



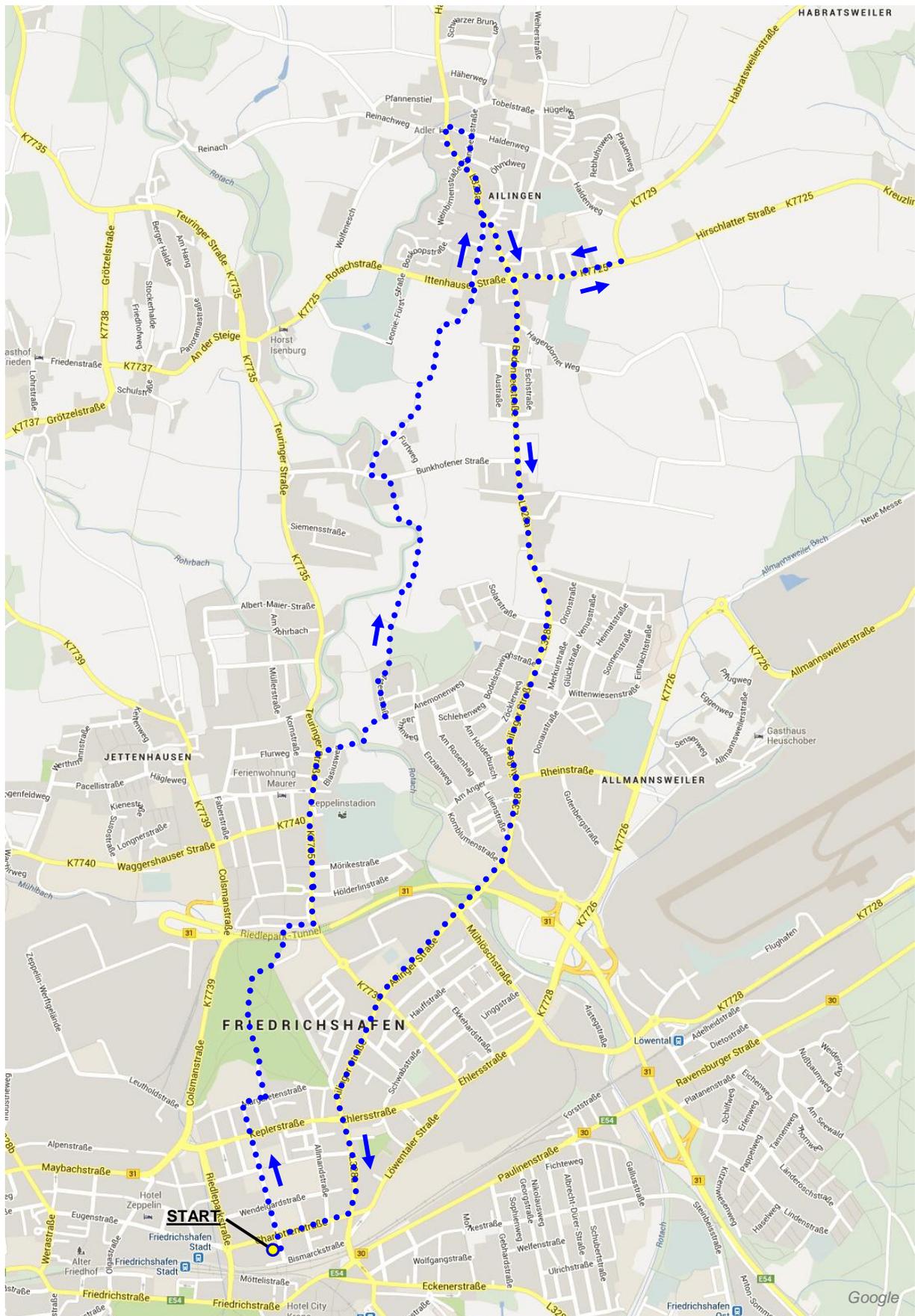
Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen

27. Juni 2013

Ailingen - ein Paradies für Radler?

Ailingen - ein Paradies für Radler?

Tourverlauf



Ailingen - ein Paradies für Radler?

Inhalt

1	Radverkehrsnetz	4
1.1	Fahrradwegweisung und Qualitätssicherung	4
1.2	Touristische Informationen	8
1.3	Durchlässigkeit des Radverkehrsnetzes	9
1.4	Radwegbreite	11
1.5	Oberflächenqualität	13
1.6	Entschärfung von Gefahrenstellen	14
1.7	Fahren auf der Fahrbahn	14
1.8	Fahrradstraße Kirchstraße	15
2	Kreisverkehr Ortsmitte.....	16
3	Abstellanlagen.....	18
3.1	Rathaus	18
3.2	Schulzentrum	18
3.3	Geschäfte, Einzelhandel	19
3.4	Fahrrad-Stellplatzrichtlinie	19
4	VIA-Radverkehrskonzept.....	20
4.1	Einführung	20
4.2	Querung Hirschlatter Straße - Habratsweiler Straße	20
4.3	Radroute Berg - Ailingen	21
4.4	Querungsinseln	21
5	Pressespiegel	22

Ailingen - ein Paradies für Radler?

1 Radverkehrsnetz

1.1 Fahrradwegweisung und Qualitätssicherung

Die kreisweite Wegweisung wurde 2006/2007 installiert und richtet sich vorwiegend an den Freizeitradverkehr. Die Wegweisung entspricht den Richtlinien der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) und somit dem bundeseinheitlichen Standard. Die Wegweisung nach FGSV-Standard baut auf Haupt- und Zwischenwegweisern auf. Hauptwegweiser zeigen an Knotenpunkten, an denen sich das Routennetz verzweigt, die Fern- und Nahziele mit der Kilometerangabe an, während Zwischenwegweiser lediglich mit einem Pfeil den Streckenverlauf bestätigen. Die ausgeschilderte Radroute vom Stadtzentrum Friedrichshafen nach Ailingen verläuft vom zentralen Wegweisungs-Knotenpunkt am Zeppelin-Museum weitgehend auf verkehrsarmen Wegen, d.h. durch den Riedlewald, entlang der Rotach und durch Obstanlagen. Es handelt sich um eine Süd-Nord-Hauptroute im kreisweiten Radroutennetz, welche weiter nach Oberteuringen und ins Deggenhauser Tal führt.

Es ist bekannt, dass Beschilderungen aufgrund von Beschädigungen (z.B. Wald- oder Bauarbeiten), Vandalismus oder Veränderungen der Streckenführung regelmäßig kontrolliert werden müssen, um eine fehler- und lückenlose Wegweisung dauerhaft zu gewährleisten. Gerade bei der Fahrrad- und Wanderwegweisung, die oftmals an Hecken und Waldrändern angebracht ist, kommt es in der Wachstumsperiode regelmäßig zu eingewachsenen Schildern.

