

Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen

30. Juni 2016

Sicher mit dem Rad zur Schule

Inhalt

1	Tourverlauf.....	3
2	Vorbemerkungen.....	4
3	Verkehrssicherheit	5
4	Rad-Schulwege.....	6
4.1	Verkehrsberuhigende Gestaltung der Knoten im Schulquartier	6
4.2	Unterführung Maybachplatz	6
4.3	Knoten Jettenhauser Straße / Wagershauser Straße / Colzmanstraße	7
4.4	Engstelle Wagershauser Straße / Kenzelweg	9
4.5	Knoten Hochstraße / Albrechtstraße / Maybachstraße	10
4.6	Schulradroute Hofener Straße	11
5	Beispiele für Aktionen und Öffentlichkeitsarbeit an Schulen	12
5.1	Rad-Schulwegplan	12
5.2	SchulRadler	13
5.3	ELTERNTAXI	14
6	Presseberichterstattung Schwäbische Zeitung Friedrichshafen.....	15
7	Presseberichterstattung SÜDKURIER Friedrichshafen	16

2 Vorbemerkungen

„Mobilitätsverhalten wird in jungen Jahren geprägt und ist dann nur noch schwer zu ändern.“

„Kinder, die früh aufs Rad steigen, sind motorisch geschickter, haben ein besseres Gleichgewichtsempfinden, sind weniger anfällig für Unfälle und lernen außerdem leichter.

Viele Studien belegen, dass viel Bewegung und das selbständige Zurücklegen von Alltagswegen Kinder in ihrer Entwicklung voranbringt und fördert. Oder umgekehrt gesagt: Bildungsexperten führen viele Lernstörungen darauf zurück, dass Kinder zu viel im Auto von Ort zu Ort kutschiert werden.

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg



3 Verkehrssicherheit

Die objektive und subjektive Sicherheit des Radfahrens spielt bei Schulwegen eine besonders wichtige Rolle.

- 1) Die objektive Sicherheit wird durch das tatsächliche Unfallgeschehen beschrieben. Unfallanalysen der Polizei können Anhaltspunkte für Unfallschwerpunkte liefern, sind aber nicht allein aussagekräftig, da die Methodik der Unfallaufnahme nicht geeignet ist, das Unfallgeschehen und vor allem die Unfallursache korrekt zu dokumentieren. Andererseits haben viele Radunfälle nur kleinere Verletzungen zur Folge und werden nicht der Polizei gemeldet.
- 2) Die subjektive Sicherheit ist das persönliche Empfinden jedes individuellen Verkehrsteilnehmers, wie sicher man sich im Straßenverkehr fühlt. Diese subjektive Einschätzung ist oftmals nicht im Einklang mit der tatsächlichen Gefährdung. Es ist erwiesen, dass Radfahrer auf Radwegen, die von der Fahrbahn abgesetzt verlaufen, größeren Gefahren vor allem durch ein- und abbiegende Kfz ausgesetzt sind als beim Fahren auf der Fahrbahn (mit oder ohne Rad- bzw. Schutzstreifen). Gleichzeitig fühlen sich viele Radfahrer auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit Kfz nicht sicher. Das persönliche Sicherheitsempfinden kann mit öffentlichkeitswirksamen Aktionen beeinflusst werden, in denen über sicheres Radfahren informiert wird.

Ob Kinder mit dem Fahrrad zu Schule und zu Freizeitaktivitäten fahren (dürfen), hängt in vielen Fällen davon ab, wie die Sicherheitslage von den Eltern eingeschätzt wird.

In einer fahrradfreundlichen Stadt haben Eltern keine Angst, ihre Kinder mit dem Rad zur Schule fahren zu lassen.

4 Rad-Schulwege

4.1 Verkehrsberuhigende Gestaltung der Knoten im Schulquartier

In den Jahren 2006 bis 2011 wurden sechs Knoten im Schulquartier der Pestalozzischule und des Graf-Zeppelin-Gymnasiums umgebaut, indem die Knoten erhöht und mit rotem Pflaster ausgestattet und die Knotenzufahrten verschmälert wurden. Diese Knotenumgestaltungen waren Bestandteil des ersten Häfler Radverkehrskonzeptes (Metron AG).

