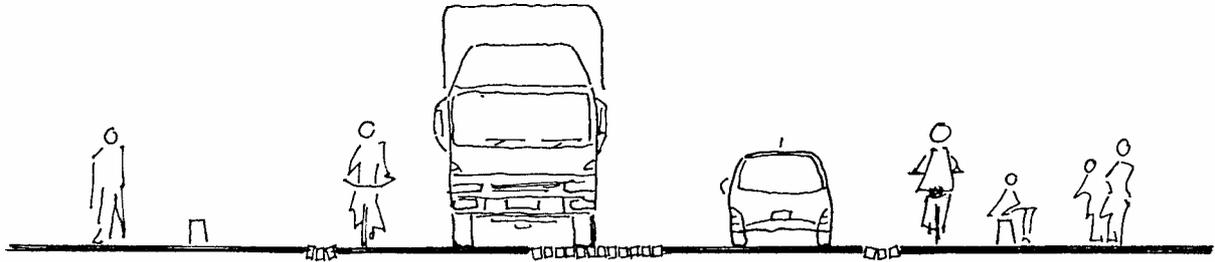


# Radverkehrskonzept Friedrichshafen

Verbesserungen für den Radverkehr



**Geschichte, Inhalt und Umsetzung 1996 bis 2004**

Bestandsaufnahme und Zwischenbericht des ADFC

„Die Förderung des Radverkehrs  
bringt bessere Mobilität,  
die zur wirtschaftlichen Entwicklung  
einer lebendigen Stadt beiträgt“.

Metron

Radverkehrskonzept Friedrichshafen  
Verbesserungen für den Radverkehr

Geschichte, Inhalt und Umsetzung 1996 bis 2004  
Bestandsaufnahme und Zwischenbericht des ADFC

Verfasser:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club  
Kreisverband Bodenseekreis  
Werastraße 64  
88045 Friedrichshafen  
bodenseekreis@adfc-bw.de  
www.adfc-bw.de/bodenseekreis

Januar 2005

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>VORGESCHICHTE .....</b>	<b>6</b>
2.1	Verkehrssituation in Friedrichshafen .....	6
2.2	Erste Ansätze der Radverkehrsförderung .....	6
2.3	Gesamtverkehrsplan Friedrichshafen 1994/95.....	6
<b>3</b>	<b>DIE AKTEURE IN DER LOKALEN RADVERKEHRSPOLITIK.....</b>	<b>7</b>
3.1	Der Gemeinderat und seine Ausschüsse .....	7
3.2	Die städtischen Ämter .....	7
3.3	Polizeidirektion Friedrichshafen .....	7
3.4	Der ADFC.....	8
3.5	Der Arbeitskreis Radverkehr .....	8
3.6	Metron AG.....	9
<b>4</b>	<b>DAS RADVERKEHRSKONZEPT .....</b>	<b>10</b>
4.1	Entstehungsprozess.....	10
4.1.1	Ideenwettbewerb 1996.....	10
4.1.2	Ideen für die Kernstadt.....	10
4.1.3	Ideen für die Gesamtstadt.....	11
4.1.4	Erste Öffentlichkeit.....	11
4.1.5	Von der Ideensammlung zum Konzept.....	11
4.1.6	Ergebnis .....	12
4.2	Gemeinderatsbeschluss.....	13
4.2.1	Beschlussvorlage des Gemeinderats.....	13
4.2.2	Bewertung des Gemeinderatsbeschlusses aus Sicht des ADFC .....	14
4.3	Begleitende Aktivitäten.....	15
4.3.1	Öffentlichkeitsarbeit.....	15
4.3.2	Exkursion nach Bern .....	16
<b>5</b>	<b>MAßNAHMEN 2000.....</b>	<b>17</b>
5.1	Kinokreuzung (FN13).....	17
<b>6</b>	<b>MAßNAHMEN 2001 .....</b>	<b>19</b>
6.1	„Bermudadreieck“ (FN9) .....	19
6.2	Riedleparkstraße (FN6.1).....	20
<b>7</b>	<b>MAßNAHMEN 2002.....</b>	<b>22</b>
7.1	Friedrichshafen .....	22
7.1.1	Einmündung Henri-Dunant-Straße in die Hochstraße (FN2) .....	22
7.1.2	Albrechtstraße (FN4).....	23
7.1.3	Olgastraße / Hofenerstraße (FN6) .....	23
7.1.4	Keplerstraße (FN7) .....	24
7.1.5	Knoten Riedleparkstraße / Friedrichstraße (FN11).....	25
7.1.6	Unterführung Kitzenwiese - Steinbeisstraße (FN19).....	26

7.2	Ailingen .....	27
7.2.1	Hauptstraße, Einmündungen Pfannenstiel (A2) und Weinbirnenstraße (A3) .....	27
7.2.2	Hauptstraße zwischen Eckmähde und Heiligasse (A4) .....	28
7.2.3	Hauptstraße Ortszentrum (A5).....	29
7.2.4	Ittenhauser Straße Westeinfahrt (A7) .....	30
7.2.5	Hirschlatter Straße Osteinfahrt (A8).....	31
<b>8</b>	<b>MAßNAHMEN 2003.....</b>	<b>32</b>
8.1	Querung Paulinenstraße an der Rotachbrücke (FN17).....	32
8.2	Jettenhauser Straße (J1) .....	32
8.3	Fischbach.....	34
8.3.1	Kapitän-Wagner-Straße (F4).....	34
8.3.2	Dornierstraße zwischen Kapitän-Wagner-Straße und Klufturner Straße (F5) .....	34
8.4	Klufturn, Efrizweiler .....	35
8.4.1	Markdorfer Straße in Klufturn (K3, K5).....	35
8.4.2	Klufturner Straße in Efrizweiler (E1, E2) .....	36
8.4.3	Südliche Ortseinfahrt Efrizweiler (E3) .....	37
8.5	Waggershausen .....	38
8.5.1	Sonnenbergstraße (WG1, WG2).....	38
8.5.2	Bushaltestelle Ortsmitte (WG3).....	38
8.5.3	Henri-Dunant-Straße (WG5) .....	39
<b>9</b>	<b>MAßNAHMEN 2004.....</b>	<b>40</b>
9.1	Kreisverkehr Hochstraße / Montafonstraße (FN3) .....	40
9.2	Essoknoten (FN14) .....	42
<b>10</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG .....</b>	<b>44</b>
10.1	Das Konzept im Rückblick .....	44
10.2	Umsetzungsfortschritt .....	44
10.3	Bewertung .....	46
10.3.1	Umgesetzte Maßnahmen.....	46
10.3.2	Andere Radverkehrsmaßnahmen .....	46
10.3.3	Öffentlichkeitsarbeit.....	47
10.4	Empfehlungen .....	47
<b>11</b>	<b>AUSBLICK.....</b>	<b>48</b>
11.1	Die Finanzierung des Radverkehrskonzeptes.....	48
11.2	Zwei Szenarien der weiteren Umsetzung.....	48
11.3	Die gesellschaftliche Bedeutung der Radverkehrsförderung .....	49
11.4	Die Zukunft des Radverkehrs in Friedrichshafen .....	49
<b>12</b>	<b>LITERATUR.....</b>	<b>50</b>

## 1 Einleitung

In Friedrichshafen gibt es seit Mitte der neunziger Jahre Bemühungen, den Radverkehr als wichtigen Teil der Mobilitätskette zu fördern und seinen Anteil am Straßenverkehr zu erhöhen.

Um diesem hohen Anspruch gerecht zu werden verabschiedete der Gemeinderat Friedrichshafen im Jahre 2000 ein Radverkehrskonzept. Darin nahm das Schweizer Planungsbüro Metron AG die Gesamtsituation des Radverkehrs in Friedrichshafen unter die Lupe und unterbreitete 68 Lösungsvorschläge.

Der vorliegende Bericht fasst rückblickend die Vorgeschichte und das Entstehen des Konzeptes zusammen. Des Weiteren soll diese Dokumentation der Umsetzung bis zum Jahr 2004 Einblicke in Entscheidungsprozesse der kommunalen Gremien und Verantwortlichen ermöglichen.

Die bisher umgesetzten Radverkehrsmaßnahmen sind durchgehend mit Bildern dokumentiert und können fallweise für ähnliche Problemstellungen als Lösungsansätze herangezogen werden. Eine Bewertung der Projekte aus der Sicht des ADFC und ein Ausblick schließen den Bericht ab.

Der Kreisverband Bodenseekreis des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) als langjähriger aktiver Begleiter des Konzepts möchte mit dieser Zwischenbilanz die Förderer dieses ehrgeizigen Projektes würdigen und für die nachhaltige Unterstützung des Radverkehrs und engagierte Fortsetzung des Radverkehrskonzeptes werben.

## 2 Vorgeschichte

### 2.1 Verkehrssituation in Friedrichshafen

Das Stadtbild von Friedrichshafen ist geprägt von seiner jungen Nachkriegsgeschichte. Große Industrieunternehmen, die Messe, die Bodenseefähre und der Regionalflughafen sind Anziehungspunkte der Stadt und führen zu einer hohen Mobilität. Ein hohes Verkehrsaufkommen vor allem des motorisierten Verkehrs im Binnen-, Quell- und Durchgangsverkehr mit seinen negativen Auswirkungen auf Wohnqualität und Städtebau ist die Folge.

Der rasanten Entwicklung zum internationalen Wirtschafts- und Messestandort steht die hohe touristische Attraktivität der Bodenseeregion gegenüber. Darüber hinaus profitieren Einwohner und Gäste von der flachen bis leicht hügeligen Topographie, wodurch großen Teilen der Bevölkerung nichtmotorisierte Fortbewegung ermöglicht wird.

### 2.2 Erste Ansätze der Radverkehrsförderung

Im Jahre 1980 wurde von der Stadt Friedrichshafen erstmals ein Rad- und Fußwegenetz entwickelt. Für den Radverkehr bedeutete dies vor allem den Bau von Geh- und Radwegen entlang von Hauptverkehrsachsen.

In den achtziger Jahren machten sich Umweltgruppen zur Aufgabe, die Bedingungen für den Radverkehr in Friedrichshafen zu analysieren und zu verbessern. Die damals besonders vorherrschende Dominanz des Kfz-gerechten Straßenbaus und die noch geringe gesellschaftliche Wertigkeit des Radfahrens verhinderten aber bleibende Erfolge dieser Bemühungen.

Anfang der neunziger Jahre trat mit der Gründung des ADFC Bodenseekreis ein neuer Partner ins Geschehen ein. Durch konsequentes Eintreten für die Gleichberechtigung des Radverkehrs im Straßenverkehr und offensive Öffentlichkeitsarbeit wurden neue Akzente in der kommunalen Verkehrspolitik gesetzt.

### 2.3 Gesamtverkehrsplan Friedrichshafen 1994/95

1995 nahm der Gemeinderat einen neuen Gesamtverkehrsplan Friedrichshafen [1] zustimmend zur Kenntnis. Die Untersuchungen des Gesamtverkehrsplans ergaben für den Radverkehr folgende Eckpunkte:

- Von 1978 - 1993 war eine Zunahme der innerstädtischen Radfahrten um 37% festzustellen.
- Die Bewohner der Stadt Friedrichshafen wählten das Fahrrad für 22% aller unternommenen Wege und Fahrten (Stand 1988).
- Der Fahrradanteil am Gesamtverkehrsaufkommen betrug 13%.
- Beim Szenario einer bestmöglichen Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs wurde das Potential einer Verdopplung des Radverkehrsanteils im Kurzstreckenbereich ermittelt. Dies bedeutete eine Entlastung der innerstädtischen Straßen vom Kfz-Verkehr um 11 - 16%.

Zur vertiefenden Bearbeitung der Inhalte des Gesamtverkehrsplans beschloss der Gemeinderat die Gründung von Arbeitskreisen.

## 3 Die Akteure in der lokalen Radverkehrspolitik

### 3.1 Der Gemeinderat und seine Ausschüsse

Der **Technische Ausschuss** ist der beschließende Ausschuss des Gemeinderats u.a. für Straßenbaumaßnahmen und Verkehrsplanung. Der Straßenbau nimmt ein beträchtliches Volumen im Gesamthaushalt und einen großen Anteil der Arbeit des Technischen Ausschusses ein. Im Technischen Ausschuss sind die Mitglieder des Gemeinderats stimmberechtigt.

Der **Straßenverkehrsausschuss** als nichtöffentliches und lediglich beratendes Gremium ist für alle im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr stehenden Fragen zuständig. Davon sind z.B. verkehrsrechtliche Anordnungen wie Widmungen von Straßen oder Beschilderungen gemäß StVO betroffen. Stimmberechtigt sind die Mitglieder des Gemeinderats und sachkundige Bürger (unter anderem Vertreter von Automobilclubs, ADFC, Verkehrswacht).

Der **Gemeinderat** billigt in der Regel die in diesen Ausschüssen vorberatenen und beschlossenen Vorgaben.

### 3.2 Die städtischen Ämter

Das **Stadtplanungsamt** war im Technischen Dezernat bis 2003 die Stelle, welche im Vorfeld von Verkehrsplanungen aktiv war und koordinierende Funktionen wahrnahm. So waren z.B. die Leitung des Arbeitskreises Radverkehr und die Steuerung der Lichtsignalanlagen in der Verantwortung des Stadtplanungsamtes angesiedelt.

Neben Aufgaben im Hoch- und Tiefbau ist das **Stadtbauamt** zuständig für den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung von Verkehrsanlagen. Durch die Übernahme von Aufgaben des Stadtplanungsamtes auf dem Gebiet der Verkehrsplanung stellt das Stadtbauamt nun die federführende Stelle für den Straßenbau dar.

Eine wichtige Funktion übernimmt das **Amt für öffentliche Ordnung** als Verkehrsbehörde im gesamten Stadtbereich. Zu seinen Aufgaben gehören vor allem verkehrsrechtliche Anordnungen wie Radwegebenutzungspflicht, Halteverbote, Fußgängerüberwege oder Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Für das **Amt für Umwelt und Naturschutz** ist die Förderung des Radverkehrs als Teil des Umweltverbundes eine Querschnittsaufgabe. Als Baustein im umweltfreundlichen Stadtverkehr leitete das Amt von 1997 bis 2001 ein Forum der Lokalen Agenda 21 mit der Aufgabenstellung „Mit dem Rad zur Arbeit / umweltverträglicher Stadtverkehr“.

### 3.3 Polizeidirektion Friedrichshafen

Eine wichtige Kontrollfunktion und die Sicherstellung der Verkehrssicherheit des gesamten Straßenverkehrs obliegen der Polizeidirektion Friedrichshafen. Die Polizeidirektion Friedrichshafen ist für den gesamten Bodenseekreis zuständig.

### 3.4 Der ADFC

Der Kreisverband Bodenseekreis des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) existiert seit 1991 und hat seinen Sitz in Friedrichshafen. Der Kreisverband ist eine Gliederung des ADFC Landesverbandes Baden-Württemberg e.V. Der ADFC ist insgesamt auf Bundesebene organisiert. Aufgrund seines Einsatzes für die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist der ADFC als gemeinnütziger Verband anerkannt. Der ADFC Bodenseekreis zählt ca. 500 Mitglieder, bundesweit werden über 110.000 Mitglieder geführt (Stand 2004).

Die Ziele und Aktivitäten des ADFC auf dem Gebiet der Verkehrspolitik sind:

- Einsatz für die konsequente Förderung des Radverkehrs
- Verbesserung der Verkehrssicherheit des nichtmotorisierten Verkehrs
- Einsatz für Umweltschutz im Verkehr und eine ökologische Verkehrsmittelwahl

Der ADFC veranstaltet darüber hinaus Radtouren und Radreisen und informiert über Fahrradtourismus. Als Verbraucherschutzorganisation hat der ADFC ein waches Auge auf alles, was die Fahrradindustrie herstellt.



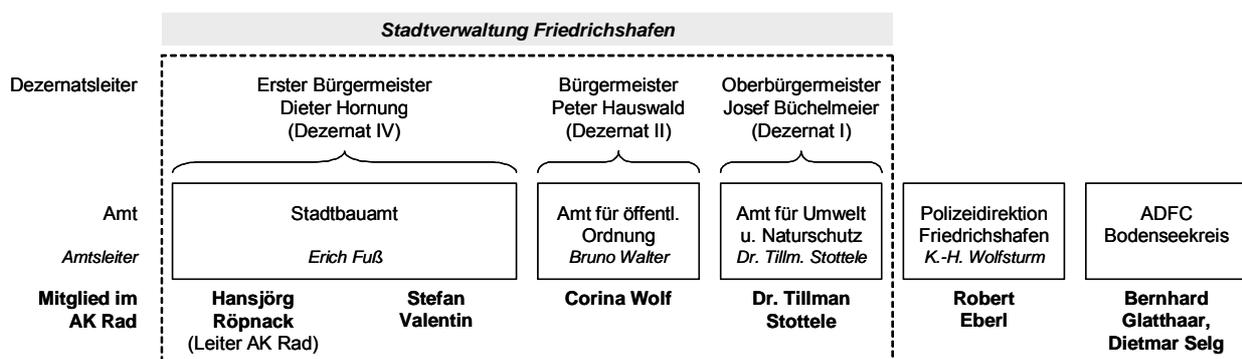
### 3.5 Der Arbeitskreis Radverkehr

Als Konsequenz aus der zunehmenden öffentlichen Diskussion um den Radverkehr und mit der Beschlussvorgabe aus dem Gesamtverkehrsplan gründete Oberbürgermeister Dr. Bernd Wiedmann am 14. Juni 1995 einen städtischen „Arbeitskreis Radverkehr“. Zielsetzung war, unter Leitung der Stadt und unter Einbeziehung des ADFC schnelle und pragmatische Lösungsmöglichkeiten zur Behebung von Schwachstellen und Mängeln im Radverkehrsnetz zu erarbeiten.

