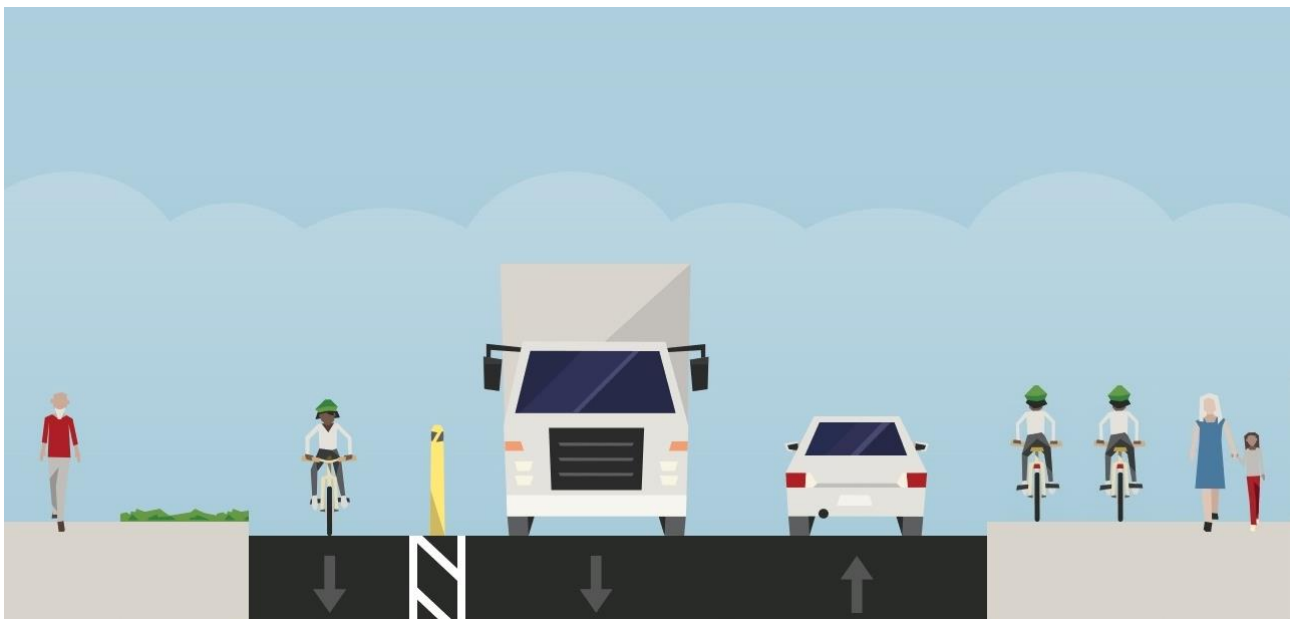


# Konzept

zur **Entlastung der Innenstadt Friedrichshafen vom Kfz-Verkehr**  
und zur **Förderung des Rad- und Fußverkehrs**  
durch **Sofortmaßnahmen in der Ortsdurchfahrt**  
nach **Freigabe der B 31 neu im Jahr 2021**



streetmix.net

Verfasser:

Bernhard Glatthaar  
ADFC Kreisverband Bodenseekreis  
Friedrichstraße 36/2  
88045 Friedrichshafen  
[www.adfc-bw.de/bodenseekreis](http://www.adfc-bw.de/bodenseekreis)  
[bodenseekreis@adfc-bw.de](mailto:bodenseekreis@adfc-bw.de)

September 2020

## Kurzfassung

Im 2. Quartal 2021 ist die Verkehrsfreigabe der B 31 neu West geplant. Damit wird die gesamte B 31-Umgehung von Friedrichshafen-Ost bis zum neuen Anschluss Fischbach-West durchgehend befahrbar sein. Die gesamte Umgehungsstraße hat eine Länge von 12,7 Kilometern, die Baukosten aller drei Bauabschnitte betragen zusammen mindestens 213 Mio. Euro.

Dieser immense Aufwand an Steuermitteln, aber auch die erheblichen Eingriffe in Siedlungsbereiche und intakte Naturräume, welche durch die neue Umgehung entstanden sind, müssen eine Verpflichtung für alle Verantwortlichen sein, alles dafür zu tun, dass sich die Entlastung der Innenstadt und der dort wohnenden Menschen zum frühestmöglichen Zeitpunkt und mit größter Wirksamkeit einstellt. Wegen des hohen Anteils an Ziel- und Quellverkehr auf der B 31 in der Region Friedrichshafen sind steuernde Maßnahmen unverzichtbar, um auch den lokalen Kfz-Verkehr von der Ortsdurchfahrt auf die Umgehung zu lenken.

Vorhandene Verkehrskonzepte, Planungsprozesse und Beteiligungsverfahren der Stadt Friedrichshafen wie der Verkehrsentwicklungsplan, ISEK, die Projekte Uferpark und Friedrichstraße, das Workshopverfahren Ortsdurchfahrt Fischbach oder auch der Bebauungsplan Albrechtstraße haben weder die nötige planerische Reife noch beinhalten sie schnell umsetzbare Maßnahmen für die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt.

Der ADFC fordert, zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe der neuen B 31-Umgehung die Fahrbahn in der Ortsdurchfahrt auf zwei Fahrstreifen mit je 3,25 Meter Breite zu beschränken und dadurch frei werdende Flächen mit Kurzfristmaßnahmen dem Rad- und Fußverkehr zu widmen und auch dem ÖPNV Vorrang einzuräumen.

Mittels Fahrbahnmarkierungen können sofort wirksame Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr erreicht werden. Als Radverkehrsführungen sind je nach verfügbarem Straßenquerschnitt entweder Radfahrstreifen, geschützte Radfahrstreifen oder Schutzstreifen anzulegen. Die Geschwindigkeit soll auf der Ortsdurchfahrt auf Tempo 30 reduziert werden, ein LKW-Fahrverbot ist anzustreben.

Der Fußverkehr profitiert durch die Trennung vom Radverkehr und durch verbesserte Querungsmöglichkeiten der Ortsdurchfahrt. Die Bushaltestellen der Seelinie sollten als Bus-Caps auf der Fahrbahn angelegt werden, wodurch Gefährdungen der Fahrgäste beim Ausstieg auf den Radweg verringert werden können und die Priorität des ÖPNV im Straßenverkehr verbessert wird.

Diese Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes aus Öffentlichem Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr sind auf Basis des Pariser Klimaabkommens bei allen Abwägungsprozessen konsequent gegenüber konkurrierenden Ansprüchen des motorisierten Individualverkehrs zu priorisieren.

Die Finanzierung dieser Kurzfristmaßnahmen in der Ortsdurchfahrt ist nach dem LGVFG zuschussfähig und sollte im Haushaltsverfahren für 2021 berücksichtigt werden.

Die Maßnahmenvorschläge des vorliegenden ADFC-Konzepts zeigen an 15 Streckenabschnitten detailliert auf, wie die kurzfristige, temporäre Umgestaltung zur

Verbesserung der Situation für den Rad- und Fußverkehr erfolgen kann. Dabei wurden alle gültigen Richtlinien für Stadtstraßen und Radverkehrsanlagen berücksichtigt.

Der ADFC appelliert an alle Verantwortlichen in der Kommunalpolitik sowie an die Baulastträger und Verkehrsbehörden, die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zum Zeitpunkt der Vollfreigabe der B 31 neu zu realisieren. Hierfür sind in den kommenden Monaten bis zur Vollfreigabe die notwendigen finanziellen Mittel bereitzustellen, die Planung zu erstellen und die verkehrsrechtlichen Grundlagen zu schaffen. Die Berücksichtigung des ADFC-Konzepts kann diese Schritte beschleunigen und zur Kostenreduzierung beitragen.

Der ADFC ist der Überzeugung, dass die Anwohner der Ortsdurchfahrt nach jahrzehntelangen massiven Einschränkungen ihrer Lebensqualität Anspruch auf eine schnellstmögliche Verbesserung der Verkehrssituation haben. Gleichzeitig müssen die Planungen für die nachfolgenden baulichen Umbaumaßnahmen, bei denen auch städtebauliche Aspekte eine wichtige Rolle spielen, mit Hochdruck vorangetrieben werden.



## Inhalt

<b>1</b>	<b>Zielsetzung der B 31-Umgehung .....</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Verkehrsdaten der B 31 Friedrichshafen .....</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Bestehende und laufende Planungen .....</b>	<b>8</b>
3.1	Friedrichstraße .....	8
3.1.1	Radverkehrskonzept .....	8
3.1.2	Verkehrsentwicklungsplan .....	9
3.1.3	Umgestaltung Uferpark, Friedrichstraße und Bahnhofsplatz .....	10
3.1.4	Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) .....	10
3.1.5	Zusammenfassung .....	10
3.2	Workshop-Verfahren Ortsdurchfahrt Fischbach .....	11
3.3	Bebauungsplan „Albrechtstraße Ost“ .....	13
<b>4</b>	<b>Forderung des ADFC .....</b>	<b>14</b>
<b>5</b>	<b>Konzept für Sofortmaßnahmen .....</b>	<b>15</b>
5.1	Maßnahmenvorschläge .....	15
5.2	Temporäre Radverkehrsanlagen .....	16
5.2.1	Radfahrstreifen .....	16
5.2.2	Geschützte Radfahrstreifen .....	17
5.2.3	Fahrrad-Schutzstreifen .....	17
5.3	Maßnahmen für den Fußverkehr .....	18
5.4	Maßnahmen für den ÖPNV .....	19
5.5	Finanzierung .....	20
<b>6</b>	<b>Erfahrungen in Friedrichshafen .....</b>	<b>21</b>
<b>7</b>	<b>Fazit und Ausblick .....</b>	<b>21</b>
<b>8</b>	<b>Beschreibung der Maßnahmen .....</b>	<b>22</b>
8.1	Meersburger Straße, Höhe Querungsinsel Campingplatz .....	23
8.2	Zeppelinstraße, Einmündung Koberstraße / Zufahrt Freibad .....	25
8.3	Zeppelinstraße, westlich der Einmündung Heiligenbergstraße (Ortsschild) .....	27
8.4	Zeppelinstraße, westlich der Einmündung Heiligenbergstraße (Sperrmarkierung) .....	29
8.5	Zeppelinstraße, Querung Kaufland / Seemooser Horn .....	31
8.6	Zeppelinstraße, Einmündung Schützenweg .....	33
8.7	Albrechtstraße, Höhe Landratsamt / Hotel Föhr .....	35
8.8	Albrechtstraße, Einmündung Allgäuer Straße .....	37
8.9	Albrechtstraße, Einmündung Rosenstraße .....	39
8.10	Albrechtstraße, Einmündung Thumbweg / Haus 7 .....	41
8.11	Albrechtstraße, Kreuzung Hochstraße .....	43
8.12	Maybachstraße, Hochstraße bis Olgastraße .....	45
8.13	Maybachplatz, Einmündung Olgastraße .....	48
8.14	Maybachplatz, mtu-Einfahrt / Ernst-Lehmann-Straße .....	50
8.15	Maybachplatz, Höhe Villa Colzman .....	52