Ziel dieser Maßnahmen war es, die Geschwindigkeit von Kfz zu reduzieren und im Kreuzungsbereich mehr Aufmerksamkeit für Fußgänger und Radfahrer zu erreichen. Die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung der Rampen wurde erreicht. Die optische Gestaltung der Knoten führte außerdem zu einer städtebaulichen Aufwertung, einer höheren Aufenthaltsqualität und besseren Barrierefreiheit insbesondere für Fußgänger.



Bild 1: Knoten Allmandstraße/Scheffelstraße (2008)



Bild 2: Knoten Wendelgard-/Marienstraße (2011)

4.2 Unterführung Maybachplatz

Die Unterführungen am Maybachplatz werden morgens zum Schul- und Arbeitsbeginn sowie nachmittags sehr stark von Radfahrern, aber auch Fußgängern frequentiert. Die Sichtverhältnisse der südlichen Zufahrt (beim Karl-Maybach-Gymnasium) und auf der Nordseite (bei der MTU) sind eingeschränkt und können auch durch Spiegel nur teilweise verbessert werden. Die Unterführungen am Maybachplatz sind ein Unfallschwerpunkt.

Die Verkehrssicherheit dieser Unterführungen muss verbessert werden. Vorschläge des ADFC sind:

- 1) Die Zufahrtsfläche auf der Südseite sollte vergrößert werden, indem die schräge Grünfläche als zusätzlicher Verkehrsraum umgestaltet wird. Dadurch können die Sichtverhältnisse v.a. der ein-fahrenden Radfahrer verbessert werden. Dieser Vorschlag des ADFC wurde 2013 ins Radver-kehrskonzept aufgenommen (Bild 5), aber noch nicht umgesetzt.
- 2) Nach der Verkehrsfreigabe der B 31 neu sollten dem Radverkehr auf dem Maybachplatz die Be-nutzung der Fahrbahn sowie oberirdische Querungsmöglichkeiten angeboten werden.

Sicher mit dem Rad zur Schule



Bild 3: Unterführung Maybachplatz, Ausfahrt zum Karl-Maybach-Gymnasium



Bild 4: Unterführung Maybachplatz, Ausfahrt zum Karl-Maybach-Gymnasium

Ü-ID: FN04.2 **Art der Maßnahme:** Knoten

Maßnahmen-Nr.: K52

Stadtteil

FN-Kernstadt

Lagebeschreibung

Unterführung Maybachplatz

Straßenklassifizierung

Kreisstraße (innerorts)

Maßnahmentyp

Radwegführung in Knoten

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Konflikte gibt es an der südlichen Ein- und Ausfahrt der Maybachplatzunterführung. Zur besseren Trennung der Richtungen soll der Knoten nach Süden aufgeweitet werden.



Priorität: 2

Nettokosten:

3.300,00 €

Bild 5: Maßnahme FN04.2 des Radverkehrskonzeptes (Planungsbüro VIA Köln, 2013)

4.3 Knoten Jettenhauser Straße / Waggershauser Straße / Colsmannstraße

Bis 2015 waren an der Kreuzung Unfälle mit schweren Verletzungen von Radfahrern zu beklagen. Diese Unfälle wurden von rechts abbiegenden Kfz verursacht. Als Konsequenz wurde im Mai 2015 von der Verkehrsbehörde die Signalisierung am gesamten Knoten geändert. Die neue Signalsteuerung erzeugt Rot für alle Kfz und Grün für alle Fußgänger und Radfahrer, sobald ein Fußgänger oder Radfahrer an einer Ampel der vier Kreuzungsquerungen Grün anfordert. Fußgängern und Radfahrern ist bei der Grünphase das Queren der Kreuzung auch diagonal erlaubt (Bild 6 bis 9).

Sicher mit dem Rad zur Schule



Bild 6: Blick vom südwestlichen Kreuzungsbereich



Bild 7: Blick vom südöstlichen Kreuzungsbereich



Bild 8: Blick vom nordöstlichen Kreuzungsbereich



Bild 9: Blick vom nordöstlichen Kreuzungsbereich

Der ADFC bewertet die neue Signalisierung als eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer in Bezug auf die bisherigen Abbiegeunfälle. Diese neue Signalisierung ist eine in Deutschland selten angewandte Option an einem Knoten mit hoher Verkehrsbelastung.