Der ADFC hatte deshalb dem Landkreis, welcher die koordinierende Behörde für die Fahrradwegweisung im Bodenseekreis darstellt, bereits nach Fertigstellung der Wegweisung eine flächendeckende Qualitätssicherung angeboten, um die hohe Qualität der Wegweisung auch auf Dauer für den Radverkehr zu erhalten. Auf dieses Angebot, welches in ehrenamtlicher Arbeit von ADFC-Mitgliedern durchgeführt werden sollte, ist der Landkreis zum Bedauern des ADFC nie eingegangen. Somit sind auch in Friedrichshafen und im gesamten Bodenseekreis mittlerweile zahlreiche Mängel im Wegweisungsnetz festzustellen, auch auf der Route vom Stadtzentrum Friedrichshafen nach Ailingen.

Als Alternativlösung hatte der ADFC Pfosten-Aufkleber vorgeschlagen, um der Bevölkerung die Rückmeldung an die Behörden zu erleichtern, sollten Hinweise zur Beschilderung erforderlich sein. Diese Aufkleber wurden vom ADFC im Auftrag des Landkreises angebracht. Eine koordinierte und flächendeckende Qualitätssicherung kann durch die Aufkleber aber nicht ersetzt werden.



Bild 1: Aufkleber am Wegweisungspfosten

Ailingen - ein Paradies für Radler?

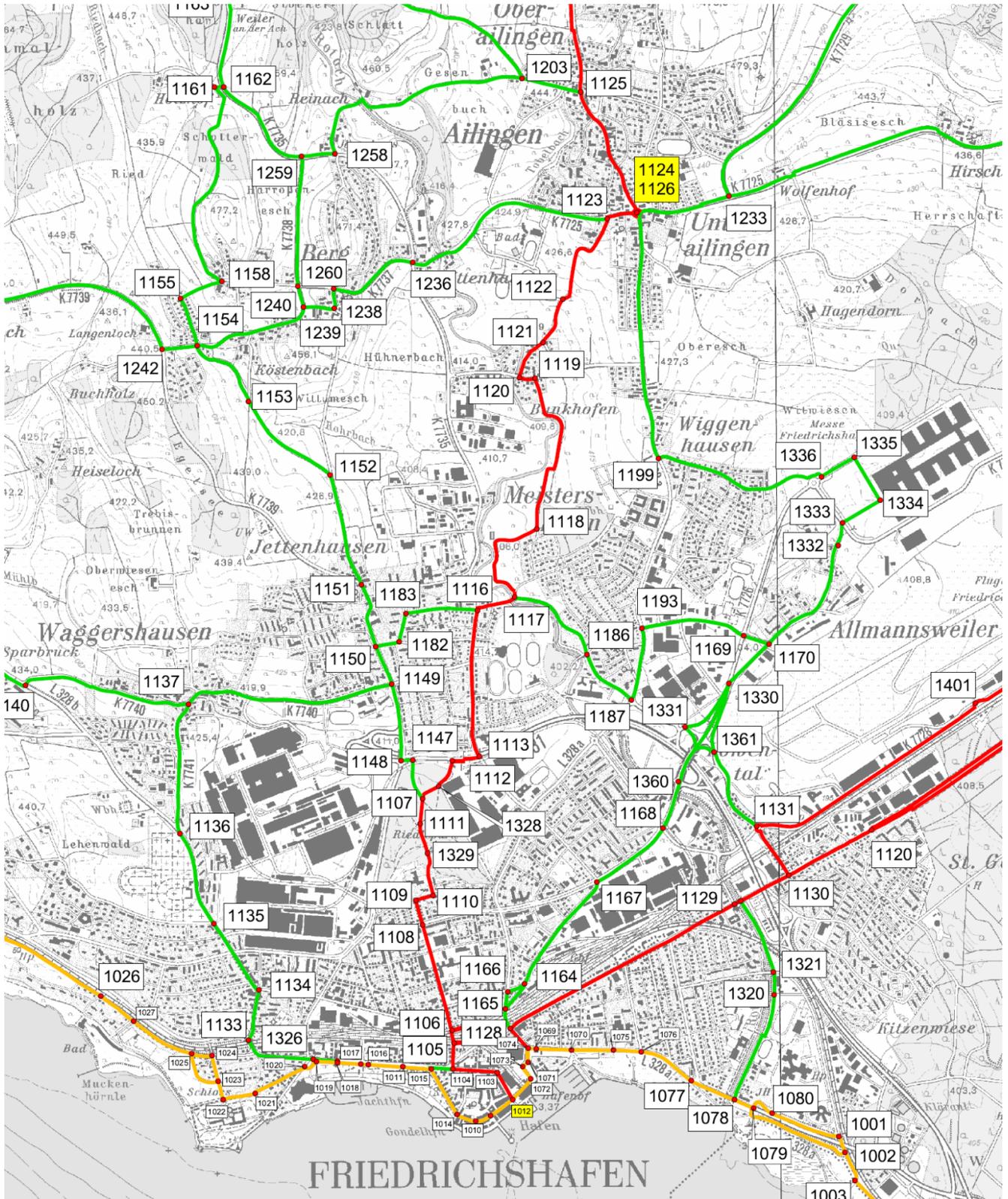


Bild 2: Wegweisungsplan mit nummerierten Schilderstandorten

Eine aktuelle Befahrung ergab, dass auf der Route nach Ailingen an der Hälfte der Schilderstandorte Bedarf für Nachbesserungen und Korrekturen besteht. Dies sind die Standorte 1328, 1116, 1117, 1118, 1119, 1122 und 1123). Im Umfeld des Standorts 1118 sind Schilderstandorte nachzurüsten.

Im aktuellen Zustand ist die Route nicht durchgängig ausgeschildert (siehe Bilder 3 - 12).

Ailingen - ein Paradies für Radler?



Bild 3: Im Riedlewald im nördlichen Bereich an der Arena ist der Zwischenwegweiser hinter Buschwerk angebracht.
Vorschlag: Verlegung des Wegweisers an den Zaun der Arena.



Bild 4: An der Teuringer Straße, Abzweigung Blasiusweg, ist der Wegweiser nach Ailingen durch einen anderen Wegweiser verdeckt.
Vorschlag: Änderung der Anordnung der Wegweiser oder Tabellenwegweiser.



Bild 5: Von der Rotachbrücke des Blasiusweges ist der Wegweiser nach Ailingen (links) durch einen anderen Wegweiser verdeckt.
Vorschlag: Änderung der Anordnung der Wegweiser oder Tabellenwegweiser.



Bild 6: An der Wendepalte der Aternstraße ist kein Wegweiser vorhanden, für Ortsfremde ist der weitere Verlauf der Strecke deshalb nicht ersichtlich.
Vorschlag: Neuen Wegweiser anbringen.