## 1 Zielsetzung der B 31-Umgehung

Im 2. Quartal 2021<sup>1</sup> ist die Verkehrsfreigabe der B 31 West (Bauabschnitt IIB) geplant. Damit wird die gesamte Umgehung vom Anschluss Friedrichshafen-Ost bis zum Anschluss Fischbach-West durchgehend befahrbar sein.



*B 31-Umgehung Friedrichshafen*

Die in drei Bauabschnitten<sup>2</sup> realisierte Umgehungsstraße hat eine Länge von insgesamt 12,7 Kilometern. Die Baukosten – ohne kommunale Anteile – betragen mindestens 213 Mio. Euro<sup>3</sup>.

Dieser immense Aufwand an Steuermitteln, aber auch die neuen, zum Teil erheblichen Beeinträchtigungen von Ortsteilen und Naherholungsgebieten sowie die massiven Eingriffe in intakte Naturräume sind eine Verpflichtung, alles daran zu setzen, dass sich die Wirkung der Umgehung für die Häfler Innenstadt und die dort wohnenden Menschen bestmöglich entfalten kann.

- ▶ **Ziel der Umgehung der B 31 ist, die Innenstadt vom motorisierten Verkehr bestmöglich zu entlasten.**

<sup>1</sup> Deges, Statusbericht im FVA Friedrichshafen, 15.06.2020

<sup>2</sup> Bauabschnitte der Umgehung (Freigabe): BA I (1983), BA IIA (2001), BA IIB (2021)

<sup>3</sup> Baukosten (Quelle): BA I 12 Mio. Euro (Regierungspräsidium TÜ), BA IIA 44 Mio. Euro (Schwäbische Zeitung), BA IIB 157 Mio. Euro (Planung Deges, noch ohne Kostensteigerung)

## 2 Verkehrsdaten der B 31 Friedrichshafen

Verkehrsuntersuchungen von 2018 belegen, dass der größte Teil des Kfz-Verkehrs auf der B 31 im Bereich von Friedrichshafen aus Ziel- und Quellverkehr besteht<sup>4</sup>:

Kfz		Schwerlastverkehr	
Ziel- & Quellverkehr	Durchgangsverkehr	Ziel- & Quellverkehr	Durchgangsverkehr
83 %	17 %	46 %	54 %

Daraus ergibt sich die Aufgabenstellung, nicht nur den Durchgangsverkehr, sondern auch den großen Anteil des lokalen und regionalen Ziel- und Quellverkehrs auf die Umgehungsstraße zu verlagern. Hier muss vor allem der Pkw-Verkehr, also der motorisierte Individualverkehr, betrachtet werden.

Die Verkehrsverlagerung von der heutigen Ortsdurchfahrt in der Innenstadt auf die neue Umgehung wird nicht allein aufgrund des neuen Angebots einer durchgehenden Umgehungsstraße und einer automatischen Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer erfolgen.

Angebote und Anreize („Pull“), die neue Umgehungsstraße zu befahren, müssen konsequent begleitet werden durch verkehrstechnisch und verkehrsrechtlich steuernde Maßnahmen („Push“), um die gewünschte verkehrliche Wirkung der Verlagerung des Verkehrs zu erreichen. Diese steuernden Maßnahmen sind Bestandteil dieses Konzepts.

Der ADFC hält die Ansätze und den Zeitplan der Stadt Friedrichshafen zur Steuerung und Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der innerörtlichen Ortsdurchfahrt bei Freigabe der Umgehung nicht für ausreichend. Es ist zum Beispiel nicht nachvollziehbar, dass in der östlichen Albrechtstraße nur eine Abnahme des DTV<sup>5</sup> von 19.000 Kfz/Tag (2015) auf 14.000 Kfz/Tag (Prognose 2030<sup>6</sup>) akzeptiert wird.

Dem vorliegenden Konzeptvorschlag des ADFC liegen die Verkehrsdaten des Entwurfs des Verkehrsentwicklungsplans (2018) zu Grunde, der auf Verkehrsdaten von 2013 basiert.

<sup>4</sup> Quelle: Dialogforum B 31 Meersburg – Immenstaad, 2018

<sup>5</sup> DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr

<sup>6</sup> Entwurfsbeschluss B-Plan Nr. 197 „Albrechtstraße-Ost“, 2015

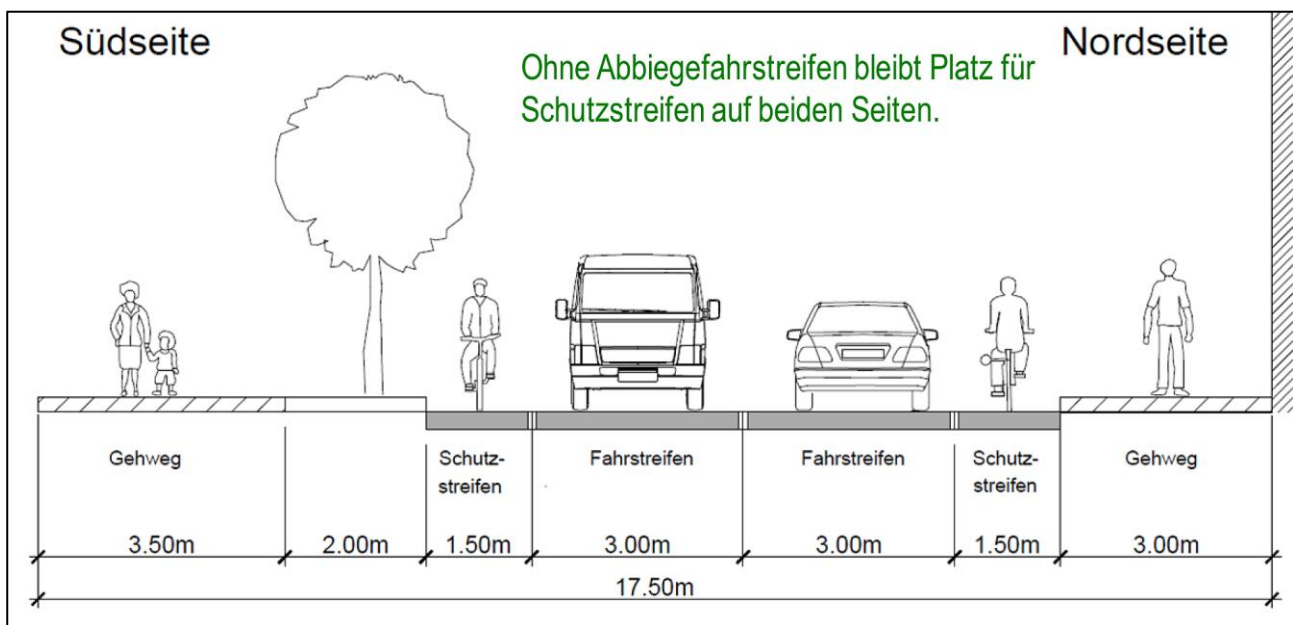
### 3 Bestehende und laufende Planungen

#### 3.1 Friedrichstraße

##### 3.1.1 Radverkehrskonzept

Das Radverkehrskonzept<sup>7</sup> Friedrichshafen macht auf Basis einer umfangreichen Analyse verschiedene Maßnahmenvorschläge für die Umgestaltung der Friedrichstraße, sowohl für die Streckenabschnitte als auch für die Knotenpunkte.

Für eine erste, temporäre Umsetzungsphase liegt ein Vorschlag vor, der sich am Bestandsquerschnitt (zwischen südlicher Mauer und nördlicher Bebauung) orientiert.



Erste Umsetzungsphase der Friedrichstraße, Radverkehrskonzept, Abschlussbericht Abb. 6-26

Die Reduzierung von drei auf zwei Fahrstreifen und die Markierung von beidseitigen Fahrrad-Schutzstreifen kann dazu beitragen, die erheblichen Konflikte und Gefährdungen zwischen dem Rad- und Fußverkehr auf dem bestehenden gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Südseite zu entschärfen. Die Benutzung der Fahrbahn kann mit Schutzstreifen für den schnellen Radverkehr attraktiv gemacht werden. Voraussetzungen dafür sind:

- Maximale Reduzierung des Kfz-Verkehrs durch Sperrung der Durchfahrt (Öffentlicher Busverkehr und Radverkehr frei)
- Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlagen.