Durch die neue Signalisierung ergeben sich neue Verkehrsbeziehungen für Radfahrer und Fußgänger. Durch gleichzeitiges Grün für alle Fußgänger und Radfahrer kommt es an den vier Eckpunkten der Kreuzung zu neuen Konflikten, insbesondere im Bereich der Ludwig-Dürr-Schule. Hier befinden sich die fußläufigen Zugänge zur Schule und die Zufahrten zu den Fahrradabstellanlagen. Vor allem für die Zufahrt zu den Fahrradabstellanlagen fehlen die erforderlichen Wegbreiten und verkehrsrechtlichen Voraussetzungen, um Schülern eine sichere und mit der Straßenverkehrsordnung konforme Zufahrt zu ermöglichen. Es ist unrealistisch anzunehmen, dass Schüler aus der Jettenhauser Straße, der östlichen Waggershauser Straße oder der Colsmannstraße kommend auf der Nordseite der Waggershauser Straße weiterfahren, um über die Fußgängerrampe zur Fahrradabstellanlage zu gelangen. Tatsächlich benutzen Schüler den südlichen Radweg entgegen der Fahrtrichtung.

Die Vorfahrtsregelungen für Radfahrer und Fußgänger sind an der Kreuzung schwer zu erfassen, was mit der außergewöhnlichen Ampelschaltung zusammenhängt. Selbstverständlich gelten die Straßenverkehrsordnung und das Gebot gegenseitiger Rücksicht, hierfür ist aber eine ausreichende Verkehrsfläche und die Kommunikation der Rechtslage dieser Verkehrsführung Voraussetzung.

Der ADFC hält den Ausbau der Verkehrsflächen für Radfahrer und Fußgänger an der Kreuzung für erforderlich, um die Verkehrssicherheit in den neu entstandenen Konfliktbereichen zu verbessern.

4.4 Engstelle Wagershauser Straße / Kenzelweg

Eine gefährliche Stelle befindet sich an der Einmündung des Kenzelweges in den nördlichen Geh- und Radweg der Wagershauser Straße. Es handelt sich um eine sehr unübersichtliche Situation, welche vor einigen Jahren durch die Aufstellung eines grauen Verteilerkastens verschärft wurde. Der Radweg ist vom Kenzelweg bis zur Fußgängerampel an der Schule in Gegenrichtung freigegeben, deshalb ist an der Einmündung mit Rad- und Fußverkehr aus allen Richtungen zu rechnen.

Es besteht dringender Handlungsbedarf. Der ADFC schlägt folgende Maßnahmen vor:

Sofortmaßnahmen:

- Herstellung besserer Sichtverhältnisse durch Freischnitt der angrenzenden Hecken.
- Entfernung des Verteilerkastens.
- Aufstellung von Spiegeln.

Mittelfristige Maßnahme:

- Fortführung des nördlichen Radweges ab dem Kenzelweg als Radweg oder Radfahrstreifen bis zur Einmündung der Susostraße (Bild 12 und 13).



Bild 10: Einmündung des Kenzelweges in den Radweg der Wagershauser Straße

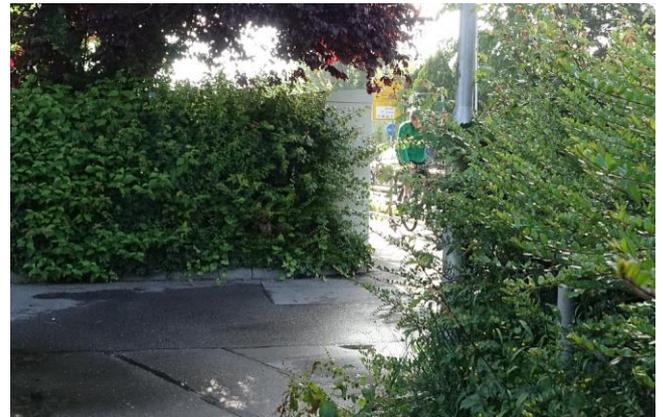


Bild 11: Einmündung des Kenzelweges in den Radweg der Wagershauser Straße



Bild 12: Radweg der Wagershauser Straße, mögliche Fortführung entlang der Fahrbahn



