUNG

Es stellt sich immer wieder heraus, dass ein besonderer Knackpunkt in der Radverkehrsförderung die innerörtliche Radverkehrsführung ist. Häufig ist es so, dass sich die Radfahrer entlang von Hauptverkehrsachsen ausserorts auf gut bis sehr gut ausgebauten Radwegen fortbewegen können. Diese ermöglichen eine hohe Verkehrssicherheit und schnelles Radfahren. Auch im Landkreis Lindau gibt es an vielen Hauptverkehrsachsen ausserorts bereits eigenständige gemeinsame Geh- und Radweg. Das ist sehr gut. Jedoch enden diese Radwege am Ortseingang oft abrupt. Der Radfahrer wird in den Mischverkehr geleitet und mehr oder weniger sich selbst überlassen. Zudem gibt es im Landkreis Lindau eher selten für den Radfahrer geeignete Übergänge zwischen dem Radweg und der Fahrbahn. Bei stark befahrenen Straßen kann die innerörtliche Führung des Radfahrers im Mischverkehr durchaus ein Verkehrssicherheitsproblem darstellen. Umfragen zeigen, dass sich nicht einmal 10 % der deutschen Bevölkerung in solchen Situationen sicher fühlen. Folge ist, dass viele Menschen deswegen auf das Rad im Alltagsverkehr verzichten. Die Radverkehrsförderung muss daher insbesondere bei der (gefühlten) Verkehrssicherheit der Radfahrer ansetzen.

Für die innerörtliche Führung des Radverkehrs gibt es ein Portfolio an Führungsformen welche eingesetzt werden können. Allerdings ist eine ideale Führung des Radfahrers innerorts oft schwierig umzusetzen. Insbesondere die zur Verfügung stehende Verkehrsfläche ist begrenzt. Es ist daher jede Ortsdurchfahrt einzeln zu betrachten. Im Zuge dieser Prüfung sind Analysen der Verkehrsbelastungen, der Radfahrströme, mögliche alternative Strecken für den Radverkehr etc. durchzuführen. Zu empfehlen sind Verkehrsschauen mit Kommune, Straßenbaulastträger, Verkehrsbehörde, Polizei, Radverkehrsbeauftragten und evtl. Planungsbüro.

Die wichtigsten Führungsformen für den Radverkehr sind:

- Fahrradstraße
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen Rad
- Nicht benutzungspflichtiger Radweg
- Radweg, Einrichtungsrادweg
- Getrennter Geh- und Radweg
- Gemeinsamer Geh- und Radweg

Aber: Nicht alle Führungsformen sind immer und überall sinnvoll. Die Vor- und Nachteile müssen im Zusammenhang mit der Situation vor Ort im Detail betrachtet werden.



Beispiel für einen Radfahrstreifen in Kempten

Eine besondere Bedeutung hat die Führung des Radfahrers an Knotenpunkten. Sie muss zum einen sicher zum anderen auch komfortabel für den Radfahrer sein. Hierzu gibt es zahlreiche gute Lösungen, welche angepasst auf die Situation vor Ort umgesetzt werden können.



Beispiel für eine gelungene Radverkehrsführung an einem Knotenpunkt in Kempten

RADVERKEHRSHANDBUCH

Gute Beispiele für die Umsetzung innerörtliche Führungsformen und für die Führung von Radfahrern an Knotenpunkten gibt es viele. Die Vor- und Nachteile der einzelnen Führungsformen müssen bekannt sein. Und es sollten auch jedem Beteiligten, also zum Beispiel den politischen Entscheidungsträgern, die Bedürfnisse der Alltagsradfahrer wirklich bekannt sein. Dazu gibt es viele technische Handbücher und Regelwerke – nur wer möchte diese (außer ein paar Ingenieuren) schon lesen?

Wir möchten Ihnen daher ein Radverkehrshandbuch für „Laien“ empfehlen. Als „Laien“ verstehen wir dabei zum Beispiel die politisch Verantwortlichen oder die Entscheidungsträger in den Verwaltungen, welche sich nicht täglich mit dem Radverkehr oder der Verkehrsplanung auseinander setzen. Für diese Zielgruppe ist ein leicht verständliches Radverkehrshandbuch sehr nützlich. Im Radverkehrshandbuch können anhand von Best-Practice-Beispielen und vielen Fotos die Führungsformen erläutert und die Vor- und Nachteile dargestellt werden. Das gleiche gilt für radfahrertaugliche Lösungen an Knotenpunkten.