Das Arbeitsprogramm nannte 1995 konkret:

- Mängelbeseitigung (Bordsteinabsenkungen, Beseitigung von Unebenheiten)
- Infrastrukturverbesserung (Netzplanung, Beschilderung, Knotenpunkte)
- Berücksichtigung des Radverkehrs (Signalisierung, Radwegreinigung)
- Öffentlichkeitsarbeit
- Erweiterte Zielsetzung: Optimierung, Zielformulierung und Umsetzung von Radverkehrsbelangen des Gesamtverkehrsplans unter Einbeziehung von Vertretern des Gemeinderats

Der Arbeitskreis ist organisatorisch und personell wie folgt zusammengesetzt (Stand Dez. 2004):



Die vorgesehene Beteiligung eines Vertreters des städtischen Jugendrates wurde von den Jugendlichen seit 1995 leider nur lückenhaft und seit der 47. Sitzung nicht mehr wahrgenommen.

Der Arbeitskreis Radverkehr absolvierte bis 2004 insgesamt 78 Sitzungen. In etwa einjährigem Rhythmus berichtet der erweiterte Arbeitskreis Vertretern des Gemeinderats. Der Arbeitskreis Radverkehr als nicht beschließendes Gremium leistet bei größeren Projekten inhaltliche Vorarbeit für den Straßenverkehrsausschuss und den Technischen Ausschuss. Bei vielen kleinen Baumaßnahmen, z.B. Markierungen oder Beschilderungen, fließen die im Arbeitskreis Radverkehr erzielten Ergebnisse direkt in die Arbeit der zuständigen Ämter ein, wodurch langwierige Abstimmungs- und Entscheidungsprozesse vermieden werden können. Aus Sicht des ADFC ist der Arbeitskreis Radverkehr ein unverzichtbares Gremium, das über die Jahre seines Bestehens zu einer guten Zusammenarbeit gefunden hat.



**Hansjörg Röpneck,**  
Leiter des AK Rad

### 3.6 Metron AG

Die Metron AG wurde als externer Dienstleister mit der Erstellung des Radverkehrskonzeptes Friedrichshafen beauftragt. Die Bearbeitung des Konzeptes lag in den Händen von Metron-Mitarbeiter Michel Schuppisser, einem erfahrenden Verkehrs- und Raumplaner.



#### Der Firmensitz von Metron in Brugg, Schweiz

Auszug aus [www.metron.ch](http://www.metron.ch):

*„Metron ist ein unabhängiges Dienstleistungsunternehmen für die Fachbereiche Architektur, Raumentwicklung, Verkehr, Landschaft und Umwelt. Metron entstand 1965 aus der Überzeugung, dass ganzheitliche Lösungsansätze eine intensive interdisziplinäre Zusammenarbeit bedingen. Heute vereinigt Metron rund 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus über 30 Berufen.*

*Beratung, Forschung, Planung und Realisierung gehören zu unserem Tätigkeitsgebiet. In der Auseinandersetzung mit neuen Aufgaben und Themen, aber auch in der Weiterentwicklung von Produkten und Dienstleistungen hinsichtlich ökologischer, ökonomischer und sozialer Gesichtspunkte, setzen wir uns dafür ein, dass die Prinzipien der Nachhaltigkeit konsequent angewendet werden.*

*Metron mit Hauptsitz in Brugg und Zweigbüros in Bern und Zürich arbeitet für ein breites Spektrum von öffentlichen und privaten Kunden im In- und Ausland. Das Unternehmen ist als Holdinggesellschaft organisiert. Die Aktienmehrheit liegt bei der Stiftung für Mitbestimmung. Wie diese Stiftung ihr Stimm- und Wahlrecht an der Generalversammlung ausübt, entscheiden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.“*

## 4 Das Radverkehrskonzept

### 4.1 Entstehungsprozess

#### 4.1.1 Ideenwettbewerb 1996

1996 wurde vom Arbeitskreis Radverkehr ein öffentlicher Ideenwettbewerb veranstaltet, um den Bürgern die Möglichkeit zu geben, konstruktive Vorschläge für eine bessere Radverkehrsinfrastruktur vorzubringen. Über 500 Ideen gingen ein und wurden vom Arbeitskreis Radverkehr ausgewertet. Die besten daraus wurden prämiert.

Der Ideenwettbewerb brachte viele bekannte und auch neue Vorschläge auf dem Tisch. Doch fehlte die Strukturierung und Vernetzung dieser Vorschläge und ein übergeordneter Blick auf die Gesamtsituation des Radverkehrs.

Markierungskosmetik und notdürftig abgeschrägte Bordsteine mussten weiterhin als Erfolgserlebnisse erhalten, während kräftezehrende Grundsatzdiskussionen im Arbeitskreis Radverkehr und ein fehlender politischer Auftrag eine Umsetzung durchgreifender Verbesserungen scheitern ließen.

Vor diesem Hintergrund konnte die Stadtverwaltung schließlich überzeugt werden, mit zunächst geringem Aufwand und noch ohne eigenen Haushaltstitel die bereits vorliegenden Ideen zu ordnen und zusammen mit neuen Vorschlägen eine Grobkonzeption erstellen zu lassen.

Als Gutachter wurde das Schweizer Planungsbüro Metron AG beauftragt, welches damals das Stadtbuskonzept Friedrichshafen erstellt hatte. Dies war der Einstieg in das Grobkonzept „Verbesserung des Radverkehrs in Friedrichshafen“, zunächst nur für die Kernstadt vorgesehen.

Das Radverkehrskonzept war geboren.

#### 4.1.2 Ideen für die Kernstadt

Im ersten Schritt betrachtete Metron den Bereich der Kernstadt, also einen Halbkreis vom Landratsamt im Westen über den Riedlewald im Norden bis zur Rotach im Osten. Die Vorschläge dieses Grobkonzepts für die Kernstadt lagen dem Arbeitskreis Radverkehr Ende 1997 vor und wurden von Metron 1998 im erweiterten Arbeitskreis Radverkehr präsentiert.

Die dabei vorgestellten Lösungsansätze wurden mit großem Interesse aufgenommen und fanden grundsätzliche Zustimmung. Metron zeigte anschaulich an vergleichbaren und bereits umgesetzten Beispielen, vorwiegend aus der Schweiz, nicht nur neue Wege der Radverkehrsförderung auf, sondern verband damit städtebauliche Aspekte und Vorteile für eine positive Stadtentwicklung.



Die Broschüre des Ideenwettbewerbs 1997

Als zuständiges Planungsbüro für das Stadtbuskonzept konnte Metron mögliche Konflikte des Radverkehrs mit dem öffentlichen Busverkehr früh erkennen und somit vermeiden. Darüber hinaus war bei Metron eine eingehende Kenntnis der Verkehrsverhältnisse in Friedrichshafen vorhanden. Bei seinen Lösungsansätzen vertrat Metron - wo immer möglich - den Grundsatz der „Koexistenz“ im innerstädtischen Straßenverkehr, womit die Gleichberechtigung der bisher benachteiligten Fußgänger und Radfahrer gegenüber der Dominanz des motorisierten Verkehrs gefördert werden sollte. Statt durch Trennung der Verkehrsarten das rechthaberische Beharren auf seine jeweilige Verkehrsfläche weiter zu zementieren setzt Metron darauf, den Fahrzeugen die Fahrbahn und den Fußgängern großzügige Randbereiche zur Verfügung zu stellen. Diese Grundsätze führen in vielen Fällen neben verbesserten Bedingungen für den Radverkehr auch zur Aufwertung der Flächen für Fußgänger. Somit fördert das Radverkehrskonzept in seiner Konsequenz den Gedanken der „Stadt der kurzen Wege“.

Durch die fächerübergreifende Kompetenz von Metron ergeben sich aus den Verkehrsplanungen außerdem positive städtebauliche Verbesserungen, die zur Attraktivität des Stadtbildes beitragen.

### **4.1.3 Ideen für die Gesamtstadt**

Anfang 1998 fiel im Arbeitskreis Radverkehr die Entscheidung, als weiteren Schritt nicht die vorgestellten Entwürfe zu detaillieren, sondern zunächst für die erweiterte Gesamtstadt, also auch für die eingemeindeten Ortschaften, Vorschläge erarbeiten zu lassen. Diese Verbesserungsvorschläge lagen dem Arbeitskreis Radverkehr im selben Jahr vor und wurden diskutiert. Baumaßnahmen des Radverkehrskonzepts wurden 1998 nicht ausgeführt.

### **4.1.4 Erste Öffentlichkeit**

Beim Erlebnistag „Natürlich mobil“ im Juni 1998 stellte der ADFC mit Unterstützung des Arbeitskreises Radverkehr erstmals einige beispielhafte Vorschläge und Ideenskizzen des Radverkehrskonzeptes der Öffentlichkeit vor. In Gesprächen mit dem Oberbürgermeister, dem Ersten Bürgermeister und verschiedenen Mitgliedern des Arbeitskreises Radverkehr wurden dabei die Planungsvorschläge des Radverkehrskonzeptes thematisiert.

Bei der jährlichen verkehrspolitischen Eurobike-Radtour des ADFC mit Entscheidungsträgern aus Verwaltung und Politik sowie öffentlicher Beteiligung werden traditionell aktuelle Themen des Radverkehrs aufgegriffen mit dem Fahrrad gemeinsam „erfahren“. Bei der Eurobike-Radtour im September 1998 stand das Radverkehrskonzept mit zehn ausgewählten Vorschlägen auf dem Programm. Über diese Eurobike-Radtour und die dabei erfolgte Präsentation von Planungsideen des Radverkehrskonzeptes wurde in der Presse ausführlich berichtet. Die Initiative des ADFC, das Radverkehrskonzept öffentlich vorzustellen, löste bei bestimmten kommunalpolitischen Kreisen und Teilen der Stadtverwaltung massive Proteste aus. Die öffentliche ADFC-Präsentation beim o.g. Erlebnistag „Natürlich mobil“ im Juni desselben Jahres war dagegen gänzlich ohne Konsequenz geblieben.

Dieser Vorgang zeigte deutlich, dass das Radverkehrskonzept bei den Entscheidungsträgern damals noch nicht den Rückhalt hatte, der in öffentlichen Erklärungen gerne ausgesprochen wurde.

### **4.1.5 Von der Ideensammlung zum Konzept**

Aufgrund der nun öffentlichen Diskussion und der zunehmenden Aufmerksamkeit bei Teilen des Gemeinderates wurde auf Antrag der Fraktionen der SPD und der Grünen für 1999 ein Betrag in der Höhe von 400.000 DM im Haushalt des Stadtbauamtes für vier erste Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes eingestellt. Diese Mittel waren vorgesehen für folgende Maßnahmen:

- Abbiegespur und Aufstellfläche Löwenunterführung / Bismarckstraße (FN13.1)
- Verbesserung des Bodenseeradweges im Bereich Olgastraße und GZH (FN9)
- Querung Friedrichstraße in die Riedleparkstraße (FN11)
- Knotenverbesserung Allmand- / Scheffelstraße (FN8)

Diese vier Baumaßnahmen wurden 1999 trotz den vorhandenen Haushaltsmitteln (400.000 DM) nicht ausgeführt.

Als Grund dafür war die Priorisierung der Aufgaben im Stadtbauamt zu sehen. Aktuelle Großprojekte der Stadt Friedrichshafen, hier ist vor allem die Planung der Neuen Messe zu nennen, ließen 1999 die Umsetzung von Kleinprojekten scheitern. Diese unbefriedigende Situation wurde von der Leitung des technischen Dezernats im Rathaus erkannt, so dass auch verwaltungsintern zunehmend die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für die Umsetzung des Radverkehrskonzepts unterstützt wurde.

Das Radverkehrskonzept wurde im Laufe des Jahres 1999 von der Verwaltung auf Herz und Nieren geprüft. Vor allem in der Region nicht bekannte Gestaltungselemente wie gepflasterte Mehrzweckstreifen in der Fahrbahnmitte (vorgesehen in der Ortsmitte Ailingen), Kreisverkehrsplätze mit überfahrbaren Mittelinseln (Hofen) oder ebene Übergänge von der Fahrbahn zu den Seitenbereichen erregten das Interesse von Verkehrsplanern und -juristen. Besichtigungsfahrten von Mitgliedern der Stadtverwaltung in die Schweiz und grundsätzliche Anfragen an das Regierungspräsidium und Umwelt- und Verkehrsministerium sollten die Machbarkeit ausloten.

Im Zuge der Prüfung der Metron-Vorschläge wurden Ideen, die bereits intern vorgestellt wurden, von der Stadtverwaltung aus dem Maßnahmenkatalog herausgenommen. Dies führte in der Folge dazu, dass an verschiedenen Problemstellen mit sehr hohem Handlungsbedarf, wie z.B. der Maybachstraße oder Friedrichstraße, keine konkreten Lösungsvorschläge im Konzept enthalten sind.

Im August 1999 legte Metron dem Arbeitskreis Radverkehr zusätzlich zu den Vorschlägen und Skizzen, die in einem Maßnahmenordner zusammengefasst wurden, einen 35-seitigen Abschlussbericht [2] des Radverkehrskonzeptes vor. Dieser Abschlussbericht beinhaltet einen Textteil, einen Maßnahmenkatalog und verschiedene Pläne. Die Mitglieder des Arbeitskreis Radverkehrs wurden um eine Stellungnahme gebeten, woraus sich aber keine wesentlichen inhaltlichen Änderungswünsche ergaben.

Für das Jahr 2000 wurde im Haushalt des Stadtbauamtes wiederum ein gewisser Betrag für Radverkehrsmaßnahmen vorgesehen. Es wurde außerdem ein Beschlussantrag für eine Gemeinderatsvorlage vorbereitet.

#### 4.1.6 Ergebnis

Der Abschlussbericht stellt die zentrale Dokumentation des Radverkehrskonzeptes dar. Im Abschlussbericht wurden von Metron wichtige Grundlagen zum Radverkehr in Friedrichshafen erarbeitet, analysiert und dokumentiert. Der Inhalt des Abschlussberichts kann in Kurzform wie folgt dargestellt werden:

Die **Analyse** beinhaltet Metron-Erhebungen (z.B. aus der vorangegangenen Erstellung des Buskonzepts) und Ergebnisse des Gesamtverkehrsplans 1994/95 zu Nachfragestrukturen des Radverkehrs (Binnen-, Ziel- und Quellverkehr) und zu Verkehrsbelastungen. Die Problemdarstellung für den nichtmotorisierten Verkehr schließt die Analyse.

Es werden **Zielsetzungen** für den Städtebau und das Radverkehrsnetz definiert, woraus Strategien für die unterschiedlichen Siedlungsformen des Stadtgebiets (Innenstadt, Ortschaften, Peripherie, Landschaft) abgeleitet werden.

Es wird auf mögliche ortstypische, zu schaffende Verbindungen für ein **Radroutennetz** verwiesen.

Bei den **Maßnahmen** wird zwischen verschiedenen Entwurfselementen und Maßnahmentypen unterschieden. Die Maßnahmen sind in ihrer Lage im Stadtgebiet unterschiedlich angesiedelt. So sind z.B. im Bereich der Kernstadt Friedrichshafen die Maßnahmen vorwiegend verstreut anzufinden und durch ihren systematischen Lösungsansatz auf weitere ähnliche Problemstellen übertragbar. In den Ortschaften beschreiben die wenigen Maßnahmen dagegen meistens mehrere zusammenhängende Teillösungen im Zentrum der Ortschaft.

In der **Maßnahmenübersicht** und **Prioritätenliste** sind die einzelnen Vorschläge aufgelistet und nach verschiedenen Kriterien bewertet:

- Aufwand
- Realisierungschancen
- Nutzen
- Kosten
- städtebauliche Kosten
- Termin

**Pläne** zu Grundlagen, Verkehrsbelastungen, dem Radroutennetz und den einzelnen Maßnahmen einschließlich ihres Realisierungszeitraumes schließen den Bericht ab.

Die insgesamt 68 Vorschläge verteilen sich auf:

Stadtbereich	Kürzel	Nr.																					
		1	2	3	4	5	6	6.1	7	8	8.1	9	10	11	12	13.1	13.2	14	16	17	18	19	20/21
<b>Kernstadt FN</b>	FN	1	2	3	4	5	6	6.1	7	8	8.1	9	10	11	12	13.1	13.2	14	16	17	18	19	20/21
<b>St. Georgen</b>	SG	1/2																					
<b>Rotach Aue</b>	RA	1	2																				
<b>Fischbach</b>	F	1	2	3	4	5	6	7															
<b>Manzell</b>	M	1	2	3																			
<b>Schnetzenhausen</b>	S	1	2	3	4	5	6																
<b>Waggershausen</b>	WG	1	2	3	4	5																	
<b>Jettenhausen</b>	J	1																					
<b>Lipbach</b>	L	1	2																				
<b>Kluftern</b>	K	1	2	3	4	5	6	7															
<b>Efrizweiler</b>	E	1	2	3																			
<b>Ailingen</b>	A	1	2	3	4	5		7	8	9	10												

Übersicht der Maßnahmen und Aufteilung auf die Ortsteile

## 4.2 Gemeinderatsbeschluss

Nach eingehender Prüfung des Radverkehrskonzeptes durch die zuständigen Ämter lagen das gesamte Maßnahmenpaket von 68 Vorschlägen und der Abschlussbericht im Herbst 1999 vor. Es wurde die Beschlussfassung vorbereitet.