Bild 13: Heutiger Geh-/Radweg an der Wagershauser Straße bei der Einmündung Susostraße

4.5 Knoten Hochstraße / Albrechtstraße / Maybachstraße

Die Hochstraße bildet insbesondere von der Montafonstraße bis zur Maybachstraße einen wichtigen Abschnitt des Rad-Schulweges von der Oberhof-Siedlung zum Schulzentrum der Gymnasien und Pestalozzischule. Des Weiteren ist sie eine wichtige Radroute aus Schnetzenhausen bis nach Hofen und Richtung Stadtzentrum. Die Hochstraße wurde seit dem Bau des Kreisverkehrs an der Montafonstraße 2004 schrittweise mit Schutzstreifen und Rad-Aufstellflächen ausgebaut. Diese Maßnahmen waren Bestandteil des ersten Häfler Radverkehrskonzeptes (Metron AG).

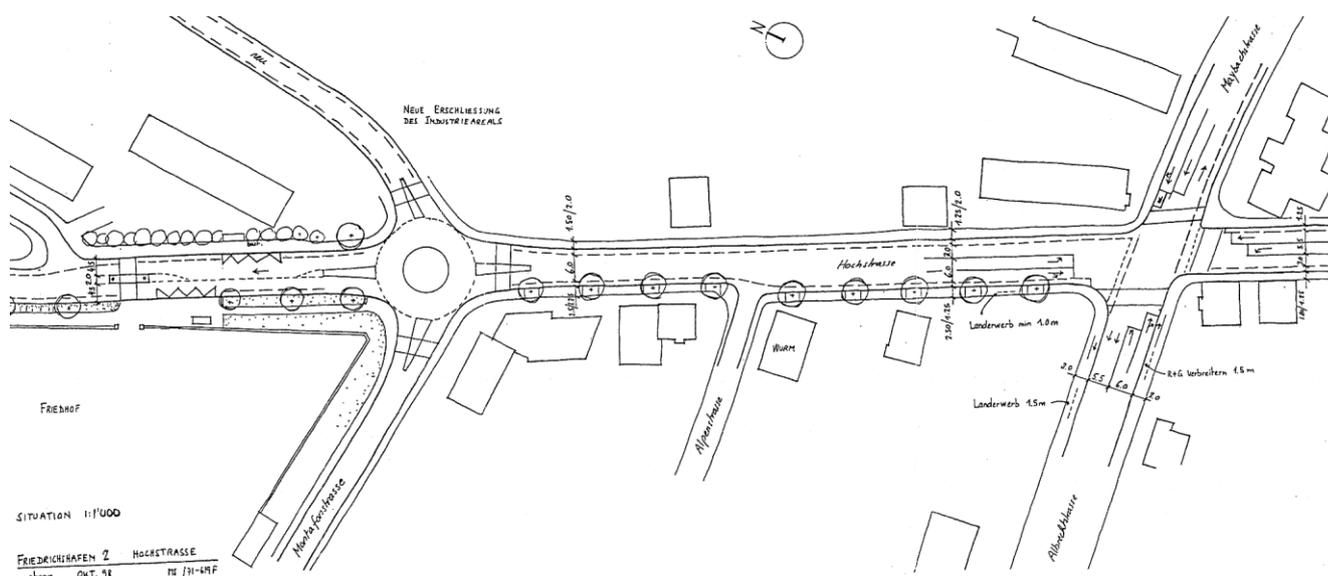


Bild 14: Maßnahme FN03 des Radverkehrskonzeptes (Metron AG, 1998) für die Hochstraße

Die markierten Aufstellspuren auf der Hochstraße werden von Schülern angenommen und erleichtern das Queren der Kreuzung im Mischverkehr mit Kfz. Durch die vorgezogene Haltefläche sind die wartenden Radfahrer im Blickfeld der Kfz-Fahrer. Aufgrund der großen Zahl von Schülern sollten die Aufstellflächen vergrößert und als aufgeweitete Radaufstellstreifen vor die Kfz-Spur gelegt werden.