Bild 7: An der Aternstraße, Abzweigung Enzianstraße, ist der Fortgang der Route nicht ausgeschildert und somit unklar.
Vorschlag: Neuen Wegweiser anbringen.



Bild 8: An der Einmündung der Radroute in die Bunkhofener Straße fehlt der Wegweiser für den weiteren Verlauf der Route.
Vorschlag: Neuen Wegweiser anbringen.

Ailingen - ein Paradies für Radler?



Bild 9: An der Abzweigung zur Leonie-Fürst-Straße (links) und zur Ittenhauser Straße (rechts) zeigen Zwischenwegweiser beide Richtungen an. Die Route nach Ailingen und zum weiteren Fernziel Oberteuringen (rechts) ist nicht erkennbar.

Vorschlag: Zwischenwegweiser durch Hauptwegweiser mit Angabe der Zielorte Ailingen und Oberteuringen ersetzen.



Bild 10: An der Ittenhauser Straße beim Roncalli-Haus ist Ailingen nicht mehr genannt, obwohl der Ortskern (Kreisverkehr bzw. Rathaus) noch nicht erreicht ist. Für Ortsunkundige ist nicht erkennbar, dass sie sich bereits in Ailingen befinden.

Vorschlag: Fortsetzung der Angabe „Ailingen“ bis zum Rathaus oder Aufnahme der Zielpiktogramme „Zentrum“ und „Info“.



Bild 11: Bei der Einfahrt von der Ittenhauser Straße in den Kreisverkehr sind alle Fahrtrichtungen in einem Tabellenwegweiser mit kleinen Kreisverkehrssymbolen beschildert. Diese Beschilderung kann von Radfahrern bei der Einfahrt in den Kreisverkehr nur schwer erkannt werden.

Vorschlag: Tabellenwegweiser an besser sichtbaren Standort verlegen und zusätzlich Hauptwegweiser an den jeweiligen Ausfahrtsästen anbringen.



Bild 12: Das Rathaus mit der Tourist-Information ist für den Freizeitradverkehr das zentrale Ziel. Bisher ist am Rathaus nur die Wanderwegweisung vorhanden.

Vorschlag: Den Standort am Rathaus als Knotenpunkt der Fahrradwegweisung einrichten und Hauptwegweiser für alle abgehenden Routen anbringen.

Ailingen - ein Paradies für Radler?

1.2 Touristische Informationen

Am Rathaus sind heute eine Infotafel mit einem Standard-Stadtplan und eine Infotafel mit dem Routennetz der Wanderwegweisung vorhanden. Informationen zu den touristischen Radrouten fehlen. Der ADFC fordert seit der Fertigstellung des kreisweiten Wegweisungsnetzes, an Knotenpunkten mit touristischer Bedeutung Infotafeln aufzustellen, welche das ausgeschilderte Radroutennetz darstellen. Fahrrad-Infotafeln sind ein wichtiger Bestandteil der touristischen Fahrrad-Infrastruktur.



Bild 13: Infotafel mit Stadtplan am Rathaus Ailingen



Bild 14: Infotafel der kreisweiten Wanderwegweisung am Rathaus Ailingen



Bild 15: Beispiel einer Fahrrad-Infotafel am Bahnhof Hergatz

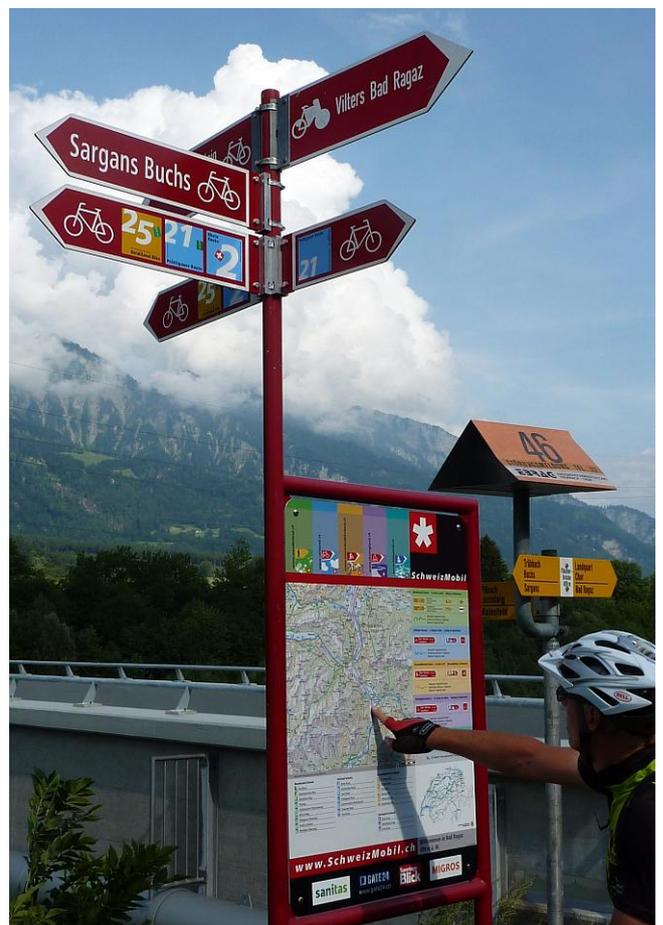


Bild 16: Beispiel einer Fahrrad-Infotafel mit Wegweisung in der Schweiz

Ailingen - ein Paradies für Radler?

1.3 Durchlässigkeit des Radverkehrsnetzes

Radfahren wird umso attraktiver, je einfacher, sicherer, komfortabler und schneller das gewünschte Ziel erreicht werden kann. Radfahrer nutzen die für ihre Bedürfnisse passenden Wege, das können im Alltagsverkehr sowohl Strecken an Hauptstraßen als auch „Schleichwege“ in verkehrsberuhigten Bereichen und in Siedlungen sein. Aus diesem Grund ist es wichtig, ein dichtes und durchgängiges Netz an fahrradtauglichen Strecken anzubieten.

Deshalb kommt nicht nur klassischen Radverkehrsanlagen wie Radwegen oder Schutzstreifen an Hauptstraßen (z.B. Bodenseestraße, Hirschlatter Straße) eine hohe Bedeutung zu, sondern auch dem vorhandenen Straßennetz abseits der Hauptverkehrsachsen. Durch einfache und kostengünstige Maßnahmen ist es hier oftmals möglich, das Netz an Verbindungswegen in einer Gemeinde zu verbessern. Dies wird insbesondere ermöglicht durch die

- Freigabe von Einbahnstraßen
- Kennzeichnung von Sackgassen, die für Radfahrer durchlässig sind
- Freigabe von Fußwegen

Freigabe von Einbahnstraßen

Die Straßenverkehrsordnung ermöglicht die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr durch die Zusatzbeschilderung „Radfahrer frei“.