### 4.2.1 Beschlussvorlage des Gemeinderats

Die Beschlussvorlage lautete:

1. Der Gemeinderat der Stadt Friedrichshafen fördert die Belange des Radverkehrs als Teil des insgesamt zu stärkenden Umweltverbundes (ÖV, Radverkehr und Fußgängerverkehr).
2. Das Metron-Radverkehrskonzept Friedrichshafen wird grundsätzlich und zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Umsetzung der im „Ideenkatalog“ aufgeführten Maßnahmen wird nach Prüfung der Machbarkeit und Erfordernis im Einzelnen entschieden.
3. Die Maßnahmen sollen gemäß der im Schlussbericht enthaltenen Prioritätenliste innerhalb der nächsten 5-10 Jahre durchgeführt werden. (Veränderungen können sich in Abhängigkeit der jeweiligen Machbarkeit ergeben). Für die Umsetzung der Maßnahmen sollen entsprechend der finanziellen Möglichkeiten jährlich Haushaltsmittel in der Höhe von ca. 2 Mio. DM zur Verfügung gestellt werden.
4. Beim Stadtbauamt ist eine weitere Stelle für einen Tiefbauingenieur u.a. zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes zu schaffen.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, die Bevölkerung durch geeignete Maßnahmen über das Metron-Radverkehrskonzept zu informieren.

Der Gemeinderat Friedrichshafen stimmte in der Sitzung vom 22. Mai 2000 dieser Beschlussvorlage einstimmig (mit einer Enthaltung) zu.

#### 4.2.2 Bewertung des Gemeinderatsbeschlusses aus Sicht des ADFC

Diese oben genannten fünf Punkte des Gemeinderatsbeschlusses sind bemerkenswert. Wird Friedrichshafen damit zur neuen Fahrradhauptstadt des Südens?

Der ADFC möchte aus seiner Sicht die Beschlussvorlage wie folgt kommentieren:

- zu 1. Das Bekenntnis des Gemeinderates zur Stärkung des Umweltverbundes und zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes wurde zuvor bereits im Stadtleitbild festgeschrieben. Bei konkreten Entscheidungen im Straßenbau sind die Auswirkungen auf die Umwelt nur schwer zu quantifizieren. Die Abwägung von Umweltaspekten gegenüber anderen Interessen ist stets Gegenstand der aktuellen politischen Diskussion.  
Der ADFC begrüßt dennoch diese grundsätzliche Meinungsäußerung des Gemeinderates.
- zu 2. Der grundsätzlichen Zustimmung zum Radverkehrskonzept steht eine individuelle Einzelprüfung jeder Maßnahme gegenüber. Eine Gesamtkonzeption beruht aber auf konsequent und möglichst vernetzt umgesetzten Einzelmaßnahmen.  
Die Prüfung des Erfordernisses jeder einzelnen Maßnahme steht somit im Widerspruch zu einer Gesamtkonzeption, welche nämlich auf einer umfassenden Problemanalyse beruht. Die Machbarkeitsprüfung birgt also die Gefahr, das Radverkehrskonzept durch interessenorientierte und tagespolitische Argumente zu verwässern.
- zu 3. Der Zeitrahmen für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes von 5-10 Jahren und die Mittelbereitstellung unter einem eigenen Haushaltstitel in der Höhe von jährlich ca. 1 Mio. Euro sind eine realistische Grundlage und sind zu befürworten.  
Dieser Finanzrahmen kam zu Stande, indem die geschätzten Kosten für alle 68 Baumaßnahmen auf den vorgesehenen Zeitraum der Umsetzung verteilt wurden. Die Gesamtkosten in Höhe von ca. 6,9 Mio. Euro (Kostenschätzung des Stadtbauamtes) auf 5 bis 10 Jahre verteilt ergeben somit ein jährliches Budget von 0,69 bis 1,38 Mio. Euro.  
Selbstverständlich führt Sparen am jährlich zu beschließenden Budget zu einer Reduzierung des gesamten Maßnahmenpakets oder zu einer Verlängerung des Projekts. Eine Verlängerung ist aus planerischen und politischen Aspekten nur schwer durchzuhalten, so dass befürchtet werden muss, dass bei fortgesetztem Sparen das Radverkehrskonzept nur unvollständig umgesetzt werden kann.

Zu beachten: Im Beschluss ist der Einsatz der Mittel eindeutig den Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes zugeordnet.

- zu 4. Die zusätzliche Stelle zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ist eine wichtige Voraussetzung. Leider wurde die Beschlussvorlage im Gemeinderat auf Wunsch einer Fraktion insofern modifiziert, dass der Beauftragte für das Radverkehrskonzept statt „ausschließlich“ - wie vom erweiterten Arbeitskreis Radverkehr einstimmig gewünscht - lediglich „unter anderem“ mit der Umsetzung beauftragt wurde.

Hierzu muss man wissen, dass eine Person nicht allein in der Lage ist, alle vorgesehenen Maßnahmen zu koordinieren und umzusetzen. Dies belegen Erfahrungen aus ähnlichen Projekten. So wurde beispielsweise das Radverkehrskonzept Troisdorf (70.000 Einwohner) von bis zu 2,5 Personen bearbeitet. Die Gesamtkosten betragen ca. 12,5 Mio. Euro und die Umsetzung erstreckte sich über 12 Jahre.

- zu 5. Auf Initiative des ADFC wurde das Thema „Öffentlichkeitsarbeit“ in die Beschlussvorlage eingebracht. Öffentlichkeitsarbeit beim Radverkehrskonzept bedeutet, die Bürger frühzeitig zu informieren und - falls nötig - zu beteiligen. Denn neue Konzepte, gerade im sensiblen Bereich Straßenverkehr, bedürfen einer umfassenden Bürgerinformation und anhaltender Werbung.

## 4.3 Begleitende Aktivitäten

### 4.3.1 Öffentlichkeitsarbeit

Die offizielle städtische Auftakt- und Informationsveranstaltung mit Oberbürgermeister Wiedmann fand im Februar 2001 statt.

Neben Amtsleitern der Stadtverwaltung war auch der Bearbeiter des Radverkehrskonzeptes, Michel Schuppisser von der Fa. Metron, anwesend. Er erläuterte das Konzept anhand einiger beispielhafter Projekte, wie z.B. die Umgestaltung der Hochstraße vom Friedhof bis zum Zentrum in Hofen.



Dieses **Infoblatt** [3] wurde zum offiziellen Start des Radverkehrskonzeptes Anfang 2001 an alle Haushalte verteilt

Bei Vorträgen in den Ortschaftsräten der eingemeindeten Ortschaften stellte Hansjörg Röpneck, Leiter des Arbeitskreises Radverkehr, die ortsspezifischen Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes vor.



Der ADFC informierte ebenfalls über das Konzept, so z.B. in Friedrichshafen und Fischbach (November 2001) und Kluffern (Februar 2003). Referent war u.a. Stefan Valentin, seit April 2001 im Stadtbauamt eingestellt zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes.

**Stefan Valentin**, Stadtbauamt



**Michel Schuppisser**  
Metron

### 4.3.2 Exkursion nach Bern

Im September 2001 reiste der Technische Ausschuss zusammen mit dem Arbeitskreis Radverkehr in die Schweiz nach Bern. Auf dem Programm stand die Besichtigung von Radverkehrsanlagen und Straßen, die u.a. von Metron geplant worden waren. Wie solche Verkehrsführungen in der Realität funktionieren, darauf waren nicht wenige Verantwortliche gespannt, die dem Radverkehrskonzept immer noch skeptisch gegenüber standen.

Überzeugend führten die Gastgeber in Bern den Gemeinderäten und Verwaltungsleuten aus Friedrichshafen vor, wie man Verkehrsprobleme auf unkonventionelle Weise in den Griff kriegen kann. Ein Beispiel: Die Führung von 22.000 Kfz pro Tag auf einer Fahrspur zusammen mit Radlern und Straßenbahn, sichere Kreisverkehre an Schulen, Radlerschleusen an Großstadtkreuzungen, mustergültige Radwegweisung. Und viele kleine Details, die das Radlerleben angenehmer und sicherer machen. Auch die städtebaulichen Potentiale des Straßenbaus wurden eindrücklich vor Augen geführt.

Diese Exkursion war beeindruckend und veranschaulichte den politischen Entscheidungsträgern neue Möglichkeiten der Radverkehrsförderung und die Machbarkeit der Planungen des Radverkehrskonzeptes.



#### Zollikofen bei Bern:

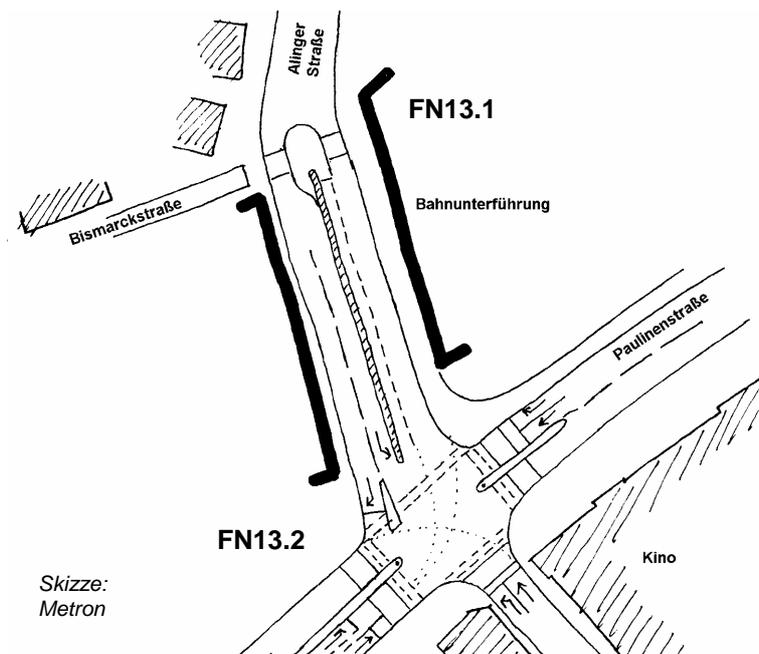
Die Ortsdurchfahrtsstraße in Zollikofen wurde mit einem gepflasterten Mittelstreifen, mit Schutzstreifen und einem ebenen Übergang zum Gehweg (dreireihige Pflasterrinne) für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer entschärft.

Der Vorschlag für die Umgestaltung der Fahrbahn in der Ortsmitte Ailingen (Maßnahme A5) geht auf diesen Entwurfsgrundsatz zurück.

## 5 Maßnahmen 2000

### 5.1 Kinokreuzung (FN13)

Im März 2000 wurde die bauliche Ausführung der ersten Baumaßnahme des Radverkehrskonzepts abgeschlossen. Als Teil einer groß konzipierten Knotenverbesserung an der sog. Kinokreuzung (Paulinen-/ Ailingerstraße) sollte zunächst in der Bahnunterführung („Löwenunterführung“) für den Radverkehr eine Abbiegemöglichkeit in die Bismarckstraße zur Nordstadt bzw. Charlottenstraße geschaffen werden.



**FN13.1:** Abbiege-Radfahrstreifen und verbreiterte Mittelinsel in der Löwenunterführung - erledigt  
**FN13.2:** Knotenverbesserungen an der Kinokreuzung - offen



**Vorher:** Die zwei Fahrspuren in der linken Hälfte der Unterführung wurden vom Kfz-Verkehr nicht gebraucht, da nur einspurig in die Unterführung eingefahren werden konnte. Für den Radverkehr bestanden beidseitige Geh-/ Radwege, und durch die umständliche Radverkehrsführung waren Geisterradfahrer in der Unterführung an der Tagesordnung. Eine hohe Unfallquote war die Folge.



**Nachher:** Radfahrer, die von der Kinokreuzung kommen, können nun über den neuen Radstreifen in der Unterführung und den linken Abbiegestreifen (entlang der Mittelstützen) zu der breiten neuen Mittelinsel gelangen, um von dort in die Bismarckstraße (im Bild rechts) abzubiegen. Damit sind das Quartier um die Charlottenstraße und die Schulen sicherer und bequemer erreichbar.

Die Radfahrstreifen und die Querungshilfe haben sich in den fünf Jahren ihres Bestehens bewährt. Die Querungshilfe wird zudem auch gerne von Fußgängern genutzt. Für den Kfz-Verkehr sind die Einbußen an Verkehrsfläche ohne nennenswerte Probleme verlaufen.

Diese erste Baumaßnahme aus dem Ideen katalog des Radverkehrskonzepts legte Empfindlichkeiten zahlreicher Entscheidungsträger und Bürger offen, denn aus Sicht vieler Autofahrer stellte die Baumaßnahme zunächst ein nicht nachvollziehbares Verkehrshindernis dar, so dass es bereits vor der Fertigstellung ablehnende Leserbriefe in der Lokalpresse und Einsprüche von Mitgliedern des Gemeinderats hagelte. Gründe hierfür liegen im Wesentlichen in der nicht erfolgten Vorab-Information der Öffentlichkeit über Sinn und Zweck dieser Baumaßnahme. Des Weiteren erstreckte sich der Bau der Mittelinsel über einen - gemessen am geringen Bauaufwand - langen Zeitraum, gleichzeitig wurde zu Recht die unzulängliche Baustellenabsicherung kritisiert.



**Berichterstattung** in der Schwäbischen Zeitung vom 23. März 2000

Diese Kritikpunkte zeigten das Verbesserungspotential bei der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen auf:

- Benennung einer für die Umsetzung zuständigen Person in der Bauverwaltung.
- Öffentlichkeitsarbeit, wie vom ADFC wiederholt gefordert, um die Akzeptanz der Baumaßnahme in der Bevölkerung zu verbessern.
- Zügige Durchführung der Baumaßnahme.

Für den Radverkehr besteht an der großen Kinokreuzung weiterhin die Notwendigkeit der Verbesserung der Verkehrsführung, auch um die Konflikte mit Fußgängern auf den gemeinsamen Flächen der Fuß- und Radwege reduzieren zu können. Eine Realisierung der Gesamtmaßnahme FN13 ist deshalb wünschenswert.

**Umsetzungsstand der Maßnahme:**

Umgesetzt: Radfahrstreifen und Querungshilfe in der Unterführung (FN13.1)

Nicht umgesetzt: Umgestaltung der Kinokreuzung (FN13.2)

## 6 Maßnahmen 2001

### 6.1 „Bermudadreieck“ (FN9)

Auch Friedrichshafen hatte ein Bermuda-Dreieck: Der Bodensee-Radweg war beim Graf-Zeppelin-Haus so verschlungen angelegt, dass manche Radler spurlos verschwanden.

Abhilfe schaffte der Vorschlag von Metron, einen kurzen Weg durch die Grünanlage zu legen, um einen klaren Routenverlauf von der Friedrichstraße in die Klosterstraße zu ermöglichen. Die Mittelinsel in der Olgastraße zur Erleichterung der Querung wurde zunächst provisorisch angebracht, denn zwei Anwohner konnten nicht für Radverkehrsanlagen begeistert werden und liefen im Rathaus Sturm. Das Provisorium der Querungshilfe besteht bis heute.



**Vorher:** Der Landschaftsarchitekt der Grünanlage hatte nicht mit Tausenden von Radlern gerechnet, die genau hier durchkommen. Verwirrung bei Radlern und Fußgängern und schließlich ein Trampelpfad durch die Wiese waren die Folge.



**Nachher:** Ein kleiner Schritt für die Menschheit, ein großer Schritt fürs Stadtbaumamt: Drei Jahre gingen von der Planung bis zum Bau dieses kleinen Weges ins Land (inzwischen wurden ein Zeppelin und eine neue Messe gebaut, die Rotach verlegt...).



**Information:** Erstmals kam hier das neue Informationsschild zum Einsatz, um auf die Maßnahme hinzuweisen. Solche Schilder sollten zukünftig bei allen Metron-Baumaßnahmen vor Ort aufgestellt werden.

#### **Umsetzungsstand der Maßnahme FN9:**

Umgesetzt: Weg durch die Grünanlage wurde begradigt, Querungshilfe nur provisorisch

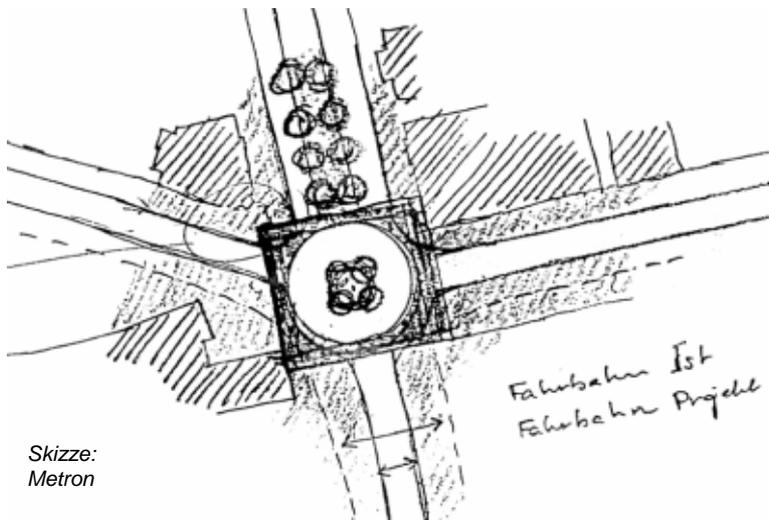
Nicht umgesetzt: Bauliche Fertigstellung der Querungshilfe über die Olgastraße

## 6.2 Riedleparkstraße (FN6.1)

1998 war das ehemalige Stadtwerkegelände noch unbebaut und wurde als Parkplatz genutzt, während erste Planungen für den Bau einer Zentrale der Kreissparkasse bekannt wurden. Somit war die verkehrliche und städtebauliche Gestaltung des bisher mit Signalsteuerung betriebenen Knotens Charlotten-/ Eugen-/ Riedleparkstraße plötzlich im Mittelpunkt des Interesses.