Nach Auffassung des ADFC sollte bei einer temporären Umgestaltung der Friedrichstraße der südliche Gehweg für den langsamen Radverkehr freigegeben bleiben.

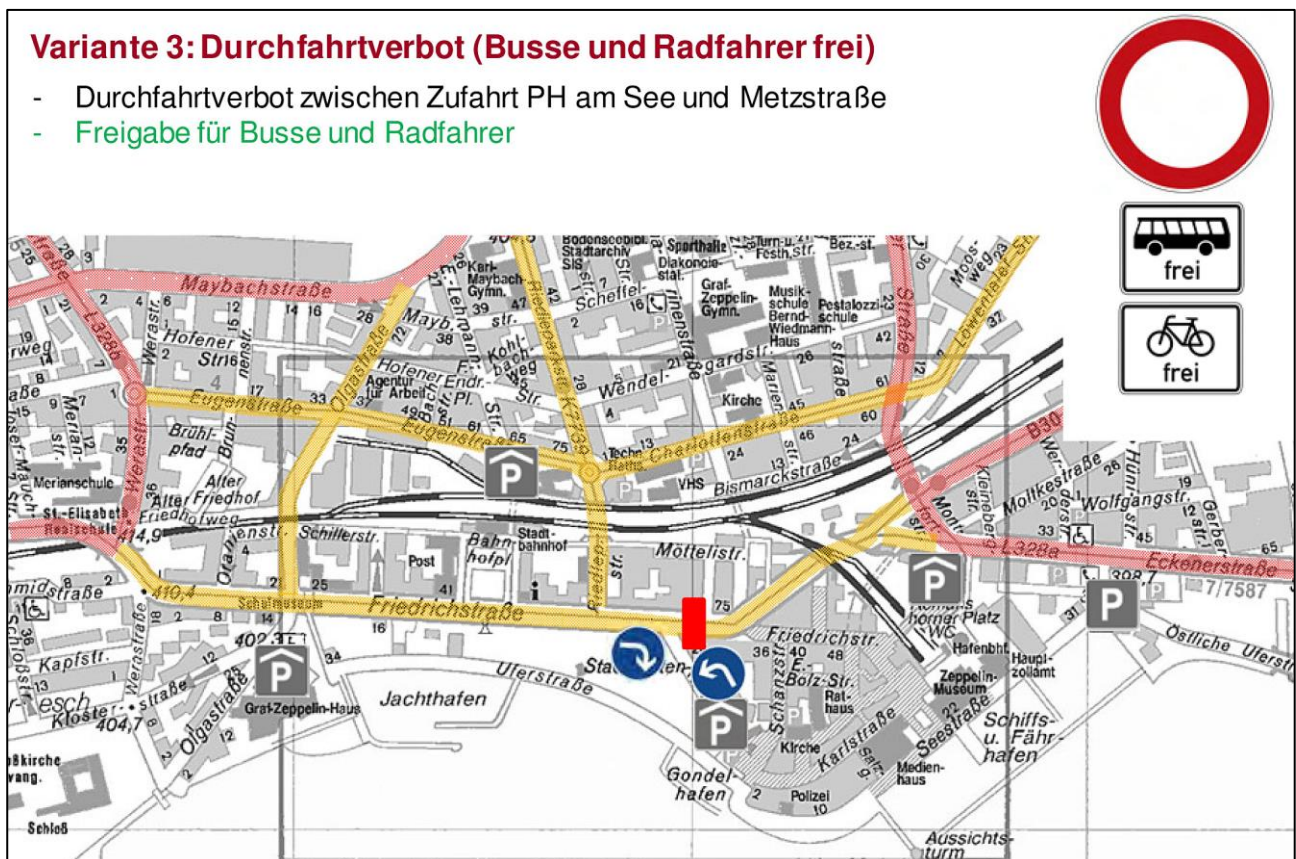
<sup>7</sup> Radverkehrskonzept Friedrichshafen, VIA Köln, Abschlussbericht, 07.05.2013



### 3.1.2 Verkehrsentwicklungsplan

Die Friedrichstraße wurde im Verkehrsentwicklungsplan<sup>8</sup> seit 2013 umfassend untersucht. Mehrere Varianten von Verkehrsführungen wurden dabei betrachtet und hinsichtlich ihrer Auswirkungen bewertet.

Für die Innenstadt südlich der Bahngleise stellte sich die Variante 3 als die wirkungsvollste Maßnahme hinsichtlich des Potentials für die Aufwertung der Straßenräume und für die städtebauliche Entwicklung heraus. Die Variante 3 beinhaltet die Unterbrechung der Durchfahrt für den Kfz-Verkehr auf der Friedrichstraße zwischen Karlstraße und Metzstraße.



Verkehrsentwicklungsplan Friedrichshafen, Vortrag Technischer Ausschuss 08.07.2014

Die Variante 3 ist auch für den Rad- und Fußverkehr die erste Wahl, denn sie reduziert das Kfz-Aufkommen in der Friedrichstraße auf ein Minimum und ermöglicht die bestmögliche Aufenthaltsqualität. Die Variante 3 bietet außerdem die beste Grundlage für die wirksame Trennung des Rad- und Fußverkehrs. Dadurch kann eine effektive Verbesserung für eine konfliktfreie Befahrbarkeit des Bodenseeradwegs erreicht werden.

Zwingende Voraussetzung für die Variante 3 ist die Umsetzung von wirksamen Maßnahmen im parallelen, nördlich verlaufenden Straßennetz der Kernstadt, um schädliche Verlagerungen des Kfz-Verkehrs zu verhindern. Dazu zählen insbesondere verkehrsberuhigende Konzepte in der Charlottenstraße und Eugenstraße.

<sup>8</sup> Verkehrsentwicklungsplan Friedrichshafen, brenner BERNARD, Entwurf Abschlussbericht, 26.10.2018

Der Verkehrsentwicklungsplan ist trotz der langen Bearbeitungszeit (Start 2013) und dem seit Oktober 2018 vorliegenden Entwurf des Abschlussberichts noch nicht abgeschlossen. Die Fertigstellung wurde vom Gemeinderat mittlerweile auf das Jahr 2022 ff vertagt<sup>9</sup>.

Der ADFC ist der Auffassung, dass der Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans veraltete Grundlagen, unvollständige Analysen und fehlerhafte Inhalte enthält. Für das städtische Straßennetz liegt somit für den Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe der B 31-Umgehung kein strategisches und politisch beschlossenes Konzept vor. Im Verkehrsentwicklungsplan sind keine Konzepte für Kurzfristmaßnahmen zur Umgestaltung der Stadtstraßen enthalten.

### 3.1.3 Umgestaltung Uferpark, Friedrichstraße und Bahnhofplatz

2016 wurde von der Stadt Friedrichshafen ein Ideenwettbewerb und Workshop-Verfahren zur Umgestaltung des Uferparks unter Einbeziehung der Friedrichstraße und des Bahnhofplatzes gestartet. Die Wettbewerbsbeiträge der teilnehmenden Büros enthielten zwar konzeptionelle Vorschläge für die Friedrichstraße, diese waren aber nicht als funktionelle Entwurfsplanung für die Straßenraumgestaltung angelegt.

Die Gestaltung der Friedrichstraße wurde im Rahmen der Uferparkplanung nicht weiterverfolgt. Auf Basis des Beschlusses des Gemeinderates<sup>10</sup> vom 16.12.2019 soll die Friedrichstraße im Verkehrsentwicklungsplan behandelt werden.

### 3.1.4 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

Von 2016 bis 2018 wurde ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept<sup>11</sup> mit umfangreicher Bürgerbeteiligung erstellt. Die Friedrichstraße wurde beim ISEK umfangreich diskutiert, konkrete Festlegungen oder Planungsvorschläge gingen nicht daraus hervor.

### 3.1.5 Zusammenfassung

Für die Friedrichstraße liegt auf Basis des Radverkehrskonzeptes ein Vorschlag für eine erste Umsetzungsphase vor. Dieser Entwurf kann als Grundlage für eine temporäre Umgestaltung dienen, allerdings ist dadurch keine befriedigende Lösung der gravierenden Probleme an der Friedrichstraße in der touristischen Saison zu erwarten.

Die groß angelegten, langjährigen städtischen Planungs- und Beteiligungsprojekte „Verkehrsentwicklungsplan“, „Umgestaltung Uferpark/Friedrichstraße/Bahnhofsvorplatz“ und „ISEK“ beinhalten keine zielführenden Lösungsvorschläge, weder für eine kurzfristige noch für eine langfristige Umgestaltung der Friedrichstraße.

---

<sup>9</sup> Sitzungsvorlage Gemeinderat Friedrichshafen, 2020 / V00128

<sup>10</sup> Sitzungsvorlage Gemeinderat Friedrichshafen, 2019 / V00303

<sup>11</sup> ISEK Friedrichshafen, Abschlussbericht, Februar 2018



### 3.2 Workshop-Verfahren Ortsdurchfahrt Fischbach

2018 wurde von der Stadt Friedrichshafen ein Workshop-Verfahren<sup>12</sup> zur Umgestaltung der Meersburger- und Zeppelinstraße gestartet. Als Aufgabe und Ziel wurde definiert:

„Gegenstand des Verfahrens ist ein städtebaulicher Vorentwurf für die Umgestaltung der Meersburger- und Zeppelinstraße, sowie die bauliche Entwicklung der Ortskernzone in Friedrichshafen-Fischbach.“



Raumkarte Workshop-Verfahren, Umgestaltung Meersburger- und Zeppelinstraße Fischbach

Laut städtischer Beschreibung soll die beste städtebauliche Lösung mit einem hohen Grad an Bürgerbeteiligung, öffentlichen Diskussionen und einer breiten Akzeptanz in der Fischbacher Bevölkerung erarbeitet werden. Ein Gremium aus Sachgutachtern und sachverständigen Beratern begleitet das Wettbewerbsverfahren. Das Workshop-Verfahren beinhaltet langfristige Planungen für bauliche Umgestaltungen, während kurzfristige Maßnahmen zur Verkehrsfreigabe der B 31 neu nicht Ziel des Verfahrens sind.