In Ailingen empfiehlt der ADFC folgende Einbahnstraßen für den Radverkehr freizugeben:

- Nördlicher Abschnitt der Eschstraße
- Haldenweg zwischen Hauptstraße und Sambethstraße

Es liegen keine der in der VwV-StVO genannten Ausschlusskriterien vor.



Bild 17: Eschstraße, Blick vom Hagendorner Weg.



Bild 18: Eschstraße, Blick in Richtung Hagendorner Weg.

Ailingen - ein Paradies für Radler?



Bild 19: Haldenweg, Blick von der Hauptstraße



Bild 20: Haldenweg, von der Sambethstraße

Kennzeichnung von Sackgassen

Die Straßenverkehrsordnung führte in der letzten Novelle das Zeichen 257.1 ein, welches die Durchlässigkeit einer Sackgasse für den Rad- und Fußverkehr anzeigt. Gerade für ortsfremde Radfahrer, also Urlauber und Gäste, stellt dieses Schild eine Erleichterung dar. Erfahrungsgemäß sind Sackgassen für Radler und Fußgänger meistens durchlässig, aber beim Zeichen 357 „Sackgasse“ besteht dennoch stets die Unsicherheit, ob die Sackgasse durchlässig ist oder nicht. Das neue Zeichen 357.1 zeigt somit den Unterschied zu „tatsächlichen“ Sackgassen an.



Bild 21: Zeichen 357.1 StVO
„Durchlässige Sackgasse“

In Ailingen, aber auch im gesamten Stadtgebiet von Friedrichshafen, wird bei der Mehrzahl der Sackgassen noch keine Unterscheidung in „durchlässig“ und „nicht durchlässig“ gemacht. Der ADFC empfiehlt bei durchlässigen Sackgassen die Umrüstung der Schilder von Zeichen 357 auf Zeichen 357.1. Die folgenden Bilder stellen Beispiele dar, es sind weitaus mehr Sackgassen betroffen.



Bild 22: Durchlässige Sackgasse am Roncalli-Haus
(Einfahrt Ittenhauser Straße)



Bild 23: Durchlässige Sackgasse an der Boskoopstraße
(Einfahrt Ittenhauser Straße)

Ailingen - ein Paradies für Radler?



Bild 24: Durchlässige Sackgasse an der Weinbirnenstraße (Einfahrt Hauptstraße)



Bild 25: Nicht durchlässige Einbahnstraße am Öhmdweg (Einfahrt Eckmähde)

Freigabe von Fußwegen

Es ist grundsätzlich nicht sinnvoll, den Rad- und Fußverkehr auf gemeinsamen Wegen zu führen, denn auf gemeinsamen Wegen kommen häufig Konflikte und Unfälle vor. In bestimmten Fällen kann es für den Radverkehr allerdings sinnvoll und für den Fußverkehr unschädlich sein, gemeinsame Rad- und Fußwege anzulegen oder Fußwege für den Radverkehr freizugeben.

In Ailingen wäre die Öffnung des Fußweges vom Hügelweg zur Haldenbergkapelle für den Radverkehr anzustreben. Dieser Weg dient auch als Zufahrt zum Bolzplatz und ist als Feldweg ausgebaut.



Bild 26: Hügelweg, Richtung Haldenberg



Bild 27: Hügelweg, Richtung Haldenberg

1.4 Radwegbreite

Gemeinsame Geh- und Radwege (Zeichen 240 StVO), in baulicher Ausführung getrennt von der Fahrbahn, müssen gemäß VwV-StVO innerorts eine Mindestbreite von 2,50 m und außerorts von 2,00 m (Regelmaß 2,40 m) aufweisen. Mindestmaße von Radwegen gelten nach der VwV-StVO immer für geringe Verkehrsmengen des Radverkehrs. Auf wichtigen Achsen des Radverkehrs, z.B. auf Schulwegen, wären somit erheblich breitere Querschnitte erforderlich.

Ailingen - ein Paradies für Radler?

Auch in Ailingen sind bei baulichen Geh- und Radwegen in der Regel nur die in der VwV-StVO und in der ERA 2010 aufgeführten Mindestmaße vorzufinden. Diese Mindestmaße sind nicht für eine sichere und konfliktfreie Benutzung durch Fußgänger und Radfahrer geeignet.

Bei zwei Radwegen in Ailingen wird die Mindestbreite unterschritten. Dies führt zu gefährlichem Begegnungsverkehr, zu Konflikten und reduziert die Akzeptanz dieser Radwege z.B. für Rennradfahrer:

- Der gemeinsame Geh-/Radweg (in beiden Fahrrichtungen benutzungspflichtig) an der Hauptstraße (L328a) am nördlichen Ortsende weist ab dem Bäumlinger Weg nur eine Breite von 1,80 m auf (Mindestmaß: 2,00 m).
- Der gemeinsame Geh-/Radweg an der Ittenhauser Straße zwischen der Leonie-Fürst-Straße und dem Roncalli-Haus weist eine Breite von 1,90 m auf (Mindestmaß: 2,50 m).

Diese Radwege sollten auf die vorgeschriebenen Breiten ausgebaut werden. Als Kurzfristmaßnahme kann die Benutzungspflicht für den Radverkehr aufgehoben werden, indem ein Gehweg „Radfahrer frei“ angeordnet wird. Beim Radweg an der Ittenhauser Straße muss berücksichtigt werden, dass der Weg durch die geplante Seniorenwohnstätte verstärkt von mobilitätseingeschränkten Personen benutzt werden wird und hier eine gemeinsame Nutzung durch den Radverkehr problematisch ist.



Bild 28: Gemeinsamer Geh-/Radweg (Beidrichtungsverkehr) an der Hauptstraße (L328a) am Bäumlinger Weg



Bild 29: Gemeinsamer Geh-/Radweg an der Hauptstraße (L328a) ab dem Bäumlinger Weg Richtung Norden: Radwegbreite nur ca. 1,80 m



Bild 30: Gemeinsamer Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr) an der Ittenhauser Straße an der Leonie-Fürst-Straße



Bild 31: Gemeinsamer Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr) an der Ittenhauser Straße zwischen der Leonie-Fürst-Straße und Roncalli-Haus: Radwegbreite nur ca. 1,90 m

Ailingen - ein Paradies für Radler?

1.5 Oberflächenqualität

Für den Radverkehr bedeutet eine mangelhafte Oberflächenqualität der Fahrbahn oder auf Radwegen nicht nur eine Komforteinbuße, sondern auch eine erhöhte Sturzgefahr. Einige Radwege in Ailingen weisen erhebliche Mängel der Oberfläche auf, was entweder durch häufige Tiefbauarbeiten (innerorts) oder Wurzelaufrüche (außerorts) verursacht wird. Aber auch Fahrbahnschäden im Bereich von Fahrradschutzstreifen sind vorhanden.