Ebenfalls 1998 stellte der ADFC im Rahmen seiner Eurobike-Radtour als mögliche Lösung für die Gestaltung des Knotens den Vorschlag des Radverkehrskonzepts vor: einen Kreisverkehrsplatz.

Der gestalterische Schwerpunkt von Kreisverkehrsplätzen in Stadtzentren liegt aus Sicht von Metron in der städtebaulichen Aufwertung und der vorrangigen Berücksichtigung des Langsamverkehrs. Diese Ziele werden vor allem durch die konsequente Umnutzung bisher dem Straßenraum zugehöriger Seitenbereiche und die Verlangsamung des motorisierten Verkehrs erreicht.



Die Detailplanung dieses Kreisverkehrsplatzes geschah ohne die Einbeziehung des Arbeitskreises Radverkehr.

Die für den Radverkehr wichtigen Entwurfselemente, wie sie von Metron empfohlen wurden, konnten somit nicht ausgeschöpft werden. Bei der Gestaltung des Kreisverkehrs wurde weitgehend konventionellen Entwurfsgrundsätzen der Vorzug gegeben.

Metron-Entwurf für einen **Kreisverkehrsplatz** am Knoten Charlotten-/ Eugen-/ Riedleparkstraße



Der Zufahrtsast der Eugenstraße



Der Zufahrtsast der südlichen Riedleparkstraße

### Beurteilung des Kreisverkehrs aus Sicht des ADFC:

- + Städtebaulich ansprechende Gestaltung.
- + Die Fahrbahnbreiten der Zufahrtsäste minimieren die Gefahr des Überholens von Radfahrern durch Pkw beim Einfahren in den Kreisverkehr.
- + Beim südlichen Zufahrtsast, der aus der Bahnunterführung ansteigt, helfen Schutzstreifen dem Radfahrer das Anfahren an den Kreisverkehr.
- Bei der westlichen und nördlichen Zufahrt zum Kreisverkehr wurden Kurzzeitparkplätze eingerichtet. Durch diese Parkplätze werden Radfahrer durch das permanente Risiko unachtsam geöffneter Autotüren unnötig gefährdet.
- Die Seitenbereiche des Kreisverkehrs sind für Radfahrer nur an den Absenkungen der Fußgängerübergänge zu erreichen. Die Abgrenzung des Kreisverkehrs zu den Seitenbereichen hätte - wie von Metron vorgeschlagen - durch ebenerdige Übergänge und optisch ansprechende Poller realisiert werden können, wie in anderen Städten vielfach verwirklicht.
- Gepflasterte Innenringe an Kreisverkehren dieser Bauart sollten zur Kreisverkehrsfahrbahn etwa 3-4 cm erhöht sein, um Pkw das Überfahren des Innenringes zu erschweren. Die hier gebaute ebene Ausführung dagegen erhöht die Fahrgeschwindigkeit im Kreisverkehr. Siehe hierzu auch „Fußgänger- und radfahrerfreundliche Gestaltung von kleinen Kreisverkehrsplätzen im Innerortsbereich“ [4].

### **Umsetzungsstand der Maßnahme FN6.1:**

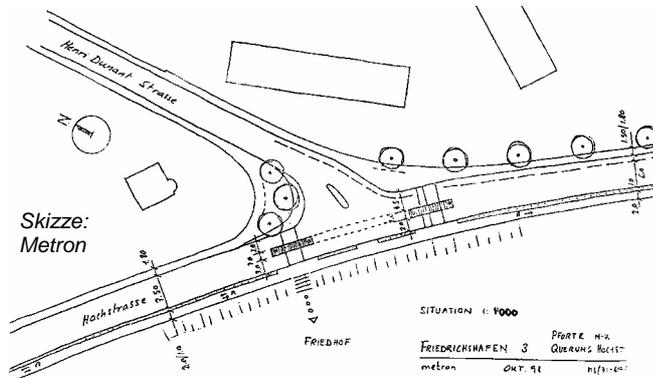
Umgesetzt: Kreisverkehrsplatz Charlotten-/Eugen-/ Riedleparkstraße

Nicht umgesetzt: Anwendung von Gestaltungselementen des Radverkehrskonzeptes (z.B. ebene Übergänge Fahrbahn-Randbereich)  
Verbesserung der weiteren beiden Kreuzungen an der Riedleparkstraße:  
Hofener-/Wendelgardstraße und Maybach-/Scheffelstraße

## 7 Maßnahmen 2002

### 7.1 Friedrichshafen

#### 7.1.1 Einmündung Henri-Dunant-Straße in die Hochstraße (FN2)



Der Metron-Entwurf für die **Umgestaltung des Einmündungsbereiches**

Als erste Baumaßnahme für den Radverkehr am Ortsrand wurde der Übergang einer innerstädtischen Radverkehrsführung (Schutzstreifen) auf einen einseitigen Beidrichtungsweg verbessert. Gleichzeitig wurde durch die Verengung der Einmündung der Henri-Dunant-Straße und den Einbau von Querungshilfen auf der Hochstraße die Fahrgeschwindigkeit der Kfz abgebremst.

Die zusätzliche positive Wirkung dieser Maßnahme auf die Lärmentwicklung und die Verbesserung der Querungssituation auch für Fußgänger ist angesichts des benachbarten Wohngebietes und des Friedhofes hoch einzuschätzen.

Der Einmündungsbereich stellt gleichzeitig städtebaulich eine „Pforte“ dar, da in diesem Bereich der Übergang vom Außerortsbereich (> 50 km/h) zum bebauten Innerortsbereich optisch verdeutlicht wurde.



**Vorher:** Die Hochstraße (Blick Richtung Schnetzenhausen) verleitet durch ihre Breite und das Gefälle stadteinwärts zu überhöhter Geschwindigkeit der Kfz. Rechtsabbieger in die Henri-Dunant-Straße können abbiegen, ohne die Geschwindigkeit zu reduzieren. Der Radverkehr muss am Ende des Schutzstreifens auf den linken Radweg queren.



**Nachher:** Die Fahrbahnen wurden sichtlich verschmälert. Die zwei Querungsiseln bringen zusätzliche Aufmerksamkeit auf das Umfeld der Einmündung und verringern so die Geschwindigkeit. Ein schnelles Abbiegen ist nicht mehr möglich. Radfahrer werden eindeutig geleitet und haben eine gesicherte Quermöglichkeit auf den linken Radweg.

#### **Umsetzungsstand der Maßnahme FN2:**

Umgesetzt: Einengung der Einmündung und Bau der Querungshilfen und Mittelinseln

Nicht umgesetzt: keine Maßnahmen ausstehend

### 7.1.2 Albrechtstraße (FN4)

Die Albrechtstraße stellt in der Kernstadt zusammen mit der Maybachstraße die so genannte „innere Umgehung“ dar. Die Verkehrsbelastung von weit über 20.000 Kfz pro Tag und ein hohes Schwerverkehrsaufkommen wurden lange Zeit als Hindernis für die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen an der Albrechtstraße angesehen. Auch Metron beschrieb im Konzept keine konkrete Radverkehrsführung parallel zur Straße. Inwieweit dies auf Vorgabe der Stadtverwaltung erfolgte ist offen.

Auf Initiative des ADFC kam es im Arbeitskreis Radverkehr zur Entscheidung, die Albrechtstraße mit beidseitigen Radfahrstreifen auszustatten. Der alternative Vorschlag eines Fuß- und Radweges wäre weitaus teurer gewesen. Für den Radverkehr hätte er ohnehin die schlechtere Variante dargestellt.

Das Stadtbauamt und die Verkehrsbehörde schlossen sich dem ADFC-Vorschlag an und setzten sich für die Reduzierung der Fahrspuren ein. Die zeitgleich stattfindende öffentliche Diskussion über Lärmschutzmaßnahmen für das benachbarte Wohngebiet Oberhof und die Einrichtung von Geschwindigkeitsmesseinrichtungen wirkten sich unterstützend aus, so dass auch politisch Rückenwind für eine Fahrbahnverengung herrschte.



**Vorher:** Für Autos war die vierstreifige Albrechtstraße eine Einladung zum Rasen und Überholen. Radler fuhren - wenn überhaupt - auf dem Gehweg.



**Nachher:** Einspuriger Kfz-Verkehr, eine mittlere Abbiegespur, Radfahrstreifen für Radler, Gehweg für Fußgänger, weniger Lärm für Anwohner.

#### **Umsetzungsstand der Maßnahme FN4:**

Umgesetzt: Radfahrstreifen zwischen Zeppelinstraße und Rosenstraße

Nicht umgesetzt: Radfahrstreifen bzw. Radweg zwischen Rosenstraße und Hochstraße

### 7.1.3 Olgastraße / Hofenerstraße (FN6)

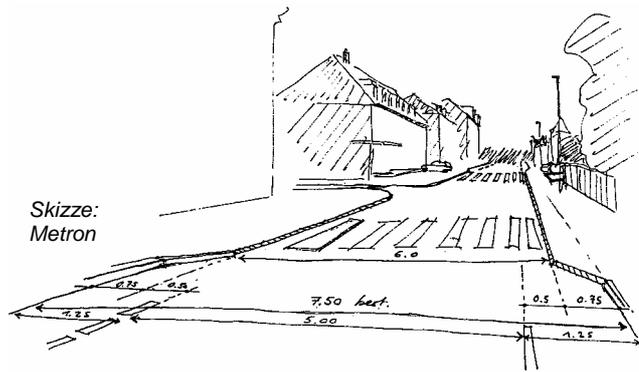
Die Hofenerstraße ist eine seit vielen Jahren „gewachsene“ Radroute, welche die Radverkehrsströme der westlichen Wohngebiete Hofen und Oberhof, aber auch Manzell und Fischbach in Richtung der zentralen Nordstadt bündelt. Die Hofenerstraße ist eine sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger attraktive Route und wird stark von Rad fahrenden Schülern frequentiert.

Ziel war es, diese Route an ihren Gefahrenstellen, welche ausschließlich aus Querungssituationen bestehen, zu entschärfen.

Die Maßnahme FN6 stellt eine von mehreren Querungen dar, die im Zuge der Hofenerstraße umgestaltet werden sollten. Weitere Maßnahmen im Zuge der Hofenerstraße sind FN8 (Katharinenstraße), FN6.1 (Riedleparkstraße) und FN2 (Hochstraße).

Die Querung der Olgastraße ist für den Radverkehr vor allem aus westlicher Richtung durch die unübersichtliche Einmündung aus dem untergeordneten Privatweg gekennzeichnet. Gleichzeitig weist die Olgastraße entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung eine zu große Fahrbahnbreite auf, mit der Folge überhöhter Geschwindigkeiten der Kfz.

Die Maßnahme schlägt als Lösungsansatz Schutzstreifen auf der Olgastraße und beidseitige Fahrbahnverengungen mit Fußgängerüberwegen vor. Auch die Reduzierung des Einmündungsradius der Hofenerstraße in die Olgastraße führt zu einer Verlangsamung des abbiegenden Verkehrs. Für Radfahrer aus Westen hilft die in die Fahrbahn ragende und auf Fahrbahnniveau abgesenkte Aufstellfläche, die Olgastraße einzusehen und diese komfortabel zu queren. Die vorgeschlagene Gestaltung der Einmündung mittels Aufpflasterungen und die Markierung von Fußgängerüberwegen wurden nicht realisiert.



Die Metron-Skizze zeigt die **Olgastraße** mit der Fahrbahnverengung, den Schutzstreifen und Fußgängerüberwegen (Blick Richtung Eugenstraße)



**Vorher:** Die Olgastraße weist einen viel zu breiten Fahrbahnquerschnitt auf, auf querende Radfahrer deutet nur ein verstecktes Warnschild hin. Die Geschwindigkeiten vieler Kfz sind zu hoch.



**Nachher:** Im Einmündungsbereich der Hofenerstraße wurde die Fahrbahn baulich verschmälert, die Schutzstreifen engen die Fahrbahn zusätzlich ein. Die Seitenbereiche werden besser wahrgenommen.

#### Umsetzungsstand der Maßnahme FN6:

Umgesetzt: Einengung der Olgastraße und Einmündung Hofenerstraße

Nicht umgesetzt: Fußgängerüberweg, evtl. Aufpflasterung des Einmündungsbereiches

#### 7.1.4 Keplerstraße (FN7)

Trotz für den Radverkehr attraktiver Parallelrouten (z.B. Margaretenstraße) stellt die Keplerstraße und in ihrer Fortsetzung Richtung Osten die Ehlersstraße eine zentrale Radverkehrsachse dar. Besonderer Handlungsbedarf ist darüber hinaus an den Querungsmöglichkeiten über die Keplerstraße vorhanden. Denn eine Radverkehrsachse aus Richtung Norden (Riedlewald) unterquerte die Keplerstraße bisher mit Hilfe einer für den Radverkehr ungeeigneten Unterführung.

Ähnlich der Albrechtstraße (FN4) schlug Metron für den Rückbau der Keplerstraße, die im Jahre 2001 durch den Teilabschnitt der B31 neu (BA IIA) vom Durchgangsverkehr weitgehend entlastet wurde, keine detaillierte Lösung vor.

Im Rahmen von Überlegungen der Stadtverwaltung für den Rückbau der Keplerstraße nach Entlastung vom Durchgangsverkehr entwickelte sich die Markierung von beidseitigen Radfahrstreifen als die beste Lösung. Die Einrichtung von Querungshilfen war eine Maßnahme zur Verkehrsberuhigung als auch zur Verbesserung der Durchlässigkeit in Nord-Süd-Richtung. Die Fahrstreifenreduzierung von vier auf zwei Streifen war in autofreundlichen kommunalpolitischen Kreisen allerdings nicht unumstritten.

Die konkrete Planung der Straßenumgestaltung beinhaltete die Aufwertung der Randbereiche, indem beidseitig Baumreihen angelegt werden sollten. Aufgrund finanzieller Probleme entschloss sich die Stadt für eine provisorische Umsetzung. Somit wurden – neben wenigen kleinen baulichen Eingriffen – im Wesentlichen die Radfahrstreifen und der Mittelstreifen markiert und an den Querungsstellen provisorische Inseln aufgestellt.



**Vorher:** Die Keplerstraße nahm als vierspurige „Stadtautobahn“ den Hauptverkehr der B31 auf. Radfahrer zogen den Gehweg der Fahrbahn vor. Die Querung der Keplerstraße war mutigen Radlern und Fußgängern vorbehalten.

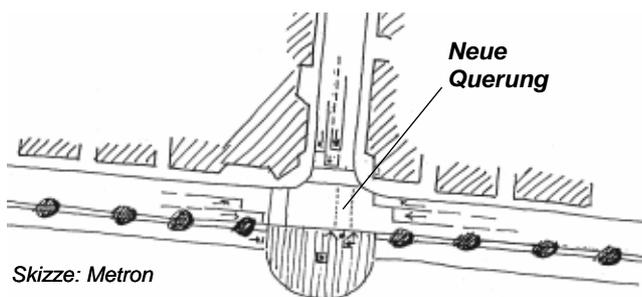


**Nachher:** Der Rückbau wird der immer noch hohen Verkehrsbelastung problemlos gerecht. Radfahrer schätzen die zügige Fahrt auf den Radfahrstreifen, und die provisorischen Querungshilfen sind auch für Fußgänger ein großer Gewinn.

**Umsetzungsstand der Maßnahme FN7:**

Umgesetzt: Durchgehende Radfahrstreifen und Querungshilfen an den Querstraßen  
 Nicht umgesetzt: Bauliche Umsetzung der Straßenumgestaltung (Entwurf liegt vor)

**7.1.5 Knoten Riedleparkstraße / Friedrichstraße (FN11)**



Skizze: Metron

Einmündung der Riedleparkstraße in die Friedrichstraße

1998 befand sich das Radverkehrskonzept noch in der Entwurfsphase, als der Arbeitskreis Radverkehr die Maßnahme FN11 als einen der ersten Vorschläge aufgriff und in sein Arbeitsprogramm aufnahm. Bereits 1999 waren dafür im städtischen Haushalt ausreichende Mittel vorgesehen.

Ziel der Maßnahme war, an der Einmündung der Riedleparkstraße in die Friedrichstraße mit einer zusätzlichen Signalisierung Radfahrern die direkte Querung der Friedrichstraße und die flüssige Einfahrt in die Riedleparkstraße zu erleichtern.