Bild 15: Vorgezogene Fahrrad-Haltelinie an der Hochstraße, Kreuzung Maybach-/Albrechtstraße



Bild 16: Links abbiegende Radfahrer aus der Hochstraße in die Maybachstraße

Der Knoten der Hochstraße, Albrechtstraße und Maybachstraße sollte nach der Verkehrsfreigabe der B 31 neu mit erweiterten Flächen für Radfahrer und Fußgänger ausgebaut werden.

4.6 Schulradroute Hofener Straße

Die Hofener Straße stellt eine wichtige Rad-Schulroute dar, auf der sich Schulwege verschiedener Schulen bündeln. Die Achse setzt sich mit der Wendelgardstraße bis zum Schulzentrum fort. Die Hofener Straße verläuft durch verkehrsarme Quartierstraßen in Tempo-30-Zonen bzw. in der verkehrsberuhigten Zone am Fridolin-Endraß-Platz.

Die Sicherheitsdefizite der Hofener Straße liegen vor allem bei den querenden Straßen, insbesondere der Riedleparkstraße und Olgastraße, da hier der Kfz-Verkehr mit Tempo 50 verläuft. Bereits im ersten Radverkehrskonzept (Metron) wurden auch für diese Knotenpunkte verkehrsberuhigende Maßnahmen vorgeschlagen. Diese Maßnahmen wurden bisher nicht realisiert.

Bei der Riedleparkstraße besteht die Chance auf eine Verkehrsberuhigung auf Tempo 30 durch eine Abstufung der Klassifizierung von einer Kreisstraße (K 7739) auf eine Gemeindestraße. Der Olgastraße, welche als Gemeindestraße klassifiziert ist, wird seitens der Stadt eine hohe Bedeutung für den Kfz-Verkehr zugeschrieben. Welche Verkehrsfunktion die Olgastraße langfristig im städtischen Straßennetz ausüben soll, ist Gegenstand des Verkehrsentwicklungsplanes, welcher seit 2013 in Arbeit ist.

Im westlichen Abschnitt der Hofener Straße wurden die Knoten der Brunnenstraße (2013) und der Werastraße (2015) analog den Knoten im Schulzentrum umgebaut. Vor allem in der Werastraße, welche in den letzten Jahren eine erhebliche Zunahme an Kfz-Verkehr ertragen muss, erzeugte die Rampe und Fahrbahnverengung an der Hofener Straße eine signifikante Geschwindigkeitsreduzierung. Das Überfahren der Rampen durch Pkw erfolgt ohne Lärmentwicklung. Leider wurden bei der Gestaltung des Knotens Schleppkurven von Lkw nicht berücksichtigt, mit der Folge, dass Lkw hohe Bordsteine überfahren müssen. Dadurch kommt es zu einer erheblichen Lärmentwicklung und zu Erschütterungen.



Bild 17: Kreuzung der Werastraße / Hofener Straße



Bild 18: Kreuzung der Werastraße / Hofener Straße

5 Beispiele für Aktionen und Öffentlichkeitsarbeit an Schulen

5.1 Rad-Schulwegplan

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (agfk-bw) bietet umfangreiche Materialien zur Anwendung von Fahrradprojekten, unter anderem auch für Schulen. Die Stadt Friedrichshafen ist Mitglied der agfk-bw.

www.agfk-bw.de/projekte

Beim Projekt „Rad-Schulwegplan“ machen Schüler Schulradwegplanung für Schüler, denn sie wissen es am besten, wo es bei der Sicherheit auf den Radwegen rund um die Schulen hapert.

Für den Ablauf des Projektes ist es wichtig, dass alle Beteiligten vor Ort gemeinsam an der Realisierung mitwirken. Wichtige Beteiligte sind die Kommune, die Schulleitung, die Eltern, die Schüler sowie die Polizei.

Vor der Radschulweg-Erfassung wird das Mobilitätsverhalten der Schüler analysiert. Die Lehrer koordinieren die Teilnahme an der Online-Befragung ihrer Schüler, die agfk-bw wertet die Ergebnisse aus und stellt die Ergebnisse anschließend zur Verfügung. Mit einem webfähigen Geoinformationssystem tragen die Schüler ihre täglich gefahrenen Radschulwege am PC ein, beschreiben die Problemstellen und laden Fotos hoch. Auch Verbesserungsvorschläge zum Schulweg können gemacht werden. Die von den Schülern erfassten Daten werden am Schluss durch das Landesamt für Geoinformation und Landesentwicklung ausgewertet. Daraus entsteht der Rad-Schulwegplan.