Bodenseestraße (L328a)



Bild 32: Der Radweg ist durch zahlreiche Asphaltarbeiten in einem sehr schlechten Zustand. Eine durchgehende Belagsanierung oder alternativ eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist dringend erforderlich.

Hauptstraße (L328a)



Bild 33: Beim Schutzstreifen an der Hauptstraße sind Belagsmängel vorhanden.

Habratsweiler Straße (K7729)



Bild 34: Beim Radweg an der Habratsweiler Straße sind einzelne größere Belagsmängel durch Wurzelaufrüche vorhanden. Der Radweg ist außerdem durch starken Bewuchs von angrenzenden Hecken öfters in seiner nutzbaren Breite stark eingeschränkt.

Hirschlatte Straße (K7725)



Bild 35: Es sind auf dem gesamten Streckenabschnitt bis Kehlen erhebliche Belagsmängel durch Wurzelaufrüche und Welligkeiten vorhanden. Dieser Radweg weist bezüglich der Oberflächenqualität die schlechteste Qualität im gesamten Stadtgebiet Friedrichshafens auf. Auch dieser Radweg ist durch Bewuchs in seiner nutzbaren Breite stark eingeschränkt.

Ailingen - ein Paradies für Radler?

1.6 Entschärfung von Gefahrenstellen

Der Radweg entlang der Hirschlatter Straße in Fahrtrichtung Ailingen ändert vor dem Wolfenhof seine Linienführung, indem er näher an die Fahrbahn geführt wird. Dieser Schwenk wurde mit einer markierten Linie und zwei Leitbaken (Zeichen 605 StVO) verdeutlicht. Hinter den Leitbaken befindet sich ein Stacheldraht, dieser stellt trotz der Warnhinweise eine unnötige Gefährdung für Radfahrer dar. Stacheldraht darf auf keinen Fall in der Nähe von Radwegen angebracht werden!



Bild 36: Hirschlatter Straße, am Wolfenhof



Bild 37: Hirschlatter Straße, am Wolfenhof

1.7 Fahren auf der Fahrbahn

An der Ittenhauser Straße in Fahrtrichtung Berg bestand früher folgende Radverkehrsführung:

- Von der Kirchstraße bis zur Einmündung Boskoopstraße war die Benutzung der Fahrbahn oder alternativ des freigegebenen Gehweges möglich.
- An der Einmündung der Boskoopstraße war die Querung der Ittenhauser Straße erforderlich.
- Von der Leonie-Fürst-Straße bis zum Beginn des Schutzstreifens in der Rotachstraße bestand ein linksseitiger benutzungspflichtiger Radweg.
- Am Ortschild war die erneute Querung der Ittenhauser Straße erforderlich, da in der Rotachstraße bis zur Einmündung in die Teuringer Straße ein Schutzstreifen bestand.



Bild 38: Ittenhauser Straße an der Leonie-Fürst-Straße
Richtung Ittenhausen: Benutzungspflichtiger
Radweg (Bild: 2009)



Bild 39: Ittenhauser Straße an der Leonie-Fürst-Straße
Richtung Ittenhausen: Gehweg „Rad-
fahrer frei“ (Bild: 2013)

Ailingen - ein Paradies für Radler?

Auf Antrag des ADFC wurde die Benutzungspflicht des linksseitigen Radweges ab der Leonie-Fürst-Straße aufgehoben. Somit entfielen zwei Querungen der Ittenhauser Straße. Radfahrer haben nun die Wahlmöglichkeit, von Ailingen nach Berg durchgehend auf der Fahrbahn (z.B. Rennradfahrer) oder - zwei Querungen in Kauf nehmend - auf freigegebenen Gehwegen zu fahren.

1.8 Fahrradstraße Kirchstraße

Die Kirchstraße ist heute eine Tempo 30-Zone und eine für Kraftfahrzeuge gesperrte Anliegerstraße. Dies wird durch folgende drei Schilder angezeigt:

- Zeichen 274.1 „Tempo 30-Zone“
- Zeichen 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge (Krafträder, auch mit Beiwagen, Kleinkrafträder und Mofas sowie sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge)“
- Zeichen 1020-30 „Anlieger frei“

Der ADFC schlägt vor, die Kirchstraße in eine Fahrradstraße umzuwidmen.

Eine Fahrradstraße beinhaltet die bereits bisher geltende Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 (analog Zeichen 274.1) und schließt Kraftfahrzeuge aus (analog Zeichen 260). Eine Fahrradstraße kann für die Kraftfahrzeuge von Anliegern freigegeben werden (mit Zeichen 1020-30).

Die Vorteile einer Fahrradstraße am Kirchweg wären:

- Reduzierung von drei auf zwei Schilder („Abbau des Schilderwaldes“)
- Radfahrer dürfen nebeneinander fahren
- Sichtbare Förderung des Radverkehrs



Bild 40: Kirchstraße, Blick von der Ittenhauser Straße



Bild 41: Kirchstraße, Blick von der Hauptstraße

Ailingen - ein Paradies für Radler?

2 Kreisverkehr Ortsmitte

Am 12. Mai 2002 wurde der Ailinger Kreisverkehr eröffnet. Auch das Metron-Radverkehrskonzept hatte den Umbau des bisher lichtsignalgesteuerten Knotenpunktes zu einem Kreisverkehr empfohlen.

Durch Beobachtungen vor Ort kann festgestellt werden, dass die Mehrheit der Kraftfahrzeuge zu schnell durch den Kreisverkehr fährt. Der Kreisverkehr, welcher aufgrund von baulichen Randbedingungen nicht größer und nicht exakt in der Mitte der zuführenden Straßen gebaut werden konnte, wird in den Fahrrichtungen Ost-West und Nord-Süd von Kraftfahrzeugen nahezu geradlinig durchfahren. Aber auch bei den anderen Fahrbeziehungen erreicht der Kreisverkehr nicht die erforderliche geschwindigkeitsdämpfende Wirkung.