Ein Ergebnis des Verfahrens und die Prämierung eines Entwurfs für die bauliche Umgestaltung werden erst ab 2021 vorliegen. Aufgrund der umfangreichen Planungsprozesse sowie der unsicheren Haushaltssituation ist eine Umsetzung erster Bauabschnitte frühestens ab 2025 zu erwarten.

<sup>12</sup> Sitzungsvorlagen Gemeinderat Friedrichshafen, 2018 / V 00258 (17.12.2018) und 2019 / V 00376 (17.02.2020)

Zu verkehrsrechtlichen Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt wird im Auslobungstext des Workshop-Verfahrens grundsätzlich ausgeführt:

„Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h als sog. Streckengebot (nicht 30-km/h-Zone) innerorts ist voraussichtlich möglich, eine diesbezügliche Entscheidung wurde jedoch noch nicht getroffen. Dies ermöglicht grundsätzlich sowohl im linearen Verlauf als auch an den Knotenpunkten eine der reduzierten Höchstgeschwindigkeit entsprechende verkehrliche Ausgestaltung.“

Es ist aus Sicht des ADFC nicht nachvollziehbar, warum seitens der Stadtverwaltung kein vergleichbarer Prozess für die Ortsdurchfahrt in den dicht besiedelten Abschnitten der Ortsdurchfahrt im Bereich Albrechtstraße, Maybachstraße, Maybachplatz und Colzmanstraße sowie der Friedrichstraße und Eckenerstraße angestoßen wurde. Auf diesen Straßenabschnitten befinden sich zwei der vier Lärmbrennpunkte<sup>13</sup> mit mehr betroffenen Menschen als in der Ortsdurchfahrt Fischbach.

---

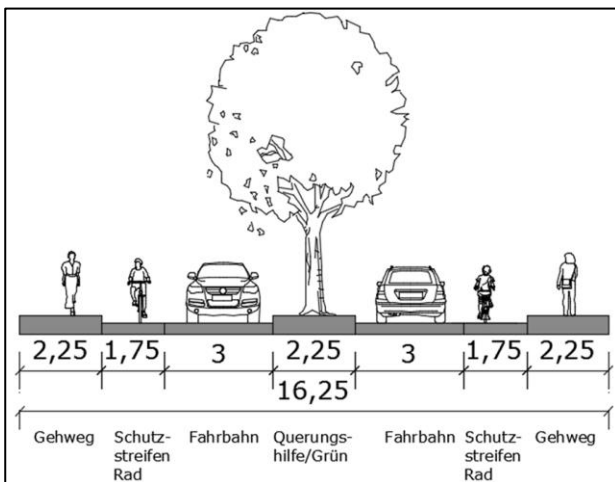
<sup>13</sup> Sitzungsvorlage Gemeinderat Friedrichshafen (2016 / V 00167) „Lärmaktionsplan Stufe 2“, Anlage 2a, 19.07.2016



### 3.3 Bebauungsplan „Albrechtstraße Ost“

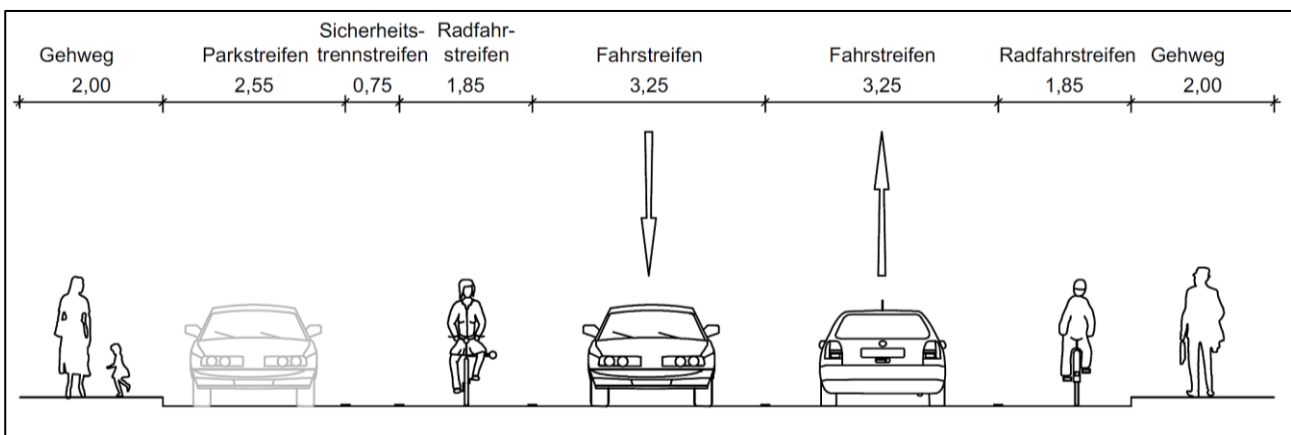
Der Bebauungsplan „Albrechtstraße Ost“<sup>14</sup> geht von einer hohen Verkehrsbelastung auf der Albrechtstraße aus, da sie eine „Sammel- und Verteilerfunktion“ habe. Die Prognose 2030 mit der B 31 neu ergibt einen DTV von 14.000 Kfz/Tag (2015: 19.000 Kfz/Tag).

Im Bebauungsplan wird eine Umgestaltung der Albrechtstraße durch beidseitige Fahrrad-Schutzstreifen mit 1,75 m Breite und zwei Fahrstreifen mit je 3,0 m Breite vorgeschlagen. Der ADFC lehnt diesen Vorschlag ab, denn er würde zu einer dauerhaften Unterschreitung des Mindest-Seitenabstandes (1,5 m) zwischen Kfz und Radverkehr führen.



Städtischer Vorschlag im Bebauungsplan „Albrechtstraße Ost“ zur Umgestaltung

Im Verkehrsgutachten des Bebauungsplans, das von Dr. Brenner BERNARD erstellt wurde, ist ein weiterer Straßenquerschnitt dargestellt, welcher Straßenrandparkplätze enthält. Dieser Straßenquerschnitt ist sowohl verkehrstechnisch als auch städtebaulich abzulehnen.



Querschnitt Albrechtstraße 40 – Vorschlag Dr. Brenner BERNARD, 10.12.2014

<sup>14</sup> Sitzungsvorlage Technischer Ausschuss Friedrichshafen (2015 / V 00067) „B-Plan Albrechtstraße Ost“, 21.04.2015

## 4 Forderung des ADFC

Die Intention des ADFC ist es, die Anwohner an der heutigen B 31 in Fischbach und der Friedrichstraße sowie an den Straßen der sogenannten „Inneren Umgehung“<sup>15</sup> bestmöglich und zum frühestmöglichen Zeitpunkt vom Verkehr zu entlasten, um die Verkehrssicherheit zu verbessern und die Belastungen der Anwohner zu reduzieren.

Die bestehende Verkehrssituation ist für die Anwohner der Ortsdurchfahrt seit vielen Jahren unerträglich und in hohem Maße gesundheitsgefährdend. Aus diesem Grund sollte keine Zeitverzögerung bei der Umgestaltung und Verkehrsberuhigung eintreten.

Dieses Ziel wird nur dann erreicht, wenn die bisherige Ortsdurchfahrt zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe der Umgehung konsequent umgestaltet wird, um die Nutzung der neuen Umgehung zu fördern. Hierzu sind schnell realisierbare verkehrsrechtliche Maßnahmen geeignet, aber auch provisorische bauliche Maßnahmen sind durchzuführen. Im Folgenden werden provisorische Sofortmaßnahmen, welche dann mittel- bis langfristig auch baulich auszuführen sind, als „temporäre Maßnahmen“ bezeichnet.

- **Der ADFC fordert, zum Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe der neuen Umgehung die Fahrbahn für Kfz auf der bisherigen Ortsdurchfahrt umgehend auf zwei Fahrstreifen zu reduzieren und dadurch frei werdende Flächen mit temporären Maßnahmen konsequent dem Rad- und Fußverkehr zu widmen. Die Geschwindigkeit auf der Fahrbahn soll auf Tempo 30 reduziert werden.**

Es ist darauf zu achten, dass temporäre Radverkehrsanlagen ohne Unterbrechungen angelegt werden und eine Trennung vom Kfz-Verkehr aufweisen. Der gemäß StVO vorgeschriebene Seitenabstand vom Kfz-Verkehr zum Radverkehr von mindestens 1,5 m muss durch die Bemessung der temporären Radverkehrsanlagen sicherstellt werden.

Bei der Abwägung, welche Flächen dem Kfz-Verkehr weiterhin zur Verfügung stehen und welche einer Radverkehrsanlage zugeteilt werden, muss der Durchgängigkeit und der Breite der Radverkehrsanlage konsequent Vorrang vor dem ruhenden Kfz-Verkehr am Straßenrand eingeräumt werden.

Als übergeordnete Entscheidungsgrundlage für die Politik und Verwaltung muss das Bekenntnis zum Pariser Klimaabkommen verbindlich zu Grunde gelegt werden. Auf dieser Basis sind alle Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes aus Öffentlichem Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr konsequent umzusetzen. Herkömmliche Abwägungsprozesse und Ermessensentscheidungen der Verwaltung müssen deshalb auch im Bereich der Mobilität und Verkehrsplanung durch die klare Priorisierung des Klimaschutzes überlagert werden.