Nach der Fertigstellung des Plans hat die Kommune die Aufgabe, einen Maßnahmenkatalog zu entwickeln und Verbesserungsmaßnahmen zur Behebung der Problemstellen durchzuführen.



Bild 19: Ausschnitt aus dem Rad-Schulwegplan Bietigheim-Bissingen

Sicher mit dem Rad zur Schule

5.2 SchulRadler

Wie ein Schulbus, nur ohne Stillsitzen: Das Projekt „SchulRadler“ der agfk-bw bringt Fünftklässler sicher auf dem Rad zur Schule und bildet ältere Schüler oder Erwachsene zu verantwortungsbewussten Verkehrsteilnehmern aus.

Begleitet von geschulten Erwachsenen oder älteren Mitschülern radeln die neuen Fünftklässler in Gruppen mit bis zu zehn Kindern in den ersten drei Wochen nach den Sommerferien gemeinsam ihren Schulweg. Danach können sie die Strecke alleine bewältigen. Die Gruppen treffen sich an festgelegten Haltestellen, sammeln unterwegs andere Kinder ein und fahren nachmittags gemeinsam nach Hause.

www.agfk-bw.de/schulradler



Bild 20: Infolyer des Projekts SchulRadler der agfk-bw

5.3 ELTERNTAXI

2009 veranstaltete der ADFC und das Unternehmen Zwei plus zwei die Aktion ELTERNTAXI in Friedrichshafen, bei der elf Familien zwei Wochen lang kostenlos ein Eltern-Kind-Tandem für die tägliche Fahrt zur Schule, für Erledigungen und auch für gemeinsame Radtouren am Wochenende zur Verfügung gestellt bekamen.

Im Aktionszeitraum konnten Eltern und Kinder zusammen mit dem Fahrrad in der Stadt ihre Wege zurücklegen - auch als Vorbild für viele, die das leider noch zu oft mit dem Auto tun. Denn mit dem Fahrrad ist man in der Stadt schneller unterwegs, es macht Spaß, spart Geld, ist umweltfreundlich und gesund. Stau und Parkplatzsuche gehören mit dem Fahrrad für immer der Vergangenheit an.



Bild 21: ELTERNTAXI-Aktion des ADFC an der Pestalozzi-Schule in Friedrichshafen 2009



Impressum:

ADFC Kreisverband Bodenseekreis
Friedrichstraße 36/2
88045 Friedrichshafen

www.adfc-bw.de/bodenseekreis

6 Presseberichterstattung Schwäbische Zeitung Friedrichshafen



Bernhard Glatthaar vom ADFC (Mitte) sieht an der Kreuzung Jettenhauser Straße/ Waggerhauser Straße/ Colsmanstraße Nachholbedarf. Nicht alles läuft hier im Radverkehr rund.

FOTO: DANIEL HÄFELE

Kreuzung sorgt für hitzige Diskussion

Fahrrad-Club ADFC schaut sich mit Häflern gefährliche Orte für Radfahrer an

Von Daniel Häfele

FRIEDRICHSHAFEN - Täglich fahren Hunderte Jugendliche in Friedrichshafen mit dem Rad zur Schule. Doch wie sicher sind die Strecken? Das hat sich der Allgemeine Deutscher Fahrrad-Club Bodenseekreis (ADFC) mit Vertretern der Stadt sowie der Ludwig-Dürr-Schule und interessierten Bürgern am Donnerstagnachmittag angeschaut. Für großen Gesprächsbedarf sorgte dabei die Kreuzung Jettenhauser Straße/ Waggerhauser Straße/ Colsmanstraße.

An diesem Knotenpunkt an der Ludwig-Dürr-Schule ereignete sich vor rund zwei Jahren, im November 2014, ein schwerer Unfall: Ein Lastwagenfahrer übersah beim Abbiegen von der Colsmanstraße nach rechts in die Waggerhauser Straße eine elfjährige Radfahrerinnen. Beide hatten grün. „Meine Tochter wurde damals schwer verletzt“, erzählte Tanja Gessler, die Mutter der jungen Radfahrerinnen. Gessler ist eine von rund 20 Teilnehmern der 25. Radtour „Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“ des ADFC.