Bild 42: Dieser Pkw fährt korrekt durch den Kreisverkehr



Bild 43: Unzulässiges Überfahren des Innenringes



Bild 44: Unzulässiges Überfahren des Innenringes



Bild 45: Unzulässiges Überfahren des Innenringes



Bild 46: Unzulässiges Überfahren des Innenringes



Bild 47: Unzulässiges Überfahren des Innenringes

Um eine möglichst große Ablenkung der Fahrtrichtung zu erreichen und dadurch die Fahrzeuggeschwindigkeit zu reduzieren, soll ein Höhenabsatz am gepflasterten Innenring Autofahrer davon abhalten, die Mittelinsel zu überfahren. Dieser in den Bauvorschriften festgelegte Höhenabsatz von vier bis fünf Zentimeter Höhe in Verbindung mit einer umlaufenden Markierung soll helfen, die Straßenverkehrsordnung umzusetzen, die hierzu folgende Vorschrift beinhaltet:

„Die Mittelinsel des Kreisverkehrs darf nicht überfahren werden. Ausgenommen davon sind Fahrzeuge, denen wegen ihrer Abmessungen das Befahren des Kreisverkehrs sonst nicht möglich wäre.“ (§ 9a Abs. 2 StVO)

Nur Busse und Lkw dürfen also den Innenring überfahren. Der fehlende Höhenabsatz und die fehlende umlaufende Markierung am Ailinger Kreisverkehr ist somit eine der Hauptursachen für die hohen Geschwindigkeiten im Kreisverkehr und Mitursache für Unfälle.

Der ADFC fordert deshalb, beim Kreisverkehr in Ailingen am gepflasterten Innenring den erforderlichen Höhenabsatz und den vorgeschriebenen umlaufenden weißen Breitstrich anzubringen.

Ailingen - ein Paradies für Radler?



Bild 48: Bei der Zufahrt aus der Bodenseestraße ist eine Ausleitung vom Radweg auf die Fahrbahn vorhanden. Die Verflechtungsstrecke für das „Reißverschlussverfahren“ ist allerdings zu kurz. Auch wegen der leichten Steigung werden Radfahrer von Pkw häufig in der Zufahrt überholt.



Bild 49: An der Zufahrt aus der Hirschlatter Straße kommen Radfahrer wegen des vorübergehenden Schutzstreifens überwiegend auf der Fahrbahn an und fahren korrekt in den Kreisverkehr ein.



Bild 50: Bei geringerem Kfz-Verkehrsaufkommen befahren Radfahrer den Kreisverkehr eher auf der Fahrbahn.

Der Kreisverkehr in seiner heutigen Ausführung wird von vielen Radfahrern nicht auf der Fahrbahn durchfahren, wie es eigentlich verkehrsrechtlich vorgesehen ist. Aufgrund von Beobachtungen kann festgestellt werden, dass etwa die Hälfte der Radfahrer auf den angrenzenden Fußwegen um den Kreisverkehr fährt und die vorhandenen Fußgängerüberwege zum Queren benützt. Dieses Verhalten ist möglicherweise darin begründet, dass sich viele Radfahrer im Kreisverkehr aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nicht sicher fühlen.

In den Kreisverkehrszufahrten kommen außerdem Überholvorgänge von Kraftfahrzeugen mit zu geringem Seitenabstand vor (siehe Bild 48), wodurch manche Radfahrer vor dem Kreisverkehr auf den Gehweg wechseln, um sich „in Sicherheit“ zu bringen.



Bild 51: Vor allem weniger routiniertere Radfahrer befahren die Seitenbereiche und Fußgängerüberwege des Kreisverkehrs.



Bild 52: Siehe Bild 51.



Bild 53: Ein hoher Anteil der Radfahrer bevorzugt die angrenzenden Seitenbereiche bzw. Fußwege anstatt den Kreisverkehr.

Eine weitere Problematik stellen die fehlenden Querungsmöglichkeiten an der Bodenseestraße, Hirschlatter Straße und Ittenhauser Straße dar. Aus diesem Grund benutzen Radfahrer bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen vermehrt die linksseitigen Fuß- oder Radwege bis zum Kreisverkehr, um an den Fußgängerüberwegen auf die andere Fahrbahnseite zu gelangen.

Ailingen - ein Paradies für Radler?

3 Abstellanlagen

3.1 Rathaus

Die Fahrradabstellanlagen am Rathaus und der Tourist-Information entsprechen nicht den Anforderungen an diebstahlsichere, standfeste und komfortable Abstellmöglichkeiten. Sie sind außerdem mehrheitlich beschädigt und somit unbenutzbar.

Es sollten Abstellanlagen nach dem Standard der Stadt Friedrichshafen aufgestellt werden.



Bild 54: Am Eingang des Rathauses sind verbogene und somit unbenutzbare Felgenklemmer vorhanden. Es fehlt eine Überdachung. Hinzu kommt, dass die Zufahrt zum Rathausplatz für Radfahrer verboten ist (Zeichen 239 StVO „Fußgänger“).



Bild 55: Am Vorplatz sind sechs Rahmenhalter vorhanden, von denen zwei nicht benutzbar sind. Für viele moderne Fahrradtypen, z.B. Pedelecs, sind diese Rahmenhalter nicht geeignet. Die Überdachung der Fahrradständer ist nicht ausreichend.

3.2 Schulzentrum

Am Schulzentrum sind sowohl moderne Fahrradparker des Typs „Kilian Favorit“ (Bild 56) als auch alte, untaugliche Felgenklemmer (Bild 57) vorhanden.

Es sollten alle Abstellanlagen dem Standard der Stadt Friedrichshafen entsprechen.



Bild 56: An der Zufahrt von der Gartenstraße sind moderne Fahrradständer vorhanden.



Bild 57: An der Zufahrt vom Alpenblickweg sind Felgenklemmer vorhanden.

Ailingen - ein Paradies für Radler?

3.3 Geschäfte, Einzelhandel

Fahrradabstellanlagen an Geschäften des Einzelhandels und den verschiedenen Alltagszielen sind i.d.R. nicht vorhanden oder in schlechtem Zustand. Eine Initiative der Ortsverwaltung zusammen mit den ansässigen Unternehmen für bessere Fahrradabstellmöglichkeiten wäre ein Service für die Rad fahrenden Kunden und eine gute Werbung, in Ailingen mit dem Fahrrad zum Einkaufen zu fahren.



Bild 58: Das abgebildete Beispiel zeigt das zum Abstellen von Fahrrädern völlig untaugliche und bereits beschädigte Modell „Spiralo“.

3.4 Fahrrad-Stellplatzrichtlinie

In Friedrichshafen ist seit dem 01.01.2007 eine Fahrrad-Stellplatzrichtlinie („Richtlinien über die Herstellung und Bereithaltung von Abstellplätzen für Fahrräder in Friedrichshafen“) in Kraft. Diese beschreibt den Standard für die Anlage von Fahrradabstellanlagen bei Neu- und Umbauten von Gebäuden und damit die Qualität der Fahrradparker sowie die baulichen Rahmenbedingungen. Ziel der Richtlinie ist es, die Nutzung des Fahrrades zu fördern.

Leider wird die Fahrrad-Stellplatzrichtlinie von Bauherren oft vollständig ignoriert oder nicht ausreichend beachtet, aber auch von der Baubehörde nur lückenhaft kontrolliert.