---

<sup>15</sup> Albrechtstraße, Maybachstraße, Maybachplatz

## 5 Konzept für Sofortmaßnahmen

### 5.1 Maßnahmenvorschläge

Die neue Aufteilung der Straßenräume zu Gunsten von Radverkehrsanlagen erfolgt mit Markierungen, dadurch ist eine kurzfristige Umsetzung gewährleistet. Die Regelbreite der zweistreifigen Kfz-Fahrbahn wird bei allen Vorschlägen mit 6,5 m (3,25 m je Fahrstreifen) angesetzt, was den gültigen Vorgaben der RAS<sup>16</sup> entspricht und für den Kfz-Verkehr eine ausreichende Leistungsfähigkeit garantiert. Ein Lkw-Durchfahrtsverbot auf der heutigen Ortsdurchfahrt ist auch hinsichtlich der Attraktivität der Radfahrstreifen anzustreben.

Die Breite und Ausgestaltung der temporären Radverkehrsanlagen hängen vom jeweils verfügbaren Querschnitt ab. Es kommen folgende Radverkehrsanlagen in Betracht:

- Radfahrstreifen
- Geschützte Radfahrstreifen
- Fahrrad-Schutzstreifen

Die Kosten von temporären Radverkehrsanlagen in Form von geschützten Radfahrstreifen liegen bei ca. 10.000 Euro/km<sup>17</sup> und sind somit im Rahmen des Haushalts realisierbar. Erfahrungen mit temporären Radverkehrsanlagen in Berlin zeigen, dass durch die Anlage einer temporären Radverkehrsanlage die Planungskosten der nachfolgenden baulichen Maßnahmen reduziert und deren funktionelle Qualität aufgrund der frühzeitigen Erfahrungen aus der temporären Phase verbessert wird.

Temporäre Radverkehrsanlagen sind verkehrsrechtliche Anordnungen, somit ein Verwaltungsakt und als Allgemeinverfügung in § 28 Abs. 2 Nr. 5 VwVfG von der Anhörungspflicht ausgenommen. Somit ist eine schnelle Umsetzung von temporären Radverkehrsanlagen ohne die Beteiligung oder Anhörung Einzelner möglich. Eine frühzeitige Einbeziehung und Beteiligung des Gemeinderates ist aus Sicht des ADFC wichtig, um die notwendige politische Legitimation herzustellen.

Die Straßenverkehrsordnung ermöglicht seit 2020 einen größeren Handlungsspielraum und zusätzliche Instrumente bei der stadtverträglichen Gestaltung des Straßenverkehrs. Die Reduzierung der Geschwindigkeit kann zum Beispiel auf Basis von städtebaulichen Verkehrskonzepten und Lärmaktionsplänen umgesetzt werden.

So gilt nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts von 2018 die grundrechtliche Lärm-Zumutbarkeitsschwelle von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten bzw. 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts in Kern-, Dorf- und Mischgebieten. Auf dieser Basis ist nach Einschätzung des ADFC auf der bisherigen Ortsdurchfahrt (Meersburger Straße, Zeppelinstraße, Albrechtstraße, Maybachstraße, Maybachplatz) sowie auf der Colmanstraße, Ailinger Straße, Meistershofer Straße, Paulinenstraße, Ravensburger Straße und Eckenerstraße Tempo 30 anzuordnen.

<sup>16</sup> Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, 2006, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

<sup>17</sup> Erfahrungswert Berlin 2020, <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/22047>

## 5.2 Temporäre Radverkehrsanlagen

### 5.2.1 Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind auf der Fahrbahn abmarkierte Sonderwege, die dem Radverkehr vorbehalten sind. Sie gelten als benutzungspflichtige Radwege und werden gemäß StVO mit Zeichen 237 „Radweg“ beschildert.

Radfahrstreifen sind durch eine breite, durchgezogene Linie vom Kfz-Verkehr abgetrennt, zum Teil farblich hervorgehoben. Die Breite von Radfahrstreifen beträgt mindestens 1,85 m.



*Radfahrstreifen (Beispiel Ehlersstraße Friedrichshafen)*

Außer an Kreuzungen und Zufahrten sowie zum Erreichen von Parkplätzen dürfen Radfahrstreifen von Kraftfahrzeugen nicht überfahren werden. Parken und Halten ist darauf ausdrücklich verboten.

Radfahrstreifen besitzen laut ERA<sup>18</sup> ein hohes Sicherheitsniveau und hohen Fahrtkomfort, weil der Radverkehr direkt im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt wird und die Radfahrer auf eigenen, relativ breiten asphaltierten Flächen zügig unterwegs sind.

Radfahrstreifen sind auch für stark befahrene Straßen geeignet.

<sup>18</sup> Empfehlung für Radverkehrsanlagen, 2010, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)



## 5.2.2 Geschützte Radfahrstreifen

Geschützte Radfahrstreifen<sup>19</sup> sind ein neues Entwurfs- und Gestaltungselement für Radverkehrsanlagen. Sie stellen eine Weiterentwicklung des konventionellen Radfahrstreifens dar.

Geschützte Radfahrstreifen werden direkt auf der Fahrbahn angelegt. Sie nehmen in der Regel die Breite einer ganzen Kfz-Fahrspur ein und sind durch Trennelemente (z.B. Baken, Poller, Blumenkübel) sowie durch markierte Sicherheitstrennstreifen von den Fahr- und Parkspuren von Kfz klar getrennt. Auf diese Weise erhalten Radfahrer einen eigenen geschützten Raum, der den Komfort und das Sicherheitsempfinden deutlich verbessert.

Das Fahren, Halten und Parken von Autos auf den Radfahrstreifen wird durch die Trennelemente verhindert. Zudem tragen die Sicherheitstrennstreifen zum Kfz-Verkehr zur Einhaltung des Sicherheitsabstandes bei.



*Geschützter Radfahrstreifen (Berlin; Quelle: SenUVK Bloomimages)*

## 5.2.3 Fahrrad-Schutzstreifen

Schutzstreifen kommen dort zum Einsatz, wo der Fahrbahnquerschnitt für die Markierung von Radfahrstreifen nicht ausreichend ist. Sie sind ein Teil der Fahrbahn und durch eine unterbrochene Trennlinie und Fahrradpiktogrammen gekennzeichnet. Für Schutzstreifen besteht keine Benutzungspflicht, denn das Fahren auf dem Schutzstreifen ergibt sich aus dem Rechtsfahrgebot.

Laut ERA besitzen Schutzstreifen eine gute Sicherheitswirkung, da Radfahrende dort direkt im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs fahren. Dies gilt besonders an Kreuzungen und Zufahrten. Schutzstreifen werden in der ERA auch für stark befahrene Straßen empfohlen, allerdings nur bei geringem Lkw-Anteil.

<sup>19</sup> ADFC-Positionspapier Geschützte Radfahrstreifen, [www.adfc.de/artikel/adfc-positionspapier-geschuetzte-radfahrstreifen](http://www.adfc.de/artikel/adfc-positionspapier-geschuetzte-radfahrstreifen)



*Fahrrad-Schutzstreifen (Beispiel Eckenerstraße Friedrichshafen)*

Das Sicherheitsempfinden vieler Radfahrer ist auf Schutzstreifen allerdings gering, da Kfz oftmals einen zu geringen Seitenabstand einhalten (vorgeschrieben sind mindestens 1,5 m). Schutzstreifen erfüllen deshalb aus Sicht des ADFC nicht die Anforderungen an eine Radverkehrsinfrastruktur, auf der Menschen aller Altersgruppen und Nutzertypen sicher und komfortabel Rad fahren können. Schutzstreifen sind der Ausnahmefall, wenn bauliche Radverkehrsanlagen oder Radfahrstreifen nicht umsetzbar sind.

Halten und Parken auf Schutzstreifen ist für Kraftfahrzeuge verboten.

### 5.3 Maßnahmen für den Fußverkehr

Bei der Entlastung der Ortsdurchfahrt müssen auch Verbesserungsmaßnahmen für den Fußverkehr umgesetzt werden.

Konflikte von Fußgängern mit dem Radverkehr treten meist dort auf, wo der Rad- und Fußverkehr auf gemeinsamen Wegen geführt werden. Deshalb ist die Trennung des Rad- und Fußverkehrs ein wichtiges Ziel der Verkehrsplanung. Dieser Gestaltungsgrundsatz sollte auch bei den Kurzfristmaßnahmen auf der Ortsdurchfahrt berücksichtigt werden.

Fußgänger sind vor allem beim Überqueren von Straßen gefährdet. Fehlende, zu klein ausgebaute oder am falschen Standort platzierte Querungsiseln führen zu Gefährdungen und reduzieren die individuelle Mobilität für Fußgänger, insbesondere für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen. Durch temporäre Querungsiseln und Fußgängerüberwege werden die Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs erhöht und die Barrierefreiheit verbessert.





*Temporäre Querungsinsel für den Fußverkehr (Beispiel Eugenstraße Friedrichshafen)*

#### 5.4 Maßnahmen für den ÖPNV

Vor allem in der Ortsdurchfahrt Fischbach-Manzell liegen zahlreiche Bushaltestellen der RAB-Seelinie mit direktem Ausstieg auf den angrenzenden Geh- und Radweg, was zu Gefährdungen und Konflikten zwischen Fahrgästen und Radfahrern führt. Die Halteflächen sollten deshalb als sog. Bus-Caps auf der Fahrbahn angelegt werden, wodurch sich der Zustiegsbereich vergrößert und Fahrgäste und Radfahrer gleichermaßen profitieren.