Das Radverkehrshandbuch kann einen Beitrag dazu leisten, dass die Radverkehrsförderung nicht nur ein Lippenbekenntnis ist, sondern tatsächlich umgesetzt wird.

7 RADABSTELLANLAGEN

Fahrräder sind längst nicht mehr nur günstige Gebrauchsgegenstände. Vielmehr wird das Rad zum besten Freund und sogar Statussymbol. Dementsprechend hoch sind oft die Investitionen in eine neues Rad oder eBike. Das Abstellen am Arbeitsplatz, am Bahnhof, oder vor Geschäften kann bei hochwertigen Rädern zur Mutprobe werden und immer wieder stellt sich die Frage, ob man es wagen möchte, das Rad an diesen Orten abzustellen. Für das längere Abstellen von Rädern, z. b. am Arbeitsplatz oder Bahnhof, kommt neben dem Sicherheitsaspekt auch noch der Witterungsschutz hinzu. Kaum ein Radfahrer will nach der Arbeit auf einen nassen Sattel sitzen.

Hier sei daran erinnert, dass das Abstellen von Kraftfahrzeugen bei allen Baumaßnahmen im gewerblichen und privaten Bereich berücksichtigt und mit Verordnungen und Gesetzen geregelt ist, während Radabstellanlagen nur untergeordnete Wertschätzung erfahren. Oft werden bei Hochbauvorhaben Radabstellanlagen nicht oder nur unzureichend realisiert und in Stellplatzsätzen von Kommunen wird das Rad häufig nicht einmal erwähnt. Auch im öffentlichen Raum werden Parkplätze erstellt, welche sich ausschließlich an Autofahrern orientieren. Das Rad wird – wenn überhaupt – an die Seite „gequetscht“. Folge ist, dass Räder an ungeeigneten Stellen abgestellt und/oder an Straßenmöblierung angekettet werden. Service für die Radfahrer ist das nicht.

Zu beobachten ist, dass für die tägliche Alltagsradfahrt viele Radfahrer eher minderwertige Fahrräder verwenden, obwohl sie auch hochwertige Räder besitzen. Warum? Die Radfahrer haben Angst vor Diebstahl und Vandalismus! Komfortable und sichere Abstellmöglichkeiten sind ein Kernelement der Radverkehrsförderung und müssen bei Planungen von Beginn an mit bedacht werden. Von besonderer Relevanz ist hierbei die differenzierte Schaffung von Angeboten, um verschiedene Nutzergruppen adäquat bedienen zu können.

Um ein dezentrales und funktionelles Netz von Abstellmöglichkeiten zu schaffen sind folgende Abstellpunkte unbedingt zu berücksichtigen:

- Bahnhöfe, Bushaltestellen
- Einzelhandel und Gastronomie
- Touristinfos
- Dorfplatz und Rathaus
- Freizeiteinrichtungen
- Weiterführende Schulen
- Sehenswürdigkeiten

Jeder dieser Zielpunkte bedient verschiedene Nutzergruppen und entsprechend variieren auch die Anforderungen. Wo an einer Stelle eher kurzzeitig geparkt wird, verbleibt das Rad an anderen Stellen den ganzen Tag. Damit gehen unterschiedliche Anforderungen an Witterungsschutz, Zahl der Abstellbügel und Beleuchtung einher. Bei Planungen sollte man sich also die folgenden Fragen stellen, um den Bedarf angemessen zu bedienen:

- Wer wird die Abstellanlagen benutzen? Wer ist die Zielgruppe?
- Welche Ansprüche stellt die jeweilige Zielgruppe an die Abstellanlage?
- Welchen Zweck soll die Abstellanlage erfüllen?
- Wie viele Radfahrer sind zu erwarten?
- Können die Radparkplätze bei Bedarf erweitert werden?
- Wie lange werden die Räder voraussichtlich abgestellt sein?

Es zeigt sich immer wieder, dass ein wesentlicher Basisbaustein der Radinfrastruktur flächendeckende, dezentrale Radabstellanlagen sind. Die Stadt Lindau ist hierbei mit der Einrichtung von Mobilstationen schon mit gutem Beispiel vorangegangen. Diese Mobilstationen sind über das Stadtgebiet verteilt und in verschiedenen Ausgestaltungen zu finden. Sie haben gemein, dass sie radgerechte Abstellbügel mit Überdachung bieten. Häufig sind die Stationen mit Service- und Reparaturmöglichkeiten kombiniert:



Beispiel für eine Radabstellanlage in Lindau (Quelle: Stadt Lindau)

Radabstellanlagen sind ein Kernelement der Radinfrastruktur. Wer Rad fährt, muss dieses am Zielort auch Parken können. Es ist daher erstaunlich, wie oft man noch sogenannte „Felgenkiller“ oder andere ungeeignete Abstellmöglichkeiten findet. Oder gar kein Angebot.