Bisher mussten Radfahrer hierfür zwei Fußgängerampeln benutzen, was außerdem zu Konflikten mit Fußgängern führte.

Die Untersuchung der baulichen Voraussetzungen war nach kurzer Zeit abgeschlossen, während die Prüfung der Signalsteuerung des Knotens etwa drei Jahre in Anspruch nahm. Rückblickend ist festzustellen, dass diese Verzögerung in keiner Weise gerechtfertigt war. Die nachrangige Behandlung im zuständigen Amt verhinderte somit eine frühzeitige Umsetzung einer besonders nützlichen und gleichzeitig kostengünstigen Maßnahme des Radverkehrskonzeptes.



**Bern:** Bei der Exkursion des Arbeitskreises Radverkehr nach Bern (CH) konnte in der Seftigenstraße eine Ampelquerung für Radfahrer besichtigt werden, wie sie Metron vorgeschlagen hatte.



**Friedrichshafen:** Komfortabel können Radfahrer nun auf einer eigenen Furt in die Riedleparkstraße einfahren. Die entgegenkommende Linksabbiegespur hat etwa sechs Sekunden weniger „Grün“.

### Umsetzungsstand der Maßnahme FN11:

Umgesetzt: Radfahrfurt und Signalisierung  
Nicht umgesetzt: keine Maßnahmen ausstehend

### 7.1.6 Unterführung Kitzenwiese - Steinbeisstraße (FN19)

Im Umfeld des Berufsschulzentrums im Osten der Stadt ist mit der Bahnlinie und der B31 eine Barriere vorhanden, welche die Durchlässigkeit in Richtung Kitzenwiese und St. Georgen erschwert. Die einzige Unterführung stellt dabei das Nadelöhr dar. Wie bei vielen anderen Unterführungen sind die Radien und Einfahrten nicht radfahrgerecht ausgeführt.



**Vorher:** Radverkehr wurde früher auf dem Beidrichtungsweg abgewickelt (links). Die Zufahrt zur Unterführung (rechts) war durch einen Zaun erschwert.



Skizze: Metron

**Metron-Vorschlag:** Der Unterführungsbereich sollte zu Fahrbahn aufgeweitet und somit besser wahrnehmbar gestaltet werden.



**Nachher:** Der Schutzstreifen erlaubt nun die Benutzung der Fahrbahn. Die Zufahrt zur Unterführung wurde vergrößert.

Die Verbesserungsmaßnahme des Radverkehrskonzeptes bezieht die Verkehrssituation der Steinbeisstraße in die Gestaltung mit ein und zielt im Wesentlichen auf die Aufweitung des Zufahrtsbereiches der Unterführung und die Markierung von Schutzstreifen an der Steinbeisstraße ab.

Bei der Umsetzung mussten verschiedene Abstriche gemacht werden, die unter anderem mit dem Umfeld der Berufsschule zusammenhängen, so dass die Wirksamkeit des ursprünglichen Vorschlages nicht in jeder Beziehung zur Entfaltung kommen konnte. Eine vollständige Umsetzung der Verbesserungsmaßnahme scheint aus heutiger Sicht unrealistisch.

### **Umsetzungsstand der Maßnahme FN19:**

Umgesetzt: Schutzstreifen, Zufahrt zur Unterführung verbessert

Nicht umgesetzt: Vergrößerung des Bereiches vor der Unterführung, ansprechende Gestaltung

## **7.2 Ailingen**

Ailingen ist die größte eingemeindete Ortschaft Friedrichshafens. Nicht nur zu Hauptverkehrszeit herrscht ein erhebliches motorisiertes Verkehrsaufkommen vor. Hinzu kommt, dass Großraumtransporte Ailingen passieren.

Die Verbesserungsvorschläge für den Radverkehr in Ailingen behandeln ausschließlich die Ortsdurchfahrten Nord-Süd (Hauptstraße, Bodenseestraße) und West-Ost (Ittenhauser Straße, Hirschlatter Straße). Die bisher vorwiegend für die Anforderungen des Kfz-Verkehrs ausgelegten Fahrbahnquerschnitte und Kreuzungsbereiche werden von Metron durch die Anlage von Schutzstreifen, aber auch durch den Einbau von Querungshilfen und Mittelstreifen und die Einbeziehung der Randbereiche umgestaltet. Dadurch ergeben sich nicht nur Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr, sondern gestalterische Elemente mit positiven städtebaulichen Aspekten führen zu einer Aufwertung der Ortsbildes.

Fünf Vorschläge (A1-A5) stellen Maßnahmen im Zuge der Hauptstraße dar, beginnend von der Nordeinfahrt bis ins Zentrum. Die Vorschläge A7 und A8 betreffen die zuführenden Straßen in West-Ost-Richtung und A9 und A10 zwei Maßnahmen an der Bodenseestraße. Eine Maßnahme A6 existiert nicht.

An der Nordeinfahrt (A1) wurde ohne Berücksichtigung des Vorschlages des Radverkehrskonzeptes eine Querungshilfe gebaut, die sowohl in ihrer Wirkung für den Radverkehr als auch städtebaulich nicht mit den Entwurfsgrundsätzen Metrons zu vereinbaren ist. Die Maßnahme kann somit nicht als umgesetzt betrachtet werden.

Die Maßnahmen A9 und A10 wurden noch nicht in die Planung aufgenommen.

### **7.2.1 Hauptstraße, Einmündungen Pfannenstiel (A2) und Weinbirnenstraße (A3)**

Die Hauptstraße im Bereich der Einmündungen Pfannenstiel (A2) und Weinbirnenstraße (A3) sollte gemäß Metron in ihrem Querprofil deutlich verschmälert werden (Breite 6,0 m), um die Quermöglichkeiten zu verbessern und den Charakter der kreuzenden Achsen hervorzuheben. Südlich der Weinbirnenstraße sollte ein größerer Bereich mit verschmälertem Fahrbahn bis zum Fahrradgeschäft reichen. In der Fortsetzung Richtung Zentrum und zwischen den o.g. Einmündungen sollen Schutzstreifen die verschmälerte Fahrbahn fortführen und den Radverkehr aufnehmen.

Im Bereich der Maßnahmen A2 und A3 wurden durchgehende Schutzstreifen markiert. Die Vorschläge für bauliche Umgestaltungen wurden nicht umgesetzt. Ob dafür finanzielle Gründe ausschlaggebend waren oder ob die Eingriffe an anderen Gründen scheiterten, ist unbekannt.



**Hauptstraße, Einmündung Reinachweg (Gasthof Adler):** Die überbreite Ortsdurchfahrt wirkt mit den beidseitig markierten Schutzstreifen nun deutlich schmaler. Die Schutzstreifen weisen darauf hin, dass mit der Anwesenheit von Radfahrern zu rechnen ist.



**Hauptstraße, Einmündung Weinbirnenstraße und Eckmähde:** Der überdimensionierte Einmündungsbereich der Eckmähde (links) widerspricht dem Verkehrsaufkommen einer Erschließungsstraße und dem Charakter einer ländlich geprägten Ortschaft.

### Umsetzungsstand der Maßnahmen A2 und A3:

Umgesetzt: Schutzstreifen

Nicht umgesetzt: Fahrbahnverschmälerung an den Einmündungen, Aufwertung der Seitenbereiche, Fußgängerüberwege

### 7.2.2 Hauptstraße zwischen Eckmähde und Heiligasse (A4)

Anschließend an die Maßnahmen A2 und A3 konnte durch die Fortsetzung der Schutzstreifen bis ins Ortszentrum eine spürbare Verbesserung für den Radverkehr geschaffen werden. Während besonders bergauf fahrende Radfahrer von einem Schutzstreifen profitieren, erzeugt die optische Verschmälerung der Fahrbahn durch die beidseitigen Schutzstreifen eine Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit mit der Folge geringerer Lärmentwicklung.



**Hauptstraße, Einmündung Eckmähde und Kirchweg:** Der Schutzstreifen wurde an der Bäckerei (rechts) unterbrochen, um kurzzeitiges Parken zu erlauben. Denn gemäß der StVO wäre bei Schutzstreifen ein Halteverbot anzuordnen.



**Hauptstraße, Einmündung Heiligasse (links):** Wenige Meter vor der Heiligasse enden die Schutzstreifen. Eine Verbindung der Radverkehrsanlage mit der Straßengestaltung im Ortszentrum (A5) wurde nicht hergestellt.

### Umsetzungsstand der Maßnahme A4:

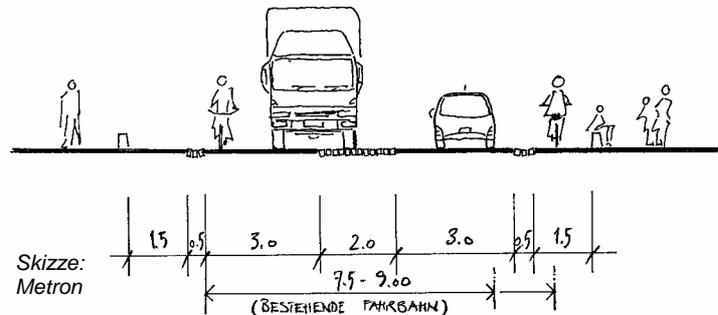
Umgesetzt: Schutzstreifen

Nicht umgesetzt: keine Maßnahmen ausstehend

### 7.2.3 Hauptstraße Ortszentrum (A5)

Die bestehende Signalisierung durch einen Kreisverkehr zu ersetzen entwickelte sich schon früh als die beste der möglichen Optionen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Ortszentrum. Die Gremien Ailingens und der Stadt Friedrichshafen erhofften sich dadurch zusätzlich eine städtebauliche Aufwertung des Ortszentrums.

Die ersten Überlegungen, einen Kreisverkehr einzurichten, fielen in die Entstehungsphase des Radverkehrskonzeptes, so dass Metron diese Zielsetzung aufgriff.



Die von Metron vorgeschlagene **Fahrbahnaufteilung** der Hauptstraße bis zur Heiligengasse: Ebene Übergänge der Fahrbahn zu den Seitenbereichen und ein ebener gepflasterter Mittelstreifen

Unter Berücksichtigung der besonderen Anforderungen an den Kreisverkehrsplatz und seine Zufahrten - hohes Verkehrsaufkommen, Großraumtransporte, aber auch Schulweg-Querungen - setzte Metron Entwurfselemente ein, welche den Kreisverkehr und vor allem den nördlichen Zufahrtsast (Hauptstraße) für Radfahrer sicherer und komfortabler machen sollten. Die symmetrische Fahrbahnaufteilung sollte in einen zentralen 2,0 m breiten gepflasterten Mittelstreifen und daneben liegende Fahrbahnen von 3,0 m Breite gegliedert werden (siehe Bild oben). Eine wie der Mittelstreifen eben zur Fahrbahn gestaltete Wasserrinne sollte als Fahrbahnbegrenzung dienen und dem Radverkehr darüber hinaus die Möglichkeit eröffnen, gefahrlos in die angrenzenden Randbereiche fahren zu können.



#### Zufahrt Hirschlatte Straße:

Der Schutzstreifen endet rechtzeitig vor dem Kreisverkehr und ermöglicht Radfahrern eine geradlinige Einfahrt, während Kfz einen leichten Versatz zu fahren haben. Die insgesamt 3,5 m breite Zufahrt ist nur 2,8 m breit asphaltiert, wodurch eine Geschwindigkeitsreduzierung erreicht wird.



#### Nördliche Ausfahrt, Hauptstraße:

Statt eines durchgehenden und ebenen Mittelstreifens wurden vier begrünte Inseln gebaut. Die Übergänge von der Fahrbahn zum Gehweg weisen einen leichten Absatz auf. Metron empfiehlt in solchen Fällen eine ebene gepflasterte Rinne, um ein Ausweichen auf die Randbereiche zu erleichtern.

Zusammen mit dem Mittelstreifen, der durch wiederholte Einbauten wie Poller, Bäume oder Lichtmasten gestaltet werden sollte und somit ein durchgehendes Befahren durch Kfz verhindert, bestünden somit für Radfahrer und Fußgänger komfortable und sichere Quermöglichkeiten auf ganzer Länge des Straßenzuges der unteren Hauptstraße. Die Funktionalität solcher Fahrbahnquerschnitte konnte an ausgeführten Beispielen in der Schweiz besichtigt werden.

Die Neuartigkeit dieser Gestaltungsmerkmale wurde teils begeistert, teils kritisch aufgenommen. Vor allem der gepflasterte Mittelstreifen stieß auf Vorbehalte und kam schließlich nicht zur Anwendung. Stattdessen wurden bepflanzte Mittelinseln gebaut, die den ursprünglichen, von Metron angedachten Zweck nicht erfüllen können. Die Randeinfassung wurde ebenfalls nicht wie vorgeschlagen als Rinne gebaut, sondern durch eine auf wenige Zentimeter abgesenkte Bordsteinkante angedeutet. Auch hier kann leider nur eine für Radfahrer untaugliche Umsetzung des Grundgedankens einer „durchlässigen“ Fahrbahnbegrenzung festgestellt werden.

Positiv zu bewerten ist, dass an allen vier Zufahrtsästen zum Kreisverkehr Fußgängerüberwege und Mittelinseln angebracht wurden.

#### **Umsetzungsstand der Maßnahme A5:**

Umgesetzt: Kreisverkehr, Fußgängerüberwege, fahrradfreundliche Kreisverkehrszufahrten

Nicht umgesetzt: überfahrbare Mehrzweckstreifen, sicher überfahrbare Fahrbahnränder zu den Seitenbereichen

#### **7.2.4 Ittenhauser Straße Westeinfahrt (A7)**

Die Ittenhauser Straße stellt im Bereich des Gemeindehauses die Westeinfahrt zum Ortszentrum dar. Gleichzeitig stößt aus Richtung Bunkhofen der landwirtschaftliche Weg, der als „grüne“ Route bei Fußgängern und Radfahrern gleichermaßen beliebt ist, an die Ittenhauser Straße. Es ergibt sich hieraus ein Querungsbedarf, u.a. in den Kirchweg Richtung Oberailingen. Dies sollte nach Metron mit einer Umgestaltung der Einfahrt am Gemeindehaus berücksichtigt werden.

Der für die Ittenhauser Straße als westlichen Zufahrtsast zum Kreisverkehr im Ortszentrum vorgeschlagene einseitige Schutzstreifen wurde umgesetzt.



**Höhe Gemeindehaus:** Der Radweg (links) wird vor der Einmündung des Weges nach Bunkhofen in einen Schutzstreifen übergeführt.



**Blick Richtung Ortszentrum:** Der Zufahrtsast zum Kreisverkehr im Zentrum wurde mit einem einseitigen Schutzstreifen versehen.

#### **Umsetzungsstand der Maßnahme A7:**

Umgesetzt: Schutzstreifen

Nicht umgesetzt: Platzgestaltung der Einmündung nach Bunkhofen (beim Gemeindehaus)

### 7.2.5 Hirschlatter Straße Osteinfahrt (A8)

Die östliche Einfahrt nach Ailingen ist gekennzeichnet durch einen einseitig geführten Radweg im Außerortsbereich, welcher für den aus dem Ort kommenden Radverkehr nur schwer erreichbar ist. Metron hat hierfür zwei Lösungsvorschläge entwickelt: Einen Kreisverkehr an der Einmündung der Habratsweiler Straße (K7729) in die Hirschlatter Straße (K7725), alternativ dazu eine Mittelinsel zur Erleichterung der Querung. Beide Maßnahmen sind mit größeren Eingriffen verbunden und wurden noch nicht umgesetzt.

Wie bei der Ittenhauser Straße führt ein einseitiger Schutzstreifen zum Ortszentrum. Die Ausleitung des von der Fahrbahn abgetrennten Außerortsradweges in diesen Schutzstreifen wurde baulich und mit Markierungen realisiert. Aufgrund des noch fehlenden Angebotes in Gegenrichtung ist zu beobachten, dass diese Ausleitung auch regelwidrig zur Einfahrt auf den Radweg benutzt wird.



**Einmündung der K7729 in die K7725:** Beim Einmündungsbereich wurde zwar die Markierung verdeutlicht. Doch nur mit größeren Eingriffen kann hier eine nachhaltige Verbesserung erreicht werden.



**Hirschlatter Straße Richtung Ortszentrum:** Die Ausleitung des Radweges auf den Schutzstreifen ermöglicht dem Radverkehr eine sichere Führung.

#### **Umsetzungsstand der Maßnahme A8:**

Umgesetzt:	Radwegausleitung am Ortsbeginn und einseitiger Schutzstreifen (Nordseite)
Nicht umgesetzt:	beidseitige Schutzstreifen, Kreisverkehr an der Einmündung der K7729 oder Querungshilfe

## 8 Maßnahmen 2003

### 8.1 Querung Paulinenstraße an der Rotachbrücke (FN17)

Im Zuge der Rotach-Radroute ist die Paulinenstraße zu überqueren. Dabei wird der Radweg auf der Brücke oft in Gegenrichtung befahren, was zu Konflikten mit dem straßenbegleitenden Verkehr auf den bestehenden Fuß- und Radwegen an der Paulinenstraße führt. Darüber hinaus bestand Handlungsbedarf bei der Entflechtung von querenden Fußgängern und Radfahrern. Um die Rotachroute für den touristischen Rad- und Fußverkehr attraktiver zu gestalten beinhaltete der Vorschlag Metrons eine Informationstafel einschließlich der dazu notwendigen Stellfläche.