Durch den Halt des Busses auf der Fahrbahn wird das Wiederauffahren beschleunigt und außerdem die Priorität des ÖPNV im Straßenverkehr erkennbar.



*Bus-Cap auf der Fahrbahn mit Querungsinsel (Beispiel L 207 Alte Ziegelei Immenstaad)*

## 5.5 Finanzierung

Seit dem 1. Januar 2020 ist die Novellierung des LGVFG<sup>20</sup> in Kraft getreten<sup>21</sup>. Danach können Kommunen im Bereich Kommunalen Straßenbau nun auch zu neuen Förderbereichen wie Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur, die einen Beitrag zur Gestaltung einer lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitte leisten, Zuschüsse in Anspruch nehmen. Darunter fallen beispielsweise der Umbau und Rückbau von innerörtlichen Straßen sowie verkehrstechnische Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Rad- und Fußverkehr, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum. Die Reduzierung der Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe wird ebenfalls berücksichtigt.

Die Zuwendung nach dem LGVFG beträgt maximal 50 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten. Mit 75 Prozent werden Vorhaben mit einem besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz durch Reduzierung der Treibhausgasemissionen gefördert. Mit der neuen Förderrichtlinie können nun auch Planungskosten mit 10 Prozent der zuwendungsfähigen Investitionskosten bezuschusst werden. Die LGVFG-Förderung kann mit Förderprogrammen des Bundes oder anderer Fördergeber kombiniert werden.

Die Finanzierung der temporären Maßnahmen des vorliegenden Konzepts ist durch die Aufnahme ins Haushaltsverfahren der Stadt Friedrichshafen für das Jahr 2021 und durch einen Antrag gemäß LGVFG-Förderung für 2021 darstellbar.

---

<sup>20</sup> Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

<sup>21</sup> Pressemitteilung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg, 03.06.2020: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/land-investiert-in-die-verbesserung-der-strassen-in-staedten-und-gemeinden>



## 6 Erfahrungen in Friedrichshafen

Erfahrungen mit temporären Rad- und Fußverkehrsanlagen in Friedrichshafen wurden nach der Verkehrsfreigabe des Bauabschnitts Löwental-Colsmanknoten (BA IIA, Dezember 2001) auf der Keplerstraße und Ehlersstraße gemacht.

Auf bisher zweibahnigen Abschnitten (insgesamt vier Fahrstreifen) wurden zunächst provisorische Radfahrstreifen und Querungsiseln eingerichtet, dadurch wurde nur noch eine Fahrbahn je Fahrtrichtung bereitgestellt. Damals wurde die politische Diskussion über die Neuaufteilung des Straßenquerschnitts zu spät geführt, dadurch verzögerte sich die verkehrsrechtliche und straßenbautechnische Planung und Umsetzung.

Die im Laufe des Jahres 2002 eingerichteten Provisorien wurden schließlich 2012 (Ehlersstraße mit Kreisverkehren) bzw. 2018 (Keplerstraße) durch bauliche Maßnahmen abgelöst. Der einbahnige Straßenquerschnitt der Kepler- und Ehlersstraße hat eine ausreichende Kapazität bewiesen, auch im Falle von Ausweichverkehr zum Beispiel bei Sperrungen des Riedleparktunnels.

## 7 Fazit und Ausblick

Entscheidend ist die kurzfristige Umsetzung der in diesem Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen zum Zeitpunkt der Freigabe der B 31-Umgehung, um eine sofort wirksame Entlastung von Fischbach und der Innenstadt zu erreichen.

Ohne diese Sofortmaßnahmen käme es zu einer ungesteuerten „Eingewöhnungsphase“, welche – vor allem wegen des hohen Anteils an Ziel- und Quellverkehr – dazu führt, dass ein großer Anteil des Kfz-Verkehrs auf der heutigen Ortsdurchfahrt verbleibt und das Potential der Verlagerung der Kfz-Verkehrsströme auf die B 31-Umgehung nicht ausgeschöpft wird. Hinzu kommt, dass später eingeleitete Maßnahmen zur Verlagerung des Kfz-Verkehrs schwieriger durchsetzbar sind.

Gleichzeitig zur Umsetzung der Kurzfristmaßnahmen müssen Planungen für die gesamte Ortsdurchfahrt und alle betroffenen Straßen mit hoher Priorität durchgeführt werden, um die temporären Maßnahmen verkehrstechnisch und städtebaulich zu gestalten. Die B 31-Umgehung muss zum einen zu einer bestmöglichen Verringerung der Kfz-Verkehrsmenge in Fischbach und der Innenstadt führen und zum anderen eine Aufwertung der durch den Straßenverkehr über Jahrzehnte entwerteten Quartiere ermöglichen.

## 8 Beschreibung der Maßnahmen

Die Bestandsaufnahme der Straßenquerschnitte und die Maßnahmenvorschläge für die Sofortmaßnahmen mit temporären Radverkehrsanlagen und Querungsiseln sind in den folgenden Katasterblättern für einzelne Abschnitte dokumentiert. Grundlage ist eine aktuelle Vermessung der Straßenquerschnitte und Fahrbahnaufteilung durch den ADFC.

Die Auflistung der 15 Abschnitte ist von Westen nach Osten geordnet. Auch die Ansicht der Bilder und Querschnitte ist durchgehend in Blickrichtung Osten angelegt.

An den Streckenabschnitten, bei denen in diesem Konzept kein Vorschlag für eine Umgestaltung vorliegt, sind nach Einschätzung des ADFC keine wirksamen temporären Maßnahmen umsetzbar.



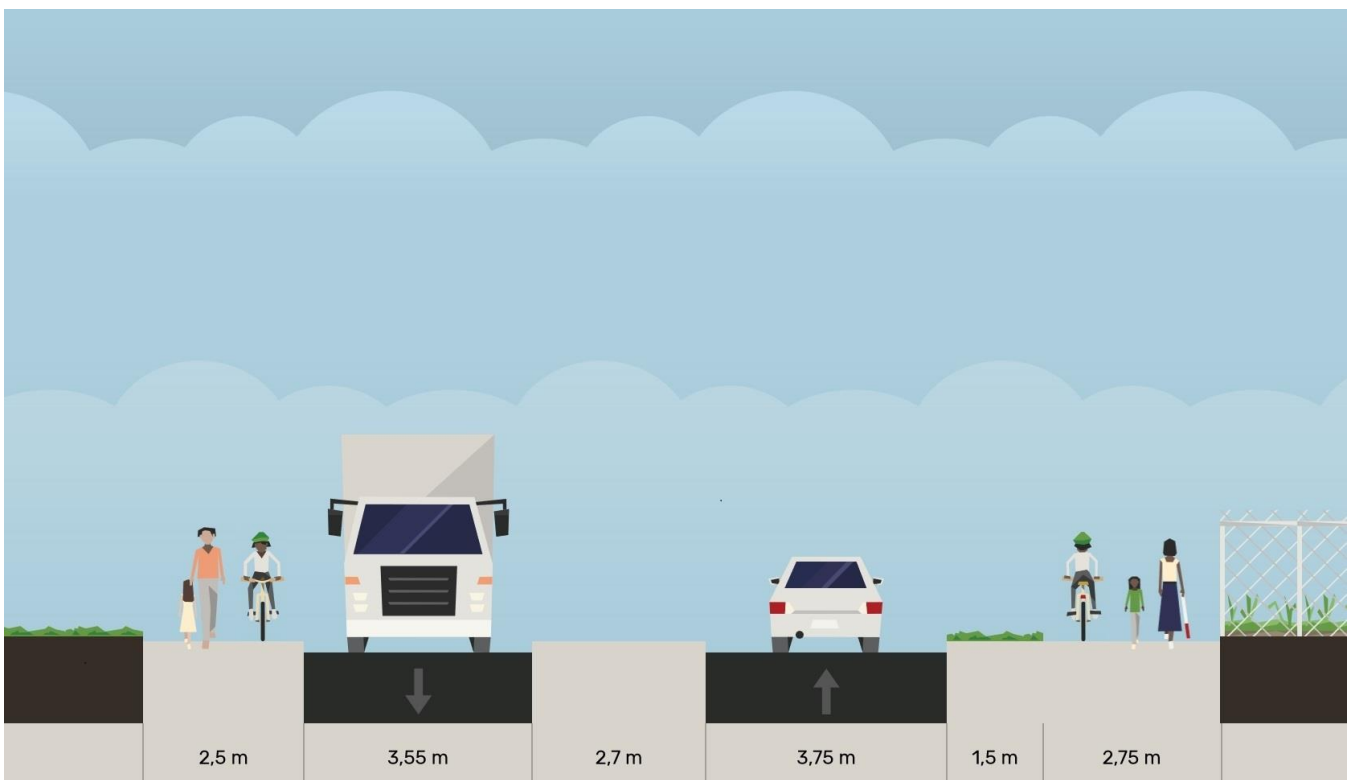
*Übersicht der Abschnitte für temporäre Radverkehrsanlagen und Querungsiseln*

Für die Friedrichstraße liegt kein ADFC-Maßnahmenvorschlag vor. Der ADFC verweist auf den Gestaltungsentwurf des städtischen Radverkehrskonzepts, welcher allerdings noch verfeinert werden muss. Für die Umsetzung temporärer Radverkehrsmaßnahmen in der Friedrichstraße ist die Entfernung der Lichtsignalanlagen an den Knotenpunkten Olgastraße, Riedleparkstraße und Karlstraße sowie die Sperrung der Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr zwischen der Karlstraße und Metzstraße erforderlich.