Bild 59: Das neue Gebäude Haldenweg 2 besitzt eine Fahrradabstellanlage im Freien. Dieses Gebäude stellt ein zufällig gewähltes Beispiel dar.



Bild 60: Die Abstellanlage des Gebäudes Haldenweg 2 entspricht wegen der vorhandenen Vorderradhalter („Felgenklemmer“) nicht den Vorgaben der Fahrrad-Stellplatzrichtlinie.

Ailingen - ein Paradies für Radler?

4 VIA-Radverkehrskonzept

4.1 Einführung

Die Stadt Friedrichshafen beauftragte 2012 das Planungsbüro VIA Köln e.G. mit der Fortschreibung des städtischen Radverkehrskonzeptes. Die Fertigstellung und Beschlussfassung des Radverkehrskonzeptes durch den Gemeinderat ist für Juli 2013 vorgesehen. Der Abschlussbericht und der Maßnahmenkatalog lag zum Zeitpunkt der „Radlers Höhen und Tiefen“ nicht öffentlich vor.

Das VIA-Radverkehrskonzept sieht auch für Ailingen verschiedene Maßnahmen vor, um die Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs zu verbessern. Es werden in den drei folgenden Kapiteln einige ausgewählte Vorschläge vorgestellt.

4.2 Querung Hirschlatter Straße - Habratsweiler Straße

Bereits im Metron-Radverkehrskonzept 2001 wurde der Verbesserungsbedarf an der Einmündung der Habratsweiler Straße in die Hirschlatter Straße beschrieben und ein Verbesserungsvorschlag vorgelegt. Aufgrund des dauerhaft zu geringen Budgets für Radverkehrsmaßnahmen und der Zuständigkeit des Landratsamtes wurde der Verbesserungsvorschlag bisher nicht umgesetzt.

Die Problematik der Radverkehrsführung an dieser Einmündung besteht vor allem in der Fahrtrichtung vom Ortszentrum Ailingen nach Habratsweiler und Hirschlatt:

- Vom Kreisverkehr kommend wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. An der Einmündung der Habratsweiler Straße biegen Radfahrer links ab, erreichen damit allerdings die Habratsweiler Straße auf der Fahrbahn. Um den linksseitigen Radweg der Habratsweiler Straße zu erreichen, ist im Einmündungsbereich „Improvisation“ erforderlich. Es besteht keine sichere Radverkehrsführung, um auf den linksseitigen Radweg an der Habratsweiler Straße zu gelangen.
- Für die Fahrtrichtung Hirschlatt ist ebenfalls das Einordnen auf dem Linksabbiegestreifen erforderlich, was für erfahrene Radfahrer kein Problem darstellt, für unsichere Radfahrer oder Familien mit selbst fahrenden Kindern nicht zumutbar ist.



Bild 61: Hirschlatter Straße, Blick von Westen Richtung Einmündung Habratsweiler Straße



Bild 62: Hirschlatter Straße (rechts), Einmündung der Habratsweiler Straße (links)

Das VIA-Radverkehrskonzept schlägt eine Querungsinsel in der Hirschlatter Straße vor, um diese Situation zu verbessern.

Ailingen - ein Paradies für Radler?

4.3 Radroute Berg - Ailingen

Von Berg nach Ailingen ist keine Radverkehrsführung vorhanden, welche als sicherer Schulweg bezeichnet werden kann. Der ADFC hatte deshalb einen Radweg an der Grötzelstraße zwischen der Dekan-Rogg-Straße und der Teuringer Straße (K7735) sowie einen Radweg auf der Ostseite der Teuringer Straße zwischen der Rotachstraße und der Einmündung Reinach vorgeschlagen. Diese neuen Radwege wurden ins VIA-Radverkehrskonzept aufgenommen.

4.4 Querungsiseln

Zur Absicherung der Querungen für Radfahrer an Hauptstraßen sieht das VIA-Radverkehrskonzept Querungshilfen an folgenden Stellen vor:

- Ittenhauser Straße am Roncalli-Haus (Kirchweg)
- Ittenhauser Straße beim Beginn Schutzstreifen Rotachstraße
- Bodenseestraße, Einmündung Bunkhofener Straße
- Teuringer Straße, Einmündung Bunkhofener Straße
- Grötzelstraße, Einmündung der Talbahnstraße
- Teuringer Straße, Einmündung Holzhof

Diese Querungsiseln sind eine Vorgabe der ERA 2010, denn am Übergang von einer Radverkehrsführung auf einer Seite der Fahrbahn in eine Führung auf beiden Fahrbahnseiten werden zukünftig sichere Querungsmöglichkeiten für Radfahrer gefordert.



Impressum:

ADFC Kreisverband Bodenseekreis
Friedrichstraße 36/2
88045 Friedrichshafen
Tel. 07541/44452
bodenseekreis@adfc-bw.de
www.adfc-bw.de/bodenseekreis

5 Pressespiegel

Fahrrad-Infrastruktur im Fokus

ADFC fährt Radwege mit Erstem Bürgermeister Stefan Köhler ab

Friedrichshafen-Ailingen – Bei der verkehrspolitischen Tour „Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“ stand am Donnerstag die Fahrrad-Infrastruktur in Ailingen auf dem Programm. Erster Bürgermeister Stefan Köhler, Mitarbeiter der Stadtverwaltung, Gemeinde- und Ortschaftsräte sowie Bürger folgten der Einladung des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC), berichtet der Verein in einer Mitteilung.

Die Tour startete am Technischen Rathaus und führte auf der ausgeschilderten Radroute in die größte Ortschaft Friedrichshafens. Auf der Strecke zeigte der ADFC, dass die Beschilderung teilweise nicht erkennbar oder sogar fehlerhaft ist. Der ADFC-Kreisvorsitzende Bernhard Glatthaar beklagte: „Der ADFC hatte dem Landkreis schon vor Jahren eine Qualitätssicherung der



Fahrradwegweisung angeboten, doch leider ging der Landkreis nie darauf ein. Das Ergebnis ist nun diese lückenhafte Beschilderung.“

In Ailingen an der Ittenhauser Straße lobte Glatthaar eine umgesetzte Änderung der Radwegführung Richtung Berg, denn wo man früher zweimal die Fahrbahn queren musste, kann man heute durchgehend auf der Fahrbahn fahren. Zwei Vorschläge des ADFC lösten bei den Teilnehmern kontroverse

Diskussionen aus, zunächst die Idee, an der Kirchstraße eine Fahrradstraße einzurichten, und später am Haldenweg die Öffnung der Einbahnstraße für Radfahrer. Der ADFC argumentierte, beide Maßnahmen könnten das Radwegenetz abseits der Hauptstraßen attraktiver machen. Am Beispiel eines Mehrfamilienhauses zeigte der ADFC, dass die städtische Fahrrad-Stellplatzrichtlinie bessere Fahrradstände vorschreibt als die vorhandenen Felgenklemmer. Bür-

An der Abzweigung von der Hirschlatte zur Habratsweiler Straße stellte Erster Bürgermeister Stefan Köhler (Dritter von rechts) den geplanten Bau der Querunginsel vor.