Da diese Maßnahme nur durch größere Eingriffe in das Brückenbauwerk und das direkte Umfeld möglich war, wurde sie vom Arbeitskreis Radverkehr zunächst nicht ins prioritäre Maßnahmenprogramm aufgenommen.

Ohne den Arbeitskreis Radverkehr rechtzeitig einzubeziehen plante das ehemalige Straßenbauamt Überlingen als zuständiger Baulastträger der B30 (Paulinenstraße) eine Brückenrenovation. Für die Berücksichtigung der Ideen des Radverkehrskonzeptes war die Planung bereits zu weit fortgeschritten. Das Stadtbauamt konnte mit Markierungen Verbesserungen schaffen, doch weitere Maßnahmen waren nicht mehr möglich.



Skizze: Metron

**Metron-Vorschlag:** Bei der breiten Quermöglichkeit kommen sich Radler und Fußgänger nicht in die Quere. Auf der gegenüberliegenden Seite befindet sich an der vergrößerten Fläche eine Infotafel.



**So wurde es gebaut:** Die Eindeutigkeit der Routenführung fehlt und die Fläche für eine Infotafel wurde nicht geschaffen. Die Ampelposten stellen für den Radverkehr teilweise ein Hindernis dar.

#### **Umsetzungsstand der Maßnahme FN17:**

Umgesetzt: Verkehrsführung für Radfahrer verbessert

Nicht umgesetzt: ausreichende Warte- bzw. Aufstellflächen, klare Routenführung, Infotafel Rotachroute

### 8.2 Jettenhauser Straße (J1)

Die Ortsdurchfahrt durch den Stadtteil Jettenhausen war bisher ohne eigenes Angebot für den Radverkehr. Während dies für geübte Radfahrer kein Problem darstellte zogen z.B. Familien mit Kindern verkehrsarme, aber verschlungene Wege durch angrenzende Wohngebiete der schnell befahrenen Jettenhauser Straße vor. Für Fußgänger bestand auf der gesamten Länge kein Angebot einer sicheren Querung.

Der Verbesserungsvorschlag des Radverkehrskonzeptes hatte vor allem zwei Aspekte als Zielsetzung: Schutzstreifen auf der Jettenhauser Straße sollten den Straßenzug sowohl für Radfahrer sicherer und attraktiver machen als auch für den Kfz-Verkehr eine geschwindigkeitsdämpfende Wir-

kung entfalten. Außerdem bestand Verbesserungsbedarf an der Einmündung des Frankenweges, der die klassische Radroute für Freizeit- und Alltagsradverkehr ins Hinterland Richtung Berg und Oberteuringen darstellt. Die für eine Maßnahme dieser Größe ungewöhnlich schnelle und vor allem vollständige Umsetzung (einschließlich Baumbepflanzung) wurde nicht zuletzt durch den tatkräftigen Einsatz eines in Jettenhausen wohnenden radfahrfreundlichen Stadtrates möglich.



**Vorher:** Kurz nach der Waggershauser Straße endete der Radweg an der Bushaltestelle.



**Nachher:** Bei der Bushaltestelle wird der Radweg nun auf den Schutzstreifen ausgeleitet.



**Vorher:** Die Einmündung der Gaggstraße.



**Nachher:** Mit Schutzstreifen.



**Vorher:** Die Einmündung des Frankenweges – manche Radfahrer zogen den Gehweg vor.



Skizze: Metron

**Metron:** Die Umgestaltung der Kurve und der Einmündung mit gestalterischen Aspekten.



**Nachher:** Die Kurve leitet Autos in der Kurve nach außen, für Radler bleibt Platz auf der Fahrbahn.

**Umsetzungsstand der Maßnahme J1:**

Umgesetzt: Schutzstreifen, Kurvenverbesserung, Querungshilfe Hägleweg, Baumreihe  
 Nicht umgesetzt: keine Maßnahmen ausstehend

## 8.3 Fischbach

### 8.3.1 Kapitän-Wagner-Straße (F4)

Auf der Kapitän-Wagner-Straße konnte durch einen einseitigen Schutzstreifen mit einfachen Mitteln eine Verbesserung für den bergwärts fahrenden Radfahrer geschaffen werden.



**Einmündung Hohentwielstraße:** Kurz nach der Hohentwielstraße beginnt der einseitige Schutzstreifen.



**Einmündung Minoritenstraße:** Im Steigungsbereich ist ein Schutzstreifen besonders hilfreich.

#### **Umsetzungsstand der Maßnahme F4:**

Umgesetzt: Schutzstreifen

Nicht umgesetzt: keine Maßnahmen ausstehend

### 8.3.2 Dornierstraße zwischen Kapitän-Wagner-Straße und Klufthener Straße (F5)

In Fortsetzung der Kapitän-Wagner-Straße führt ein Schutzstreifen auf der Dornierstraße weiter bis zur Einmündung in die Klufthener Straße (L328b) in Spaltenstein. Die im Einmündungsbereich der Kapitän-Wagner-Straße zu breite und unübersichtliche Kurve der Dornierstraße wird von Pkw sehr schnell befahren, was das Einbiegen für Radfahrer erschwert. Der Schutzstreifen führt nun zu einer Verengung der Kurve und zu niedrigeren Geschwindigkeiten. Die Mittelmarkierung - normalerweise bei Schutzstreifen nicht vorgesehen - wurde markiert, um Kfz im Kurvenbereich zu lenken.



**Einmündung Kapitän-Wagner-Straße:** Durch den Schutzstreifen und den Mittelstreifen wurde der Kfz-Verkehr zum Schutz des Radverkehrs „verlangsamt“.



**Einmündung in die L328b in Spaltenstein:** Diese Einmündung birgt immer noch Gefahren für Radfahrer, die entlang der L328b die Einmündung queren.

### **Umsetzungsstand der Maßnahme F5:**

Umgesetzt: Schutzstreifen

Nicht umgesetzt: keine Maßnahmen ausstehend (Verbesserung der Einmündung in die L328 ist nicht Bestandteil des Radverkehrskonzeptes)

## **8.4 Kluffern, Efrizweiler**

Die Ortsdurchfahrten Kluffern und Efrizweiler, im Nordwesten des Stadtgebietes gelegen, waren bisher ohne Radverkehrsanlagen und wurden von Radfahrern nicht als attraktive Verkehrsführung empfunden. Auch städtebaulich ist die Ortsdurchfahrt nicht ansprechend gestaltet.

Um Radfahrern im Straßenraum ein Minimum an Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, sind im Radverkehrskonzept durchgehende Schutzstreifen und an den Einmündungen bzw. Ortskernen ergänzende Maßnahmen vorgesehen (z.B. „Scharfes Eck“). Ins priorisierte Maßnahmenprogramm wurde bisher lediglich die Markierung von Schutzstreifen aufgenommen.

### **8.4.1 Markdorfer Straße in Kluffern (K3, K5)**

Trotz gegebener Voraussetzungen (Straßenbreite und Verkehrsaufkommen) wurde der Schutzstreifen bisher nur auf dem östlichen Teilstück der Ortsdurchfahrt Kluffern markiert. Im Bereich der Werkszufahrt der Fa. Braun fehlt die Fortsetzung der Schutzstreifen Richtung Efrizweiler.

Nach Aussagen der Stadtverwaltung haben bisher technische Gründe (anstehende Tiefbau- und Belagsarbeiten o.ä.) eine durchgehende Realisierung verhindert. Die notwendigen Ergänzungen sind für 2005 geplant.



**Ortsdurchfahrt (K3):** Die Schutzstreifen auf der östlichen Ortsdurchfahrt enden vor der Kurve. Für Radfahrer macht diese Teilrealisierung wenig Sinn.



**Bahnunterführung (K5):** Die Fahrbahnverengung bremst die Geschwindigkeit der Kfz etwas ab. Dahinter der Schutzstreifen Richtung Kluffern.

### **Umsetzungsstand der Maßnahmen K3 und K5:**

Umgesetzt: Schutzstreifen auf der östlichen Ortsdurchfahrt bis zur Bahnunterführung

Nicht umgesetzt: Schutzstreifen im westlichen Bereich der Ortsdurchfahrt, weitere bauliche Verengung der Fahrbahn in der Unterführung, Fortsetzung der Schutzstreifen Richtung Efrizweiler

### 8.4.2 Klufterner Straße in Efrizweiler (E1, E2)

Die Maßnahme E1 sieht in Fortsetzung der Maßnahme K5 die Gestaltung der Fahrbahn von der Brunnisach bis zur Einmündung „Im Winkel“ vor, indem Schutzstreifen bzw. verbreiterte Seitenbereiche die Fahrbahn verschmälern. Im Ortskern (90°-Kurve) beschreibt die Maßnahme E2 die Fahrbahngestaltung nach demselben Prinzip. Neben den verkehrlichen Aspekten ist es das Ziel Metrons, die Seitenbereiche aufzuwerten und den dörflichen Charakter hervorzuheben.



**Klufterner Straße (E1), Blick Richtung Efrizweiler:** Der Schutzstreifen beginnt kurz vor der Steigung nach Efrizweiler.



**Klufterner Straße, Ortskern Efrizweiler (E1):** Der Schutzstreifen hilft zwar beim Anstieg nach Efrizweiler, im Ortskern fehlt aber die Fortsetzung.



**Ortsdurchfahrt, Blick Richtung Norden (E2):** Die wechselnde Fahrbahnbreite erlaubt teilweise nur einseitige Schutzstreifen. Durch einen geschickten Wechsel und die Anpassung an die Fahrbedürfnisse von Radfahrern konnte die südliche Ortsdurchfahrt von Efrizweiler für den Radverkehr verbessert werden.



#### **Umsetzungsstand der Maßnahmen E1 und E2:**

Umgesetzt: Schutzstreifen

Nicht umgesetzt: Verbreiterung und Gestaltung der Seitenbereiche

### 8.4.3 Südliche Ortseinfahrt Efrizweiler (E3)

Am südlichen Ende der Ortsdurchfahrt Efrizweiler wurde der Radverkehr bisher in beiden Richtungen auf einen westlich der Straße gelegenen benutzungspflichtigen Beidrichtungsradweg Richtung Spaltenstein und Schnetzenhausen geleitet.

Der Radverkehr von Riedern kommend befährt Richtung Efrizweiler einen straßenbegleitenden Weg östlich der Straße und wird nun beim Beginn der Ortsdurchfahrt auf einen Schutzstreifen eingeleitet (E2).

Während Metron den von Süden kommenden Radverkehr generell auf der Westseite der Straße bündeln wollte und hierfür im Bereich der Einmündungen nach Riedern und Eichenmühle eine große Querungshilfe vorschlug, entschloss sich der Arbeitskreis Radverkehr für die Beibehaltung der beidseitig bestehenden Wege und für eine Verbesserung der Einleitungen am Beginn der Ortsdurchfahrt. Da zwischen Spaltenstein und Efrizweiler in einigen Jahren der Anschluss der Klufturner Straße an die geplante B31 neu vorgesehen ist, sind größeren Umgestaltungen in diesem Bereich nicht mehr realistisch.

Die bauliche Verbesserung der Radweg-Einleitungen direkt am Ortsbeginn ist zu empfehlen.



**Klufturner Straße:** An den Einmündungen nach Eichenmühle (links) und Riedern (rechts) schlägt Metron eine Mittelinsel vor, um die Querung zu erleichtern. Diese Maßnahme hat auch aufgrund der hier geplanten B31 geringe Realisierungschancen.



**Efrizweiler, Ortsbeginn Süd:** Links ist die vorhandene Absenkung des bestehenden Beidrichtungsradweges zu sehen, rechts befindet sich die neu geschaffene Ausleitung auf den Schutzstreifen für Radverkehr aus Riedern.

#### **Umsetzungsstand der Maßnahme E3:**

Umgesetzt: Ausleitung des Radweges aus Riedern

Nicht umgesetzt: bauliche Ausführung von Querungsstellen und Einleitungen in die Fahrbahn am südlichen Ortseingang

## 8.5 Wagershausen

### 8.5.1 Sonnenbergstraße (WG1, WG2)

Die Sonnenbergstraße dient dem Radverkehr als wichtige Achse in West-Ost-Richtung. Bisher musste der Radverkehr auf dem südlichen Bordsteinradweg im Beidrichtungsverkehr fahren (im Bild links), der Schutzstreifen auf der Nordseite bzw. die Aufhebung der Benutzungspflicht trägt nun wesentlich zur Verkehrssicherheit und zur Flüssigkeit des Radverkehrs bei.



**Gasthof Traube (WG2):** Bisher war der linke Radweg in beiden Richtungen Benutzungspflichtig, nun kann bergauf der Schutzstreifen benutzt werden.



**Westliches Ortsende (WG1):** Es besteht nun die Wahlmöglichkeit, auf der Fahrbahn weiterzufahren oder auf den freigegebenen Gehweg zu wechseln.

#### **Umsetzungsstand der Maßnahmen WG1 und WG2:**

Umgesetzt: Schutzstreifen, Aufhebung des Beidrichtungsradweges (WG1), Absenkung

Nicht umgesetzt: keine Maßnahmen ausstehend

### 8.5.2 Bushaltestelle Ortsmitte (WG3)

In der Ortsmitte liegt die zentrale Bushaltestelle, der Querungsbedarf für Fußgänger wurde bisher mit einer Ampelquerung abgewickelt. Durch eine Fahrbahnverengung, die Verlegung der Haltestelle auf die Fahrbahn und die Aufstellung einer Querungshilfe wurde der Bereich „verlangsamt“.



**Ortsmitte:** Die bisherigen Bushaltestellen wurden auf die Fahrbahn verlegt. In der Mitte wurde eine Querungshilfe angebracht.



**Einmündung Sonnenbergstraße:** Der Einmündungstrichter zur Sonnenbergstraße wurde eingengt, um die Geschwindigkeit zu reduzieren.

Aufgrund gewisser Vorbehalte von Verantwortlichen gegen diese Umgestaltung wurde die Maßnahme bisher nur provisorisch umgesetzt (Nov. 2002).

**Umsetzungsstand der Maßnahme WG3:**

Umgesetzt: Querungshilfe, Einengung der Fahrbahn, Bushaltestelle auf der Fahrbahn

Nicht umgesetzt: bauliche Umsetzung der provisorischen Maßnahme

**8.5.3 Henri-Dunant-Straße (WG5)**

Ausgehend von der Umgestaltung der Ortsmitte (WG3) bringt ein Schutzstreifen auf der Henri-Dunant-Straße eine Verbesserung für den bergauf fahrenden Radfahrer durchgehend bis zur Einmündung in die Hochstraße (FN2).



**Beginn des Schutzstreifens:** Nach der Einmündung der Sonnenbergstraße beginnt auf der Steigungsseite der Schutzstreifen.



**Bushaltestelle:** Auf der geraden Strecke hilft der Schutzstreifen, die Fahrbahn optisch zu verschmälern.

**Umsetzungsstand der Maßnahme WG5:**

Umgesetzt: Schutzstreifen

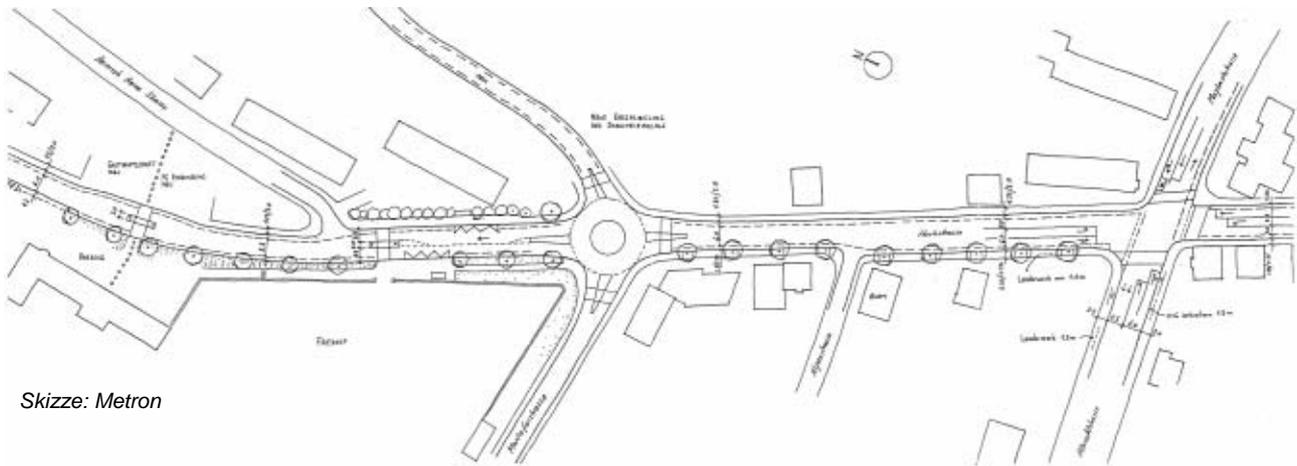
Nicht umgesetzt: keine Maßnahmen ausstehend

## 9 Maßnahmen 2004

### 9.1 Kreisverkehr Hochstraße / Montafonstraße (FN3)

Am Beispiel der Hochstraße vom Friedhof bis zur Kreuzung Maybachstraße und weiter bis zur Eugen- und Werastraße (FN5) kann die Methodik Metrons von der Problemanalyse bis zu den Maßnahmentypen und den konkreten Verbesserungsvorschlägen deutlich gemacht werden. Auch Metron verwendete die Hochstraße bevorzugt zur Erläuterung seiner Vorgehensweise.