### 8.1 Meersburger Straße, Höhe Querungsinsel Campingplatz

1

**Aktueller Fahrbahnquerschnitt:** Zwei Kfz-Fahrstreifen, eine Querungsinsel



streetmix.net



### Maßnahmenvorschlag:

- Einrichtung einer Querungsinsel mit 3,5 m Breite.
- Verlängerung der Insel auf 5 bis 8 m zur Aufnahme von Radgruppen.
- Absenkung des nördlichen Bordsteins auf 0,0 cm Höhenunterschied.
- Asphaltierung des südlichen Grünstreifens auf die gesamte Länge der Querungsinsel.



streetmix.net

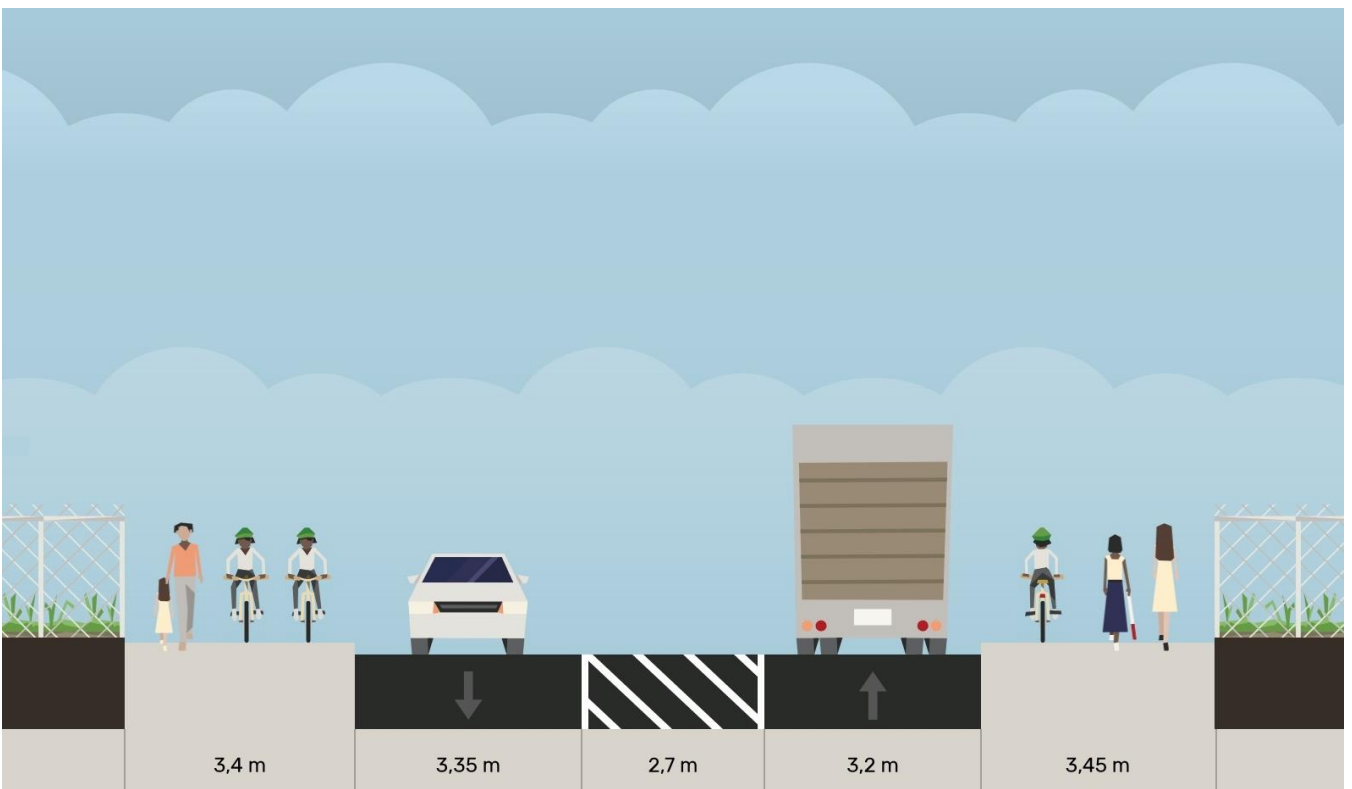
### Bemerkungen:

- Die Verbreiterung und Verlängerung der Querungsinsel ist zwingend erforderlich, um die Querung vom nördlichen Radweg auf die Südseite zur Weiterfahrt Richtung Immenstaad zu verbessern. Damit ist die Führung des Bodensee-Radweges auf der Südseite möglich.
- Die Verbreiterung des südlichen Radweges muss seitens der Stadt Friedrichshafen und des Regierungspräsidiums mit hoher Priorität umgesetzt werden.
- Eine um etwa eine Pkw-Länge verkürzte Abbiegespur zum Campingplatz aus Osten kommend ermöglicht weiterhin das Aufstellen eines großen Camping-Fahrzeuges.

8.2 Zeppelinstraße, Einmündung Koberstraße / Zufahrt Freibad

2

**Aktueller Fahrbahnquerschnitt:** Zwei Kfz-Fahrstreifen, eine leere Mittelspur bzw. einzelne Abbiegespuren



streetmix.net

### Maßnahmenvorschlag:

- Auflösung des durchgehenden Mittelstreifens, welcher nur auf kurzen Abschnitten für Abbiegespuren verwendet wird.
- Anlage eines geschützten Radfahrstreifens auf der Nordseite der Fahrbahn.



streetmix.net

### Bemerkungen:

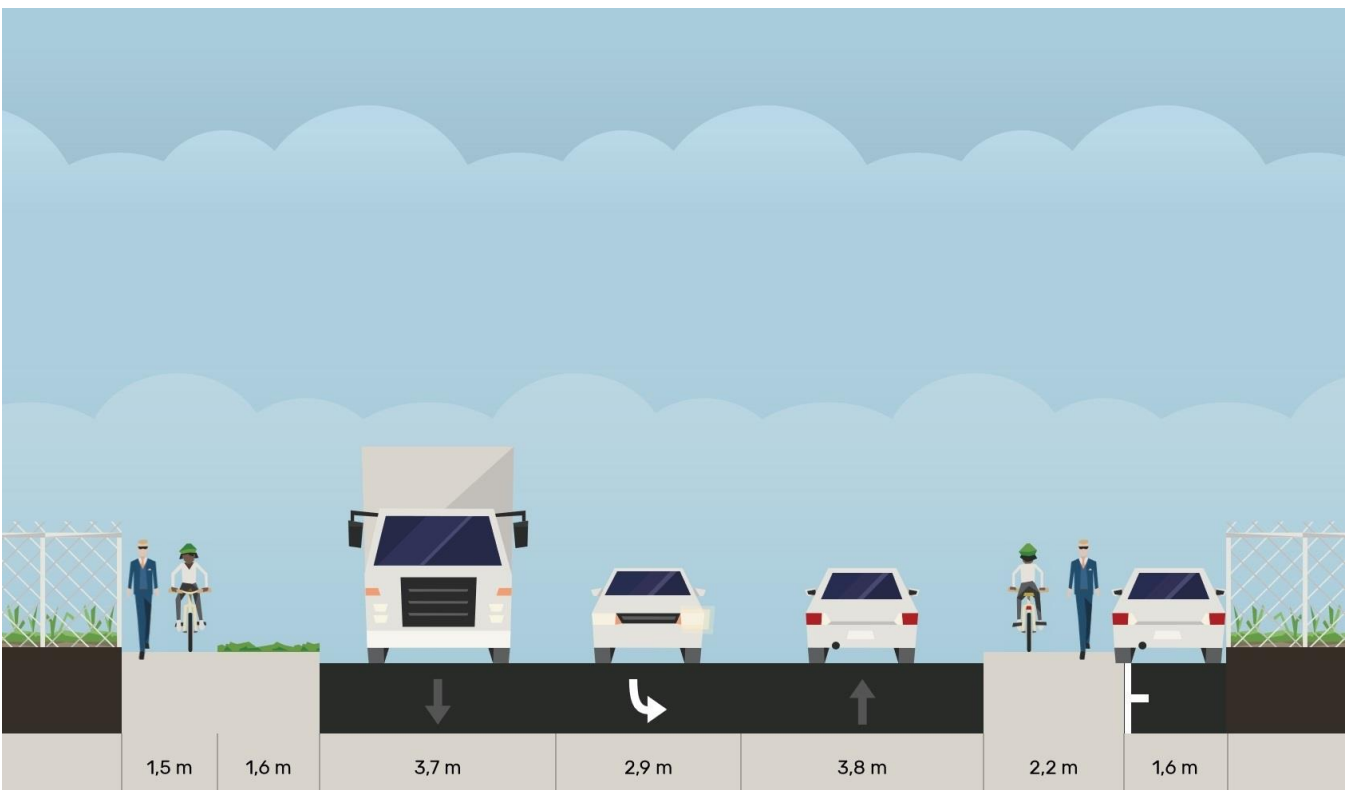
- Der geschützte Radfahrstreifen beginnt östlich der Einmündung Heiligenbergstraße vor dem dort sehr schmalen Geh- und Radweg (siehe Detailbeschreibungen in den Maßnahmen 3 und 4).
- Die gefährlichen Engstellen der Unterführungen Heiligenbergstraße und Poststraße können durch die Fahrbahnführung des Radverkehrs vermieden werden. Auch die unübersichtliche und baulich mangelhafte Einmündung der Kapellenstraße wird dadurch umfahren.
- Die Unfallanalyse des Radverkehrskonzeptes ergab an der Zeppelinstraße in der Ortsdurchfahrt Fischbach ein sehr auffälliges Unfallgeschehen (VIA, 2013), insbesondere an den nördlichen Einmündungen. Aus diesem Grund ist die Verlagerung des Radverkehrs auf die nördliche Fahrbahn ein Beitrag für mehr Verkehrssicherheit.
- Zwischen der Einmündung Koberstraße und Poststraße (im Bereich Elektro Bänzner und an der Bushaltestelle) können wegen den Grundstückszufahrten keine Sperrelemente für den geschützten Radfahrstreifen aufgestellt werden.
- Eine beidseitige temporäre Radverkehrsführung auf der Fahrbahn ist aus Platzgründen nicht möglich.