Die konkrete Umsetzung von Radabstellanlagen in den einzelnen Kommunen scheitert oft an deren Personalkapazitäten. Es gibt schlichtweg niemanden, der sich mit dem Thema Radabstellanlagen ausführlich im Detail beschäftigen kann. Daher möchten wir empfehlen, dass der Landkreis für die Umsetzung von Radabstellanlagen Hilfe und Wissen bereitstellt. Es können Musterlösungen und entsprechende Produkte für die „Standardfälle“ wie Fahrradparken zum Einkaufen, zum Arbeiten, an Bushaltestellen, am Arbeitsplatz, an Schulen etc. bereitgestellt werden. Dies kann in Form eines übersichtlichen Leitfadens erfolgen, welcher in das oben erwähnte Radverkehrshandbuch integriert werden kann.

Denkbar ist auch eine gemeinsame Materialbeschaffung. So haben wir z. B. einen Landkreiskunden, welcher zentral für alle Kommunen Anlehnbügel bestellt hat. Die Materialkosten trugen die Kommunen, jedoch mussten sie sich nicht um die Produktauswahl, Ausschreibung und Bestellabwicklung kümmern. Die Koordination und Abwicklung kann wiederum der Radverkehrsbeauftragte des Landkreises übernehmen.

Will man das Projekt Abstellanlage umfassend behandeln, ist auch eine detaillierte Bestandsanalyse von bestehenden Anlagen erforderlich. Für jede Anlage können vor Ort Fakten, wie Anzahl der Abstellplätze, Ausgestaltung, Witterungsschutz, Diebstahlschutz, Beleuchtung, Zugänglichkeit, Sauberkeit, baulicher Zustand, Eignung für die jeweilige Nutzergruppe etc. erfasst und bewertet werden. Daraus abgeleitet sind dann Verbesserungsmaßnahmen möglich.

Insgesamt sind gute, sichere und ausreichend dimensionierte Abstellanlagen eine Grundvoraussetzung für die Förderung des Radverkehrs. Ein besonderes Augenmerk sollte der Verbindung des Radverkehrs mit dem ÖPNV zukommen. Mit der Schaffung von „Mobilitätsdrehscheiben“ an Verknüpfungspunkten von Verkehrsträgern können Anreize zum Verzicht auf das Auto geschaffen werden.



8 ÖFFENTLICHKEITSARBEIT UND BÜRGERPORTAL

Das Stichwort für die Öffentlichkeitsarbeit ist „crossmediale Kommunikation“. Das bedeutet, dass News über alle Medienkanäle platziert werden. Sei es über die Tagespresse, Radnetzportal, Homepage, Blog oder Social Media. Im touristischen Radsegment gehört ein professionelles Marketing meist zum Standard. Der Alltagsradverkehr „hinkt“ da eher hinterher. Die strategische Öffentlichkeitsarbeit aus dem Freizeit- und Tourismusbereich lässt sich – modifiziert – auf den Alltagsradverkehr übertragen.

Will man mehr Menschen auf das Rad bringen, ist die Öffentlichkeitsarbeit ein zentrales Element. Nicht umsonst sind die geflügelten Worte der Public Relations „Tue Gutes und rede darüber“. Denn ein noch so gutes Radverkehrsmanagement nutzt nichts, wenn nicht die Bevölkerung über die Maßnahmen und Fortschritte informiert wird. Also, bei jeder Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur kann bzw. muss darüber berichtet werden.

Für diese Informationen gibt es eine Vielzahl an Möglichkeiten. Veranstaltungen und einmalige Ereignisse sind möglich, aber auch Plakatmaßnahmen, die Teilung von Informationen via Social Media und auch die Einbindung der Bevölkerung über Workshops und Bürgerdialoge. All dies trägt zur Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung bei.

Eine gelungene Initiative ist hier beispielsweise das „Gemeinsam mit Rücksicht“ Projekt der Stadt Lindau:



Quelle: <https://www.gtl-lindau.de/mobilitaet/kampagnen/gemeinsam-mit-ruecksicht>

Ein Element der Öffentlichkeitsarbeit sollte ein webbasiertes Bürgerportal sein, welches u.a. über das Radangebot und den ÖPNV informiert. So können in einer interaktiven Karte zum Beispiel ein routingfähiges Radwegenetz, einzelne Radtouren, Radservicestationen, Verknüpfungspunkte zum ÖPNV, ÖPNV-Linien und Fahrpläne, Gastronomiebetriebe etc. aufgerufen werden. Ein Beispiel wie das aussehen könnte, bietet der Landkreis Dingolfing-Landau. Im unten dargestellten Ausschnitt sind die dortigen Radrouten eingeblendet. Dienstleister des Bürgerportals ist vianovis (Betzgau).