Direkt benachbarte Großbetriebe und Wohngebiete sowie Grund- und weiterführende Schulen erzeugen ein hohes Verkehrsaufkommen: Unerfahrene 6-jährige zu Fuß gehende Grundschüler, jugendliche Rad fahrende Schüler, eilige Mama-Taxis, Pendler, Schwerverkehr und Buslinien stellen Ansprüche an sichere, flüssige und komfortable Wege.



Skizze: Metron

Die Gesamtansicht der Maßnahme „Hochstraße“ vom Friedhof (links) über den Kreisverkehr Montafonstraße (Mitte) bis zum Knoten Maybach- / Albrechtstraße (rechts)

Stadteinwärts wurde der Radverkehr im Bereich der Friedhofszufahrt bisher durch den Parkplatz des Friedhofs geführt. Konflikte mit Pkw und Friedhofsbesuchern waren die Folge. Die Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn und die Markierung von Schutzstreifen auf der Hochstraße stellten sich somit als optimale und kostengünstige Lösung dar und wurden schon 1999 umgesetzt. Im Rahmen der Baumaßnahme des Kreisverkehrs wurde 2004 die Fahrbahndecke bis zur Friedhofseinfahrt erneuert, so dass die Schutzstreifen neu markiert wurden und nun eine einheitliche Fahrbahngestaltung gegeben ist.

An der Heinrich-Heine-Straße und an ihrem Einmündungsbereich in die Hochstraße wurde eine Fahrbahnseite (Innenradius) mit einem „weichen“ Übergang zum Gehweg gebaut, indem mit glattem Pflaster eine Wasserrinne gestaltet wurde. Es ist somit möglich, die Fahrbahnbreite so gering wie möglich auszuführen. Radfahrer können komfortabel die Fahrbahn verlassen und gegebenenfalls anderen Fahrzeugen ausweichen. Insgesamt profitiert das Wohnquartier durch die großzügig gestalteten Seitenbereiche.

Der Umbau der Einmündung der Montafonstraße in einen Kreisverkehr war schon seit längerer Zeit prioritär eingestuft, wurde zunächst allerdings nicht umgesetzt. Im Jahre 2003 ließ eine Änderung der GVFG-Förderrichtlinien einen sinkenden Bundes- und Landeszuschuss erwarten. Somit wurde innerhalb kurzer Zeit die Planung konkretisiert und die Baumaßnahme im Frühsommer 2004 umgesetzt. Dem Arbeitskreis Radverkehr blieben leider nur wenig Möglichkeiten, die Planung des Kreisverkehrs und des Umfeldes zu diskutieren. Ähnlich dem Kreisverkehr Charlottenstraße (FN6.1) konnte deshalb das Potential für den Radverkehr nicht ausgeschöpft werden.

Eine Ausdehnung der Baumaßnahme Richtung Knoten Maybachstraße, der für den Radverkehr den höchsten Handlungsbedarf aufweist, war aus finanziellen Gründen nicht mehr möglich.



**Heinrich-Heine-Straße:** Eine mit glattem Pflaster gestaltete Wasserrinne grenzt die Fahrbahn zum Seitenbereich ab. Dieses Gestaltungsprinzip wird von Metron für Innerortsbereiche als Fahrbahnbegrenzung empfohlen. Auch für den Zentrumsbereich in Ailingen (A5) war es so vorgesehen.



**Hochstraße:** Die erste Version des Schutzstreifens. Nicht nur der Radverkehr, sondern auch Fußgänger auf dem schmalen Gehweg profitieren vom größeren Seitenabstand der Kfz. Noch gut sichtbar ist der ehemalige Mittelstreifen als „Phantommarkierung“.



**Hochstraße, Einfahrt zum Friedhof:** Der Radverkehr wird vom Radweg auf den Schutzstreifen ausgeleitet. Früher führte der Radweg durch den Friedhofsparkplatz (rechts).



**Hochstraße, Einmündung Heinrich-Heine-Straße:** Die bestehende Fußgängerampel, dahinter die Bushaltestellen und im Hintergrund der Kreisverkehr an der Montafonstraße.

**Umsetzungsstand der Maßnahme FN3:**

Umgesetzt:	Schutzstreifen zwischen Montafonstraße und Friedhof, Kreisverkehr
Nicht umgesetzt:	Schutzstreifen auf dem südlichem Abschnitt, Umgestaltung des Kreuzungsbereiches Maybach- /Albrechtstraße, Metron-Konzeption der Bushaltestellen auf der Fahrbahn

## 9.2 Essoknoten (FN14)

Die Kreuzung der Eckenerstraße mit der Montfortstraße (Fährezufahrt) war seit vielen Jahren eine der herausragenden Problemstellen im Streckenverlauf des hoch frequentierten Bodenseeradweges. Gerade im Sommer ist ein sehr hohes Radverkehrsaufkommen zu beobachten, welches vom geübten Tourenradler über das selbst fahrende Kind bis zur großen Touristengruppe das gesamte Spektrum des Radverkehrs abdeckt. Das Hauptproblem für den Radverkehr stellte sich im Linksabbiegevorgang aus Richtung Osten in die Innenstadt dar. Früh wurde der Handlungsbedarf erkannt und die vorgeschlagene Maßnahme ins priorisierte Maßnahmenpaket des Radverkehrskonzeptes aufgenommen.

Aufgrund einer direkt benachbarten Esso-Tankstelle etablierte sich der Arbeitstitel „Essoknoten“.

Der bereits bestehende Schutzstreifen auf der Eckenerstraße endete stadteinwärts weit vor dem Kreuzungsbereich der Montfortstraße. Dem Radverkehr war es in der Folge überlassen, auf den rechten gemeinsamen Fuß- und Radweg zu wechseln und mittels zweier signalisierter Fußgängerüberwege zu queren, oder sich auf der Fahrbahn auf die Linksabbiegespur einzuordnen.

Die erste Variante führte zu Konflikten mit dem Fußverkehr, andererseits wurde die Wartezeit an der zweiten Fußgängerampel von vielen Radfahrern nicht akzeptiert, so dass sie ordnungswidrig linksseitig auf dem Radweg Richtung Fähre weiter fuhren.

Bei der zweiten Variante war es beim Rückstau von Kfz oft nicht möglich, auf die Linksabbiegespur zu gelangen. Eine dritte, bei vielen Radfahrern beobachtete Variante war das Queren der Fahrbahn vor der Kreuzung und die Durchfahrt durch die Tankstelle.

Der Vorschlag Metrons beinhaltete als Lösungsansatz eine Radfahrerschleuse. Dadurch sollten Kfz vor der eigentlichen Ampel eine zusätzliche Signalisierung erhalten, die dem Radverkehr einen gesicherten zeitlichen Vorlauf und somit ein geschütztes Einordnen auf die gewünschte Fahrspur ermöglicht. Der Arbeitskreis Radverkehr untersuchte mehrere Ansätze für eine Umsetzung dieser Radfahrerschleuse. Unter der Abwägung mehrere Aspekte – Platzbedarf, Leistungsfähigkeit und Verständlichkeit für Ortsunkundige – wurde eine Alternative entwickelt, die sich als bester Kompromiss darstellte: Die Fortsetzung des Schutzstreifens als Radfahrstreifen bis zur Kreuzung und in der Folge die Markierung einer eigenen Linksabbiegespur für Radfahrer über die Kreuzung.

In entgegengesetzter Fahrtrichtung – von der Innenstadt Richtung Lindau – stellte die geringe Breite des gemeinsamen Fuß- und Radweges im Bereich der Grünfläche an der Tankstelle ein Nadelöhr dar. Eine leichte Vergrößerung der Fläche konnte diesen Engpass etwas entschärfen, wobei das Potential nicht ausgeschöpft wurde.



**Vorher:** Der Bodenseeradweg wurde vor dem Essoknoten auf dem gemeinsamen Fuß- und Radweg geführt, Richtung Innenstadt (links) waren in der Folge zwei Fußgängerampeln zu queren.



**Nachher:** Für Linksabbieger besteht eine eigene Abbiegespur, die zusammen mit der Kfz-Linksabbiegespur geschaltet ist. Der restliche Radverkehr fährt wie bisher.



**Die Linksabbiegespur:** Selbst größere, ortsunkundige Radlergruppen können die Verkehrsführung nun spontan nachvollziehen und sicher benutzen.



**Das Schild:** 50 m vor der Kreuzung weist ein großes Schild auf die Verkehrsführung hin. Eine wichtige Hilfe, gerade für ortsunkundige Radfahrer.

**Umsetzungsstand der Maßnahme FN14:**

---

Umgesetzt:	Fahrrad-Linksabbiegespur Richtung Stadtmitte, Verbreiterung der Aufstellfläche bzw. des Radweges an der Tankstelle
Nicht umgesetzt:	keine Maßnahmen ausstehend

---

## 10 Zusammenfassung

### 10.1 Das Konzept im Rückblick

Ausgehend von einzelnen Verbesserungsvorschlägen für den Radverkehr, welche die Metron AG im Auftrag der Stadt bereits im Jahre 1997 skizziert hatte, wurde von Metron ein Radverkehrskonzept mit insgesamt 68 Vorschlägen für das gesamte Stadtgebiet Friedrichshafens erarbeitet. Während des Entstehungsprozesses reichte die Palette politischer und öffentlicher Meinungen von euphorischer Zustimmung bis zur offen geäußerten Ablehnung.

Im Jahre 2000 beschloss der Gemeinderat Friedrichshafen einstimmig die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes. Die wichtigsten Bestandteile des Beschlusses waren eine zusätzliche Stelle im Stadtbauamt und ein jährlicher Etat, um der Umsetzung die notwendigen Ressourcen zur Verfügung zu stellen. Der Zeitrahmen für die Umsetzung wurde mit 5-10 Jahren vorgegeben.

Das Radverkehrskonzept entwickelte sich im Laufe der Jahre zu einem wichtigen Baustein in der kommunalen Verkehrspolitik und führte dazu, die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs sowohl im Straßenverkehr als auch in den gängigen Lösungsansätzen zu hinterfragen.

Die Aktualität des Radverkehrskonzeptes und die Notwendigkeit der aufgezeigten Verbesserungsvorschläge sind auch 2004, fünf Jahre nach seinem Start, weiterhin in vollem Umfang gegeben.

### 10.2 Umsetzungsfortschritt

Grundlage der folgenden Auflistung ist der Vergleich der Maßnahmenübersicht des Radverkehrskonzeptes mit der tatsächlichen Umsetzung vor Ort. Es ergibt sich Ende 2004 ein Umsetzungsstand wie folgt:

Stadtbereich	Kürzel	Nr.																					
		1	2	3	4	5	6	6.1	7	8	8.1	9	10	11	12	13.1	13.2	14	16	17	18	19	20/21
Kernstadt FN	FN	1	2	3	4	5	6	6.1	7	8	8.1	9	10	11	12	13.1	13.2	14	16	17	18	19	20/21
St. Georgen	SG	1/2																					
Rotach Aue	RA	1	2																				
Fischbach	F	1	2	3	4	5	6	7															
Manzell	M	1	2	3																			
Schnetzenhausen	S	1	2	3	4	5	6																
Waggershausen	WG	1	2	3	4	5																	
Jettenhausen	J	1																					
Lipbach	L	1	2																				
Kluftern	K	1	2	3	4	5	6	7															
Efrizweiler	E	1	2	3																			
Ailingen	A	1	2	3	4	5		7	8	9	10												

**X** Maßnahme vollwertig umgesetzt

**X** Maßnahme nur teilweise oder provisorisch umgesetzt

Quelle: ADFC

- **Vollständig** im Sinne des Radverkehrskonzeptes umgesetzt wurden bisher **11** (16%) von 68 Maßnahmen.

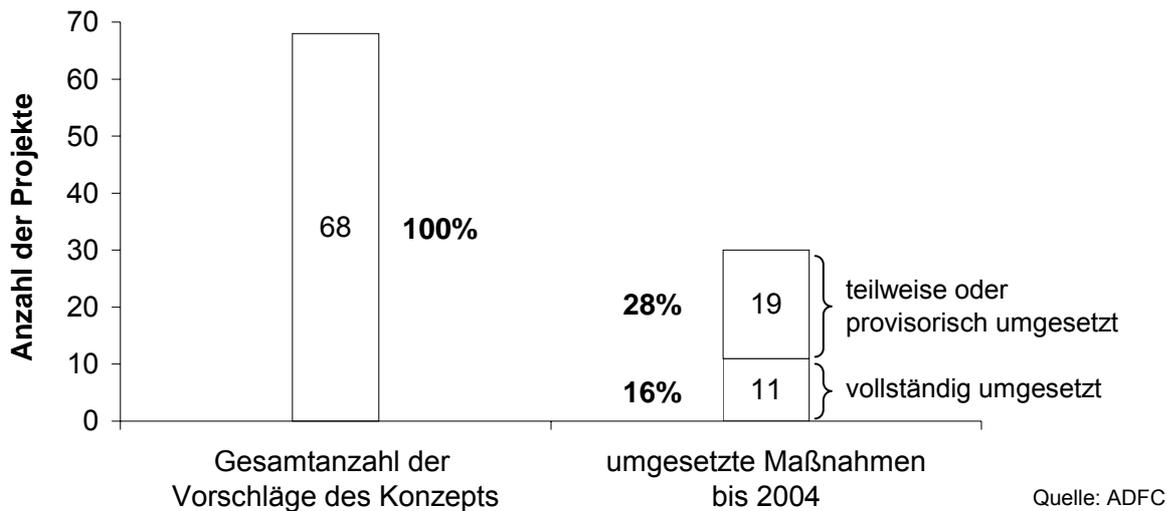
Als größere vollständig umgesetzte Maßnahmen sind bisher zu nennen:

- Einmündung Henri-Dunant-Straße in die Hochstraße, 2002 (FN2)
- Ortsdurchfahrt Jettenhausen, 2003 (J1)
- Essoknoten, 2004 (FN14)

- **Teilweise** umgesetzt wurden **19** (28%) von 68 Maßnahmen.

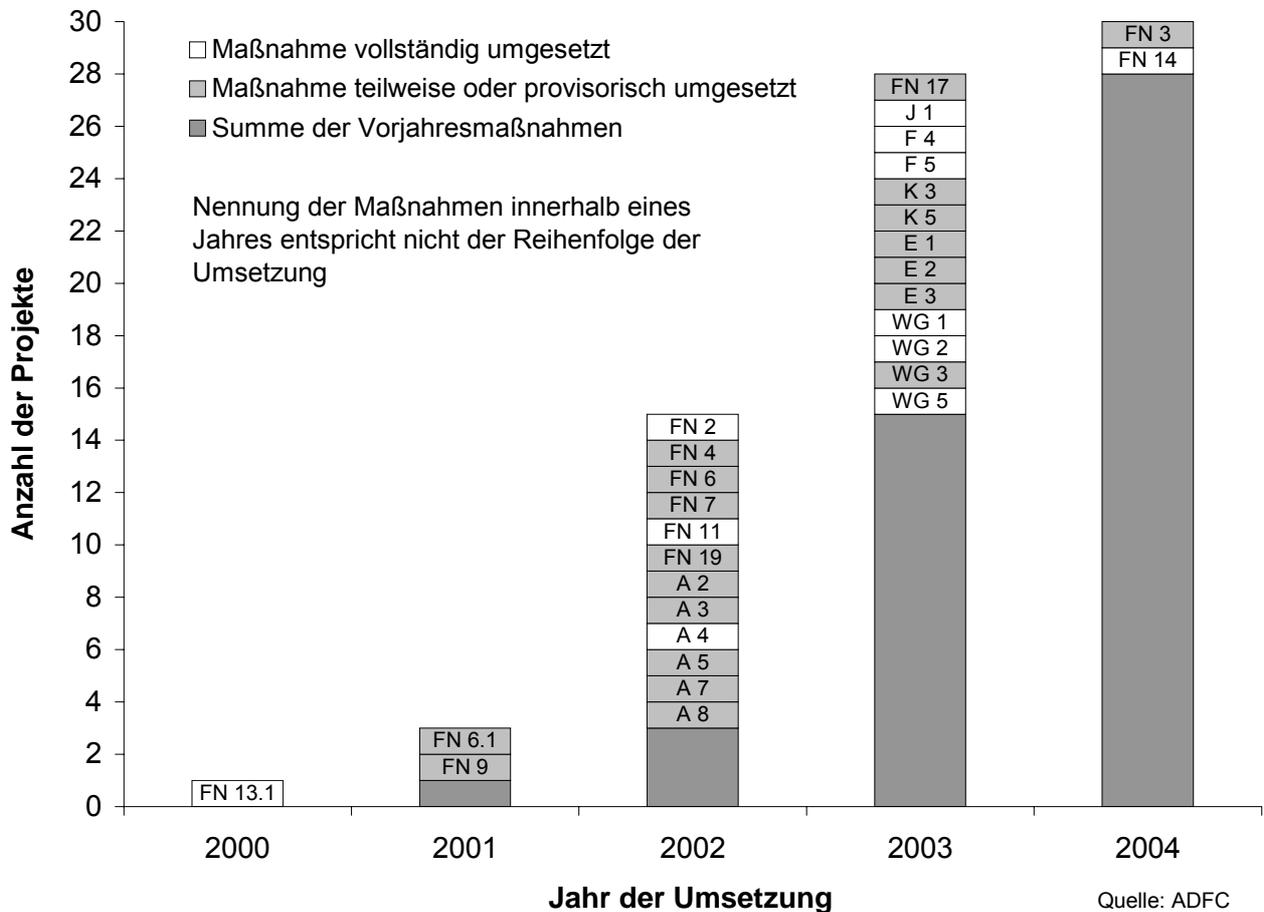
Unter den teilweise umgesetzten Maßnahmen sind drei in ihrer Funktion vollwertige, aber bisher nur provisorisch gebaute Maßnahmen enthalten:

- Wegeföhrung Bermudadreieck, 2001 (FN9)
- Fahrstreifenreduzierung, Radfahrstreifen und Querungen Keplerstraße, 2002 (FN7)
- Bushaltestelle und Querungshilfe Waggershausen, 2003 (WG3)



**Gegenüberstellung** aller Vorschläge des Radverkehrskonzeptes mit den bisher umgesetzten Maßnahmen

Beginnend vom Bau der ersten Maßnahme des Radverkehrskonzeptes im Jahr 2000 zeigt folgende Grafik den Umsetzungsfortschritt bis zum Jahresende 2004. Die Grafik zeigt die pro Jahr realisierten Projekte und unterscheidet zwischen vollständig und teilweise bzw. provisorisch gebauten Verbesserungsmaßnahmen.