BILD: ADFC

SÜDKURIER 2013-06-29

FRIEDRICHSHAFEN

Verbesserungen für die Radwege

Der ADFC fuhr die Radwege in Ailingen mit Erstem Bürgermeister Stefan Köhler ab. Kritik gab es dabei schon an der ausgeschilderten Radroute von der Innenstadt in die größte Ortschaft Friedrichshafens, sie sei teilweise nicht erkennbar oder sogar fehlerhaft. In Ailingen schlug der ADFC vor, an der Kirchstraße eine Fahrradstraße einzurichten.

germeister Köhler sagte laut ADFC zu, sich darum zu kümmern.

Am Rathausplatz wünschte sich der ADFC bessere Informationen für radfahrende Gäste, indem auch am Rathaus Fahrradwegweiser aufgestellt werden sollten, ergänzt durch eine Infotafel mit dem Radroutennetz.

Die nächste Station der Tour führte an die Hirschlatte Straße zur Abzweigung der Habratsweiler Straße. Hier plant die Stadt eine Querungshilfe für Radfahrer. Die Vertreter der Stadt stellten die Planung vor. Am Kreisverkehr in Ailingen angekommen waren sich die Teilnehmer der Tour einig, dass viele Autos zu schnell durch den Kreisverkehr fahren. Der ADFC machte als eine der Ursachen die fehlende Erhöhung und Markierung des Innenringes aus. Erster Bürgermeister Stefan Köhler berichtete von der geplanten Sanierung des Kreisverkehrs, bei der diese wichtige Verbesserung berücksichtigt werden könne.

Ailingen ist kein reines Paradies für Fahrradfahrer

Entscheidungsträger gehen mit ADFC auf Radtour

Schwäbische Zeitung
2013-06-29

AILINGEN (gus) - Zwölf Kilometer, zehn Haltepunkte und zahlreiche Verbesserungsvorschläge für den Radverkehr – das ist das zahlenmäßige Fazit von „Radlers Höhen und Tiefen“, der jährlichen Radtour des ADFC Bodenseekreis. Dabei hatte der ADFC diesmal die Ortschaft Ailingen auf den Prüfstand gestellt.

Mit in die Pedale traten Vertreter des Ortschafts- und Gemeinderats sowie der Stadtverwaltung, allen voran Bürgermeister Stefan Köhler. Es sind vor allem viele kleine Dinge, die dem ADFC-Vorsitzenden Bernhard Glatthaar ein Dorn im Auge sind. Beispielsweise die Beschilderung, die generell „vorbildlich im Bodenseekreis ist“. Auf dem Weg von der Stadt nach Ailingen seien allerdings viele Schilder „nicht sichtbar, ganz schlecht sichtbar oder sie fehlen“. Bedauerlich fand Glatthaar in diesem Zusammenhang, dass das Landratsamt das Angebot des ADFC einer ehrenamtlichen Qualitätssicherung nicht angenommen hat.

Die Wegweisung war auch Thema am Rathaus in Ailingen. Der ADFC schlägt vor, das Rathaus mit der Tourist-Info als Knotenpunkt auszuweisen und eine Schautafel mit den Routen im Kreis aufzustellen. Bei der Gestaltung könne man sich am Landkreis Lindau orientieren, wo solche Tafeln – ähnlich wie in der Schweiz – bereits realisiert sind. Auch Melanie Raßmann, Leiterin der Tourist-Info,

schloss sich dem Wunsch nach einer besseren Beschilderung für Radfahrer an: „Touristen schicke ich lieber nach der Wanderbeschilderung. Da weiß ich, dass sie vollständig ist“.

Ein weiteres Stiefkind, auf das der ADFC immer wieder hinweist, sind gute Abstellplätze. Positives Beispiel: Die überdachten Fahrradständer an der Schule, wo Fahrräder an modernen Abstellanlage standfest geparkt werden können. Negativbeispiele: die „Felgenklemmer“ am Rathaus sowie an einem Mehrfamilienhaus im Haldenweg. „Die entsprechen nicht den Anforderungen an

diebstahlsichere, standfest und komfortable Abstellmöglichkeiten“, so Glatthaar. Da es seit einigen Jahren eine entsprechende Satzung für Abstellanlagen gibt, versprach Köhler, den Bauträger anzuschreiben. Für die Ortschaft sollen neue Fahrradständer bestellt werden.

Gute Nachrichten gab's an der Einmündung Hirschlatter Straße/Habratsweilerstraße. Hier stellten Hansjörg Röpnack vom Stadtbauamt und Stephan Valentin vom Grün- und Gartenamt die geplanten Baumaßnahmen vor. Damit Radfahrer sicher auf den Radweg Richtung

Hirschlatt gelangen können, ist eine Querungshilfe geplant, die mit Landesmitteln bezuschusst wird. „Wir wollen dieses Jahr beginnen“, kündigte Röpnack an.

Auf wenig Gegenliebe stieß der Vorschlag Bernhard Glatthaars, die Kirchstraße als Fahrradstraße auszuweisen. „Sie können damit ein Zeichen für den Fahrradverkehr setzen“, warb er für die Bevorrechtigung des Radverkehrs in der ansonsten wenig befahrenen Straße. „Wir brauchen keine Fahrradstraße“, antwortete Ortschaftsrat Bernhard Hager. Auch Verkehrspolizist Robert Eberl hielt nicht viel davon: „Ich sehe den Bedarf nicht“. Bürgermeister Stefan Köhler räumte an dieser Stelle einer Querungshilfe über die Ittenhauser Straße zum Roncallihaus eine größere Bedeutung ein. Bei dieser Gelegenheit er das vom Planungsbüro VIA in Köln gerade fertig gestellte Fahrradverkehrskonzept an, das noch vor der Sommerpause in den Gemeinderat kommt. „Es ist wichtig, dass das Radverkehrskonzept verabschiedet wird und dass wir die für die Umsetzung benötigten Gelder in den Haushaltsplan einstellen können“.



ADFC-Kreisvorsitzender Bernhard Glatthaar (rechts) weist in Ailingen auf Missstände im Radverkehr hin. FOTO: GUNTILD SCHULTE-HOPPE

Die 21-seitige ADFC-Dokumentation zu der Radtour steht im Internet zum Download bereit:
www.adfc-bw.de/bodenseekreis