Nach dem Unfall hat sich die Verkehrsbehörde für eine ungewöhnliche

Ampelschaltung an der Kreuzung entschieden: Sobald ein Radfahrer oder Fußgänger über die Straße will, schaltet die Ampel an allen vier Kreuzungseinfahrten für Autofahrer auf rot. „Die Radfahrer dürfen bei Grün über die Kreuzung diagonal fahren. Das ist einmalig in der Region“, erklärte Bernhard Glatthaar vom ADFC. Das Problem: Bis auf die Schüler der Ludwig-Dürr-Schule wisse kaum ein Radfahrer davon. Schilder wiesen nicht daraufhin. Und vor allem morgens, wenn die

Schüler zu den Fahrradabstellplätzen fahren, komme es zum Teil zu gefährlichen Situationen. „Die Seitenbereiche für Radfahrer und Fußgänger sind zu klein. Sie sollten vergrößert werden“, sagte Glatthaar.

Wolfgang Kübler, Amtsleiter des Stadtbauamts, verwies darauf, dass die ungewöhnliche Ampelschaltung trotz allem ein Erfolg sei: „Es hat hier keine schweren Unfälle mehr gegeben.“ Allerdings räumte er ein, die Stadt könne zum Beispiel bei den Markierungen nachbessern.

Neben der Kreuzung bei der Ludwig-Dürr-Schule machten die Teilnehmer der Tour an der Unterführung am Maybachplatz, an der Einmündung des Kenzelwegs in den nördlichen Radweg der Waggerhauser Straße und in der Hofener Straße halt. Überall sieht der ADFC Nachholbedarf. „Eine Stadt ist erst fahrradfreundlich, wenn die Eltern keine Angst mehr haben, ihre Kinder mit dem Rad zur Schule fahren zu lassen.“ Ein Mutter sagte: „Davon sind wir aber noch weit entfernt.“

An diesen Kreuzungen kommt es zu gefährlichen Situationen

- **Unterführung Maybachplatz:** Laut ADFC ist die Unterführung ein Unfallschwerpunkt, weil die Sichtverhältnisse trotz Spiegel schlecht sind. Der ADFC schlägt vor, die Zufahrtsfläche auf der Südseite zu vergrößern. Zudem sollen die Radfahrer nach der Verkehrsfreigabe der B 31-neu auch oberirdisch die Fahrbahn kreuzen.
- **Waggerhauser Straße/ Kenzelweg:** Unübersichtlich ist die Situation an der Einmündung des

Kenzelwegs in den nördlichen Geh- und Radweg der Waggerhauser Straße, wie Glatthaar schilderte. Dringend müsse dort etwas gemacht werden. Die Hecken sollen geschnitten, der Verteilerkasten entfernt und Spiegel aufgestellt werden, sagte er.

- **Hochstraße/ Albrechtstraße /Maybachstraße:** Dort erleichtern markierte Aufstellspuren das Abbiegen für Radfahrer. Allerdings reichen diese Spuren laut ADFC

nicht aus. Sobald die B 31-neu fertig ist, sollten die Flächen erweitert werden.

- **Hofener Straße:** Im westlichen Bereich gibt es bereits Rampen und Fahrbahnverengungen für Autofahrer. An den Kreuzungen müssen die Fahrer demnach langsamer tun, Radfahrer können laut ADFC sicherer kreuzen. Der Club fordert, dass auch der restliche Teil der Hofener Straße für Radfahrer sicherer gestaltet wird. (häf)

7 Presseberichterstattung SÜDKURIER Friedrichshafen

Sicherheit der Rad-Schulwege im Visier

- Verkehrspolitische Radtour des ADFC
- Kontroverse Meinungen zu mancher Kreuzung

VON WILFRIED GEISELHART

Friedrichshafen – Mit dem Rad zur Schule? Na klar. Das ist für Hunderte von Schülern jeden Morgen eine Pflichtaufgabe. Doch wie sieht es eigentlich mit der Sicherheit der Radwege aus? Um dieses Thema drehte sich die gestrige traditionelle verkehrspolitische Radtour „Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“, zu der wie immer der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC) Bodenseekreis eingeladen hatte. Gut 25 Bürger kamen, darunter auch Vertreter der Gemeinderatsfraktionen und der Verwaltung. „Leider werden wir seit Jahren von der Verkehrsbehörde des Amtes für Bürgerservice, Sicherheit und Umwelt boykottiert“, macht Tourleiter Bernhard Glatthaar zu Beginn seinem Ärger etwas Luft.