**Umsetzungsfortschritt** der Radverkehrsmaßnahmen des Radverkehrskonzeptes von 2000 bis 2004

## 10.3 Bewertung

### 10.3.1 Umgesetzte Maßnahmen

Ende des Jahres 2004, also etwa fünf Jahre nach dem Gemeinderatsbeschluss, ist die vollständige, teilweise oder provisorisch erfolgte Umsetzung von 30 (44%) der 68 Maßnahmen festzustellen. Die Kosten dieser 30 Maßnahmen betragen je nach Berechnungsansatz ca. 10-15% der Gesamtkosten aller 68 Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes (Kostenschätzung des Stadtbauamtes: 6,9 Mio. Euro).

Diese große Diskrepanz zwischen dem Umsetzungs- und dem Finanzierungsgrad bedeutet, dass bisher zwar zahlreiche Streckenabschnitte mit preiswerten Maßnahmen - vorwiegend Schutzstreifen - für Radfahrer attraktiver und sicherer gestaltet wurden, die kostspieligen Baumaßnahmen wie Umbauten großer Verkehrsknotenpunkte dabei in die Zukunft verschoben wurden. Gerade an Knotenpunkten liegen aber oft die größten Defizite bei der Berücksichtigung des Radverkehrs.

Nur wenige Planungen von Großprojekten wurden bisher in die engere Wahl aufgenommen, sie befinden sich allenfalls in der Konzeptphase. Auch Projekte mit ausgeprägtem städtebaulichem Charakter wurden in der Auswahl eher nachrangig behandelt.

Ergänzungen von teilweise umgesetzten Maßnahmen oder die Fertigstellung von Provisorien stehen aus. Vor allem die Finanzlage und das Bestreben, möglichst viele Einzelmaßnahmen umzusetzen, könnten dafür ein Grund sein. Die Vernetzung von Maßnahmen, um ein durchgängiges Radverkehrsnetz zu erreichen, wurde bisher nicht prioritär angestrebt.

Obwohl aus politischer Motivation auf eine Gleichbehandlung der eingemeindeten Ortschaften Wert gelegt wurde, ist der Stand der Umsetzung hier noch sehr unterschiedlich: In Ailingen wurden sechs von neun Maßnahmen ganz oder teilweise realisiert, in Schnetzenhausen dagegen noch keine einzige Maßnahme.

Für 2004 war ein Arbeitspaket von neun Projekten vorgesehen und mit einem ausreichendem Budget ausgestattet, jedoch wurden nur zwei Maßnahmen umgesetzt, da der Sachbearbeiter des Radverkehrskonzeptes auch für andere Aufgaben, die nicht mit dem Radverkehr zusammenhängen, eingesetzt wurde.

Im städtischen Umwelt- und Nachhaltigkeitsbericht 2003 [5] wurde ein Umsetzungsgrad des Radverkehrskonzeptes von 60% für umgesetzte oder in Planung befindliche Maßnahmen genannt. Dieser Wert ist als deutlich zu hoch gegriffen zu bewerten und suggeriert eine weit fortgeschrittene Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, ohne die Qualität der bisherigen Maßnahmen und die Realisierungschancen geplanter Projekte zu berücksichtigen. Wie aufgezeigt wurde, darf der Umsetzungsgrad nur aus tatsächlich gebauten Maßnahmen abgeleitet werden.

### 10.3.2 Andere Radverkehrsmaßnahmen

Vor allem in den Jahren 2002 bis 2004 wurden neben den Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes auch zahlreiche anderweitige Verbesserungen für den Radverkehr realisiert (Auswahl):

- Im Rahmen der Verkehrsberuhigung der Innenstadt wurden zusätzliche zentrale und dezentrale Abstellanlagen geschaffen.
- An der westlichen Friedrichstraße wurde ein Radfahrstreifen markiert und der Kreuzungsbebereich der Olgastraße modifiziert.
- Im Bereich des Mühlöschknotens wurde nach einem Vorbild aus Bern erstmals eine so genannte „Radfahrweiche“ markiert.
- Im Sommer 2003 startete die Vermietung von 20 Fahrradboxen am Stadtbahnhof.
- 2004 wurde auf Vorschlag des ADFC eine Verbesserung der Querungen im Bereich Riedlösch- und Meistershofener Straße umgesetzt.

Durch die kompetente Besetzung der neu geschaffenen Stelle im Stadtbauamt wurden diese genannten und viele andere Verbesserungen für den Radverkehr geschaffen, die auf den Entwurfsgrundsätzen Metrons aufbauend zu einer Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur führten.

Inwieweit Kosten für allgemeine Verbesserungen für den Radverkehr, z.B. Abstellanlagen oder Bordsteinabsenkungen, aus dem Etat des Radverkehrskonzeptes abgedeckt werden sollen, war stets eine Grundsatzfrage. Offensichtliche Konsequenz ist, dass durch die Abzweigung von Ressourcen (Etat und Personal) für anderweitige Radverkehrsmaßnahmen sowohl der Zeitplan als auch der Umfang des Radverkehrskonzeptes negativ beeinflusst werden.

### 10.3.3 Öffentlichkeitsarbeit

Unzureichend berücksichtigt war bisher die kontinuierliche Begleitung des Radverkehrskonzeptes durch Öffentlichkeitsarbeit, obwohl im Gemeinderatsbeschluss der Öffentlichkeitsarbeit eine maßgebliche Rolle eingeräumt worden war. Es wurden seitens der Stadtverwaltung zwar vereinzelte Presseberichte bei Inbetriebnahmen von Radverkehrsmaßnahmen veröffentlicht, doch ein „roter Faden“ für die andauernde Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ist für die Bevölkerung daraus nicht zu erkennen.

Die regelmäßige Information der Öffentlichkeit über Gründe und Hintergründe von Umgestaltungen zu Gunsten des Radverkehrs ist aber eine wichtige Voraussetzung für die Akzeptanz von baulichen Veränderungen, die den gesamten Straßenverkehr betreffen. Auch die Erläuterung neuer Gestaltungsmöglichkeiten, die Vorstellung von Novellierungen der Straßenverkehrsordnung und Verhaltenstipps für alle Verkehrsteilnehmer tragen dazu bei, für das Radfahren als gesundes und umweltfreundliches, aber auch praktisches und Kosten sparendes Verkehrsmittel zu werben und das Miteinander im Verkehrsgeschehen positiv zu beeinflussen. Denn Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs entfalten ihre Wirkung in aller Regel nicht unmittelbar, sondern sind oft nur an „weichen“ Faktoren messbar und langfristig zu beurteilen. Hier bedarf es kontinuierlicher Öffentlichkeitsarbeit, um den Dialog aufrecht zu erhalten.

Positiv anzumerken ist, dass bei größeren Baumaßnahmen eine Informationstafel zum Einsatz kommt (siehe Kap. 6.1), die vor Ort die Maßnahme erläutert und auf das Radverkehrskonzept hinweist.

## 10.4 Empfehlungen

Ausgehend von der aufgezeigten Analyse können folgende Empfehlungen für die weitere Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ausgesprochen werden:

- Erhöhung des jährlichen Etats auf den ursprünglich vorgesehenen Betrag von 1 Mio. Euro
- Einsatz des zuständigen Sachbearbeiters ausschließlich für den Radverkehr
- Vernetzung von Maßnahmen zur Realisierung eines durchgängigen Radverkehrsnetzes (Vermeidung von „Insellösungen“)
- Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit

## 11 Ausblick

### 11.1 Die Finanzierung des Radverkehrskonzeptes

Nur etwa 20% des notwendigen und ursprünglich geplanten Jahresetats stehen voraussichtlich für die Jahre ab 2005 zur Verfügung. Hauptgrund ist die Haushaltslage der Stadt Friedrichshafen, deren Handlungsspielraum aufgrund wirtschaftlicher Rahmenbedingungen, aber auch durch Belastungen aus städtischen Großprojekten der vergangenen Jahre stark eingeschränkt ist. Hinzu kommt, dass die Priorisierung anderer Aufgaben der nächsten Jahre und die vorherrschenden politischen Mehrheiten die Aufstockung der Mittel für den Radverkehr erschweren.

Den Kürzungen im Radverkehrskonzept gegenüber stehen der vergleichsweise geringe Aufwand, welcher für wirkungsvolle Verbesserungen für den Radverkehr notwendig ist, und der oftmals unterschätzte langfristige Nutzen der Radverkehrsförderung für die kommunalen Kassen.

Des Weiteren entsprechen bis heute die Anteile der Investitionen für den Straßenverkehr nicht dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen (modal split), d.h. die Ausgaben für Radverkehrsmaßnahmen liegen weit hinter dem Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen (vgl. Kapitel 2.3).

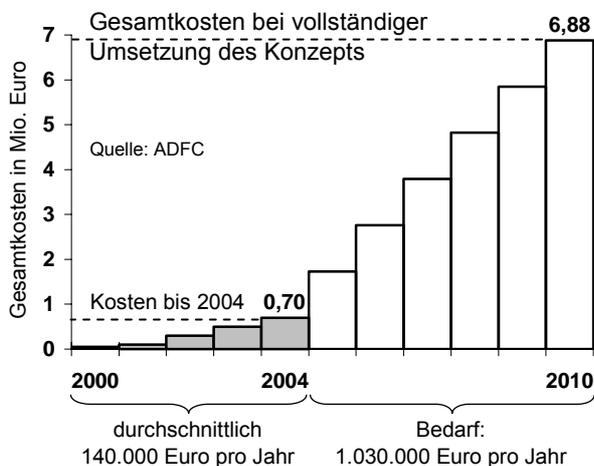
### 11.2 Zwei Szenarien der weiteren Umsetzung

Um den Umsetzungsstand Ende 2004 zu verdeutlichen und die Zukunft der weiteren Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ab 2005 darzustellen wurden vom ADFC zwei Szenarien entwickelt, die auf realen Randbedingungen aufbauen. Die Datenbasis beruht auf Zahlen des Stadtbauamtes.

- Bei **Szenario 1** wird davon ausgegangen, dass das Radverkehrskonzept im Jahre 2010 vollständig umgesetzt ist (wie ursprünglich vom Gemeinderat beschlossen). Daraus ergibt sich von 2005 bis 2010 jährlich eine notwendige Mittelbereitstellung von 1,03 Mio. Euro.
- Bei **Szenario 2** wird ab 2005 von einer konstanten Finanzierung von jährlich 200.000 Euro ausgegangen (dies entspricht dem jährlichen Etat in den Jahren 2003 und 2004) und damit der Umsetzungszeitraum berechnet. Es ergibt sich daraus das Jahr 2035 als letztes Jahr der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes.

#### Szenario 1

„Konzept ist 2010 vollständig umgesetzt“



Quelle: ADFC

#### Szenario 2

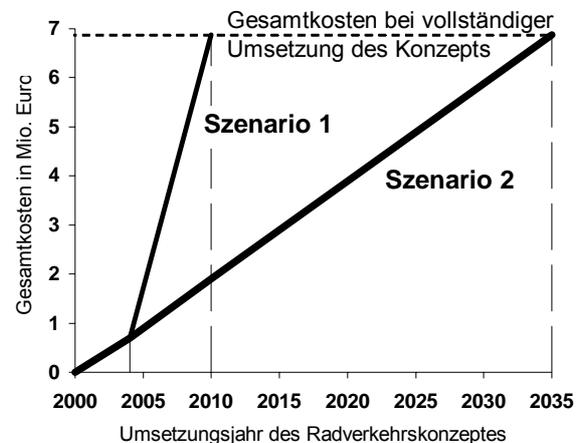
„Jährlicher Etat von 200.000 Euro“



Quelle: ADFC

Diese beiden Szenarien offenbaren die Konsequenzen der eingeleiteten Sparmaßnahmen auf das Radverkehrskonzept:

- Die Realisierung des Radverkehrskonzeptes in seinem ursprünglichen, vom Gemeinderat im Jahre 2000 beschlossenen Zeitrahmen von 5-10 Jahren ist nicht mehr möglich. Denn für den hierzu notwendigen finanziellen Kraftakt (ca. 1 Mio. Euro pro Jahr von 2005 bis 2010) sind derzeit im Gemeinderat keine politischen Mehrheiten zu erkennen.
- Der für die nächsten Jahre vorgesehene jährliche Etat von 200.000 Euro führt zu einer zeitlichen Ausdehnung des Umsetzungszeitraumes weit über das Jahr 2025 hinaus. Es ist davon auszugehen, dass durch diese Verschleppung das Radverkehrskonzept nur unvollständig realisiert wird.



**Gegenüberstellung** der Szenarien 1 und 2

### 11.3 Die gesellschaftliche Bedeutung der Radverkehrsförderung

Während bis vor einigen Jahren noch der Umweltaspekt im Mittelpunkt der Diskussion um den Radverkehr stand, gewinnen der Radverkehr und auch der Fußverkehr vor allem aus gesellschaftlichen Gründen zunehmend an Bedeutung [6], [7].

Denn die demographische Entwicklung der Bevölkerung und die immer wichtiger werdende Gesundheitsvorsorge verlangen stadtplanerische Ansätze zur Integration nicht motorisierter Mobilität in den Alltag aller Bevölkerungsschichten. Gerade die Bewegungsmöglichkeit von Kindern und älteren Menschen muss im innerstädtischen Bereich wieder hergestellt, gefördert und erhalten werden. Hier kann das Radverkehrskonzept einen wertvollen Beitrag leisten.

### 11.4 Die Zukunft des Radverkehrs in Friedrichshafen

Das Radverkehrskonzept hat verkehrspolitisch bei allen beteiligten Personen und Gruppierungen einen Meinungsbildungsprozess ausgelöst und den Radverkehr vom lästigen Nischenthema zum weitgehend akzeptierten Bestandteil der Mobilitätskette gemacht. Der „Blick von außen“ durch das Planungsbüro Metron AG (CH) hat dabei einen unverzichtbaren Beitrag geleistet.

Wichtige Voraussetzungen für den Erfolg des Radverkehrskonzeptes sind der eigene Haushaltstitel mit ausreichenden finanziellen Mitteln, die personelle Kapazität und die Etablierung des Prozesses sowohl im Gemeinderat als auch im Arbeitskreis Radverkehr.

Besonders wertvoll ist, dass durch die Ansiedelung des Radverkehrskonzept-Beauftragten im Stadtbauamt die Möglichkeit geschaffen wurde, auch außerhalb konkreter Projekte des Radverkehrskonzeptes den Radverkehr in laufenden Straßenplanungen zu berücksichtigen.

Radfahren in Friedrichshafen ist durch das Radverkehrskonzept in den letzten Jahren sicherer und komfortabler geworden. Das Radverkehrskonzept hat weit über die Stadtgrenzen hinaus Anerkennung gefunden, was gleichzeitig Verpflichtung ist, in den Bemühungen nicht nachzulassen.

## 12 Literatur

- [1] Gesamtverkehrsplan Friedrichshafen 1994/95  
Karlheinz Schächterle, Helmut Siebrand, Juni 1995
- [2] Radverkehrskonzept Friedrichshafen, Abschlussbericht  
Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG, CH Brugg, April 2000
- [3] Das neue Radverkehrskonzept für Friedrichshafen!  
Infoblatt der Stadt Friedrichshafen  
Stadtplanungsamt Friedrichshafen, 2000
- [4] Fußgänger- und radfahrerfreundliche Gestaltung von kleinen Kreisverkehrsplätzen im Innerortsbereich  
Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Kap. 5.3.2.1  
Dankmar Alrutz, Jörg Stellmacher-Hein, August 2002
- [5] Umwelt- und Nachhaltigkeitsbericht 2003  
Schriftenreihe Umwelt der Stadt Friedrichshafen, Band 2  
Amt für Umwelt und Naturschutz Friedrichshafen, Dezember 2003
- [6] Gesellschaft im Wandel. Was kommt auf den Verkehr zu?  
Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg  
Siebtes Mainauer Mobilitätsgespräch, Juli 2004
- [7] Bewegung, Gesundheit und Rad; Projekt Wellcom  
Vortrag bei der Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg  
Billy Sperlich, Zentrum für Gesundheit der Deutschen Sporthochschule Köln  
Bad Urach, November 2004