Betrachtet man speziell das Thema Radverkehr, so ist die Darstellung von Freizeit- und Alltagsradnetz, Radrouten, eBike-Ladestationen, Radhändlern, Umleitungen und Baustellen, Sehenswürdigkeiten und auch Problemstellen denkbar. Ebenso ist die umfassende Darstellung von Abstellmöglichkeiten, inklusive Angaben wie Schließzeiten, Anzahl der Abstellplätze, Sicherheitsvorkehrungen und Bildern möglich. Insbesondere für Neubürger wäre das hilfreich. Auch Routing direkt auf dem offiziellen Radwegenetz ist mit einem Online-Portal möglich. Alle diese Informationen tragen dazu bei, dass die bestehende Radinfrastruktur bekannt und somit auch genutzt wird.

Ein Bürgerportal mit interaktiven Möglichkeiten bietet zudem für den Landkreis die Möglichkeit, Informationen aus verschiedenen Bereichen zu bündeln und transparent darzustellen. Die Bereiche Tourismus, ÖPNV und Wirtschaft können so verknüpft werden.

Ausblick in die nahe Zukunft: Vianovis und RIWA entwickeln derzeit eine Schnittstelle zwischen dem RIWA-Geodatenpool und dem Bürgerportal „touvia“ von vianovis. Ziel ist, dass alle Daten zum Radwegenetz, Radrouten und der Radinfrastruktur über diese Schnittstelle tagesaktuell auf dem Bürgerportal veröffentlicht werden. Das heißt, wenn z. B. der Radverkehrsbeauftragte eine neue Radabstellanlage im Rad- und Wanderwegemodul bei RIWA einpflegt, wird diese Abstellanlage bereits am nächsten Tag online für die Bürger veröffentlicht, mit Fotos, Beschreibung etc. Das ist ein Meilenstein. Eine doppelte Datenhaltung oder ein immer wiederkehrender Datenaustausch entfallen damit.

Neben der digitalen Welt gehört natürlich eine klassische Radkarte (auf Papier) nach wie vor zum Standard. Es gibt durchaus Regionen, welche Radkarten kostenlos an die Bürger ausgeben oder sogar aktiv an alle Haushalte versenden.

Insgesamt ist im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit in der heutigen Zeit Transparenz ein wichtiges Stichwort. Die Bevölkerung schätzt Information und schnelle Kommunikation. Dabei müssen die veröffentlichten Informationen auch zutreffen. Nichts ist schlimmer als ein Shitstorm. Eine cross-mediale Herangehensweise trägt dazu bei, verschiedene Zielgruppen, Alters- und Bevölkerungsschichten zu informieren. Je klarer die Kommunikation, desto eher werden Maßnahmen im Bereich Radverkehr gesehen und geschätzt, denn die beste Radinfrastruktur hilft nichts, wenn die Bürger nicht darüber informiert werden und sehen, welche Möglichkeiten sie mit dem Rad haben.

9 AUSBLICK

Als Abschluss dieses Projektberichts lässt sich sagen, dass der Landkreis Lindau mit diesem Projekt sich auf einen guten Weg gemacht hat. Das Projekt lief unter dem Titel:

Radwegekonzept für den Landkreis Lindau (Bodensee)

– Erarbeitung von möglichen Maßnahmen und Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs im Landkreis –

Das Spektrum an möglichen Maßnahmen ist breit gefächert und die Einbindung der Vertreter aus Politik und Administration war ein wichtiger Schritt, um die Ideen, Wünsche und Belange zu hören und zu strukturieren.

Hinzu kommen die Erkenntnisse aus dem allgäuweiten Qualitätsmanagementprojekt und dessen sehr gute Datenbasis.

Nun gilt es aktiv zu werden und die Punkte Schritt für Schritt aufzuarbeiten. Absolut empfehlenswert ist die sehr zeitnahe Einstellung eines Radverkehrsbeauftragten auf Landkreisebene. Er übernimmt dann die Koordination und teilweise auch Umsetzung aller nachfolgenden Maßnahmen.

Der Radverkehr kann einen großen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität und zur Zufriedenheit der Menschen leisten.

Legen Sie los!



Ein Herz für Radler.