Los geht's am Charlottenplatz in Richtung Katharinenstraße. „Durch die vielen Baustellenfahrzeuge lösen sich in diesem Bereich viele Steine der rot gepflasterten Knoten“, merkt Eduard Hager an. „Das kann gerade für Radfahrer gefährlich werden.“ „Hier ist sicherlich eine nachhaltige Lösung erforderlich“, lautete die Antwort von Stadtbaumeister Wolfgang Kübler. Dass die Gefahrensituation für Radfahrer bei den Unterführungen am Maybachplatz gerade während der Stoßzeiten am frühen Morgen besonders heikel werden kann, das lässt sich leicht errahnen. „Die Sichtverhältnisse sollten in jedem Fall verbessert werden“, fordert Bernhard Glatthaar. „An der Ampel auf der Riedleparkstraße stadtauswärts muss man als Radler viel zu lange warten“, lenkt Franz Rudhart den Blick auf die gegenüberliegende Straßenseite – und erntet Kritik von Rudi Duelli, der genau gegen-teiliger Auffassung ist.

Noch kontroverser prallen die Meinungen bei der Kreuzung Waggershauer-/Jettenhauser Straße aufeinander. Durch die vor einem Jahr geänderte Signalsteuerung ist Fußgängern und Radfahrern bei ihrer Grünphase das Queren der Kreuzung auch diagonal erlaubt. „Wir sind froh und zufrieden mit der neuen Signalisierung“, betont Robert Ackermann, stellvertretender Leiter der Ludwig-Dürr-Schule – räumt



Heiß diskutiert wurde die Situation für Radfahrer an der Ecke Waggershauer-/Jettenhauserstraße. BILDER: WILFRIED GEISELHART



Gefährlich: Die Engstelle an der Einmündung des Kenzelwegs in den nördlichen Geh- und Radweg der Waggershauer Straße.



Kritische Momente – vor allem auch für Schüler – nicht ausgeschlossen: Radfahrer an den Unterführungen am Maybachplatz.

aber ein, dass aus pädagogischer Sicht ein Problem entstehen könnte, weil manche Schüler vielleicht der fälschlichen Auffassung sein könnten, diese – in Friedrichshafen einmalige – Regelung würde auch an anderen Kreuzungen gelten. „Die jetzige Regelung ist so kompliziert, dafür braucht man eine Bedienungsanleitung“, gibt Regi-

ne Ankermann zu bedenken. Dass viele Radler in diesem Bereich auch auf der falschen Straßenseite fahren, diese Erkenntnis wird von den meisten Anwesenden geteilt. „Wie wäre es mit einem Kreisverkehr?“ „War früher mal angedacht, steht aber in der Prioritätenliste derzeit weit hinten“, sagt Wolfgang Kübler.

ADFC-Radtour

Mit „Radlers Höhen und Tiefen“ ist die jährliche Erfahrungstour des ADFC in Friedrichshafen überschrieben. Dazu sind jeweils Vertreter des Gemeinderats, des städtischen Arbeitskreises Radverkehr und des Regierungspräsidiums sowie die Bevölkerung eingeladen. Die Radtour führt unter dem jeweiligen Jahresmotto zu neuralgischen Punkten des Radverkehrs Friedrichshafen. Kontaktadresse: Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club (ADFC), Kreisverband Bodenseekreis, Friedrichstraße 36/2, 88045 Friedrichshafen, Tel. 075 41/38 29 88, E-Mail: buero-bodenseekreis@adfc-bw.de

Es geht weiter zur Engstelle bei der Einmündung des Kenzelwegs in den nördlichen Geh- und Radweg der Waggershauer Straße, danach in die Hochstraße. Auch hier sind viele Schüler mit dem Rad unterwegs. Auch hier gibt es noch Verbesserungsmöglichkeiten.

Kommentar, Seite 20