8.3 Zeppelinstraße, westlich der Einmündung Heiligenbergstraße (Ortsschild)

3

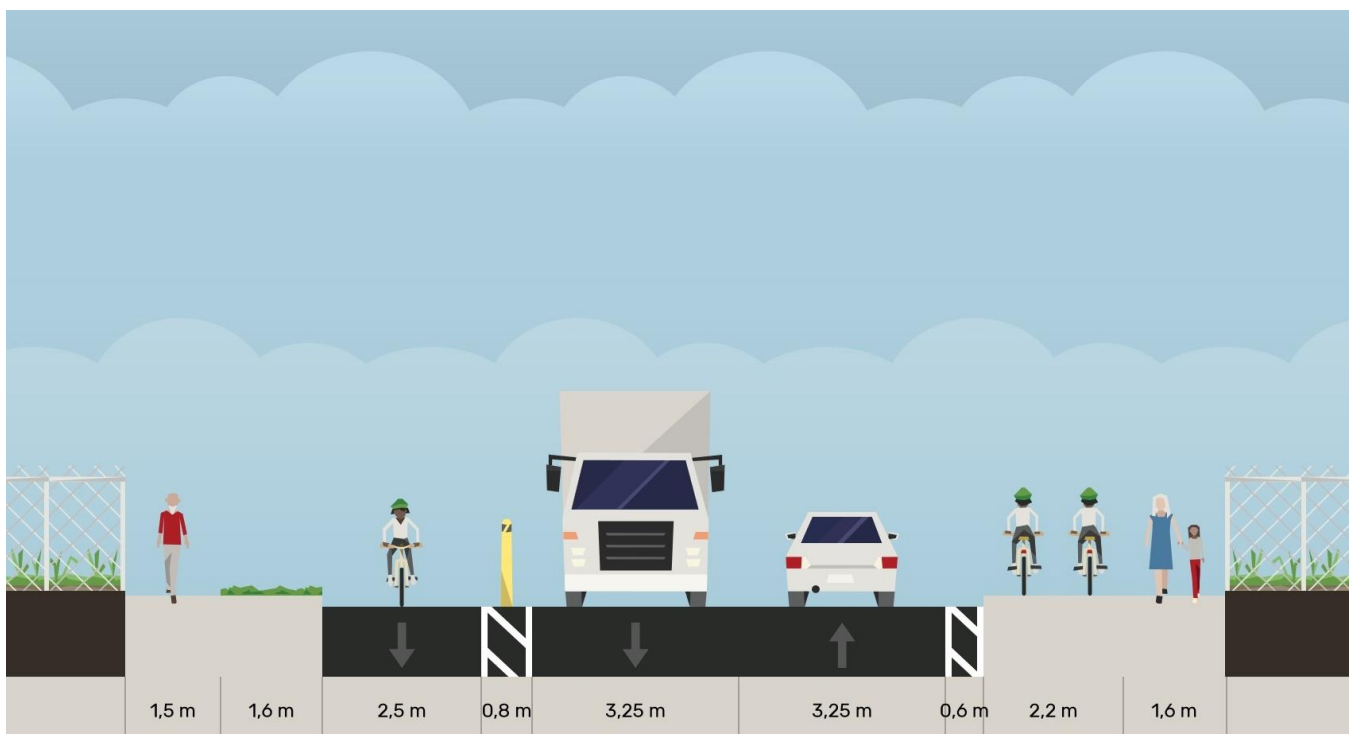
**Aktueller Fahrbahnquerschnitt:** Zwei Kfz-Fahrstreifen, eine Abbiegespur



streetmix.net

### Maßnahmenvorschlag:

- Ausleitung des Radverkehrs vom nördlichen gemeinsamen Geh-/Radweg auf die Fahrbahn (etwa zu Beginn der Sperrfläche bzw. Hecke). Dadurch muss der deutlich zu schmale Geh-/Radweg (1,5 m Breite) nicht befahren werden, ebenso die gefährliche Einmündung der Heiligenbergstraße mit der Engstelle der Unterführung.
- Auf der Südseite sollte eine Sperrmarkierung angebracht werden, um den Abstand des Kfz-Verkehrs zum Geh-/Radweg zu vergrößern.
- Das auf dem südlichen Gehweg von der Stadt traditionell geduldete widerrechtliche Parken von Kfz, die den Radweg als Anfahrtsweg benutzen, muss konsequent unterbunden werden.



streetmix.net

### Bemerkungen:

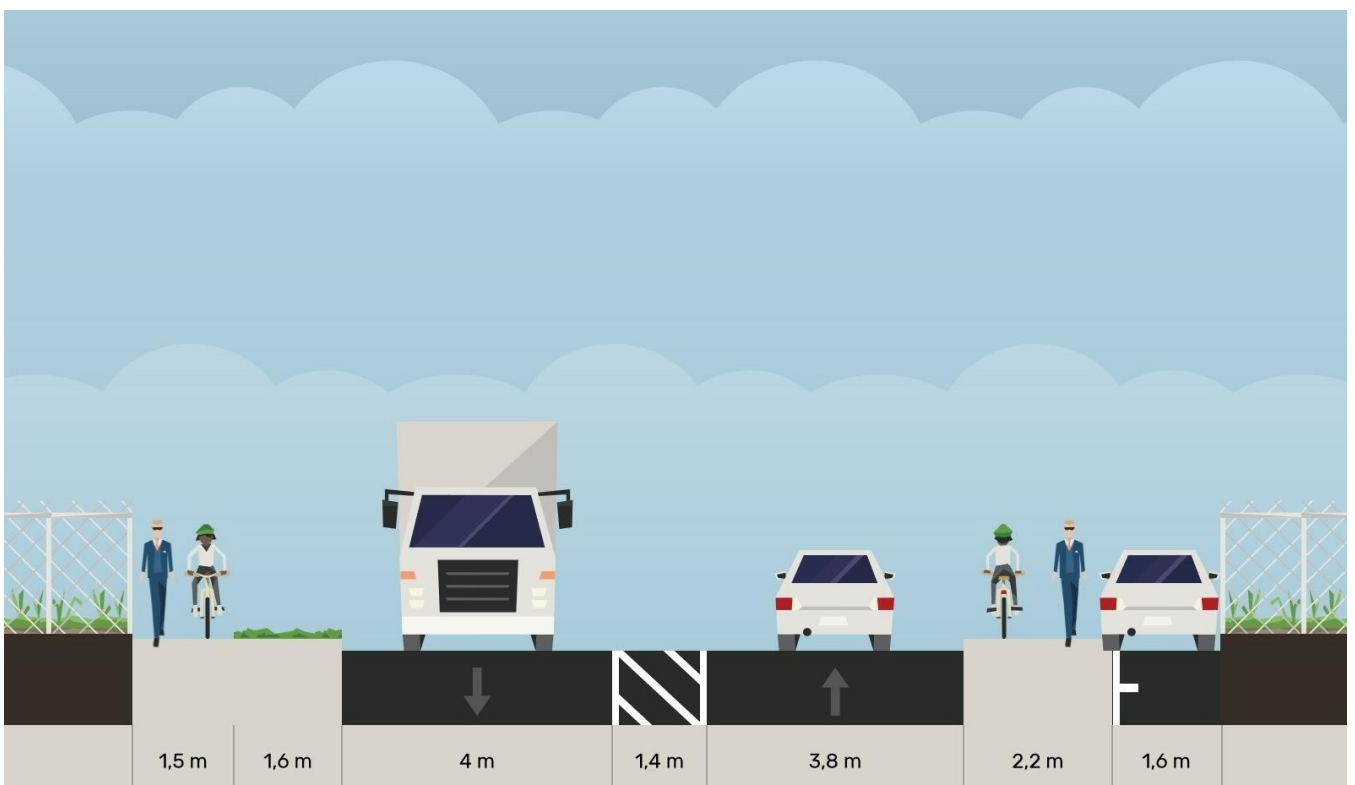
- Der sehr schmale Geh- und Radweg (nur 1,5 m Breite!) darf nach den Vorgaben der VwV-Straßenverkehrsordnung nicht für den Radverkehr beschildert werden. Die Verkehrsbehörde muss die Benutzungspflicht aufheben, es ist eine alternative Führung anzulegen. Hier kommt temporär nur eine Fahrbahnführung in Betracht.
- Die Unfallanalyse des Radverkehrskonzeptes ergab an der Zeppelinstraße in der Ortsdurchfahrt Fischbach ein sehr auffälliges Unfallgeschehen (VIA, 2013), insbesondere an den nördlichen Einmündungen. Aus diesem Grund ist die Verlagerung des Radverkehrs auf die nördliche Fahrbahn ein Beitrag für mehr Verkehrssicherheit.
- Das Ortsschild bzw. die erforderliche Geschwindigkeitsbeschränkung sollte Richtung Osten verlegt werden.
- Zum widerrechtlichen Parken auf dem südlichen Gehweg wird auf den Erlass des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vom 11.05.2020 zur „Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr“ sowie auf das Anliegen Nr. 10933 in „sag’s doch“ verwiesen (<https://friedrichshafen.sags-doch.de/bms/10933>).



8.4 Zeppelinstraße, westlich der Einmündung Heiligenbergstraße (Spermarkierung)

4

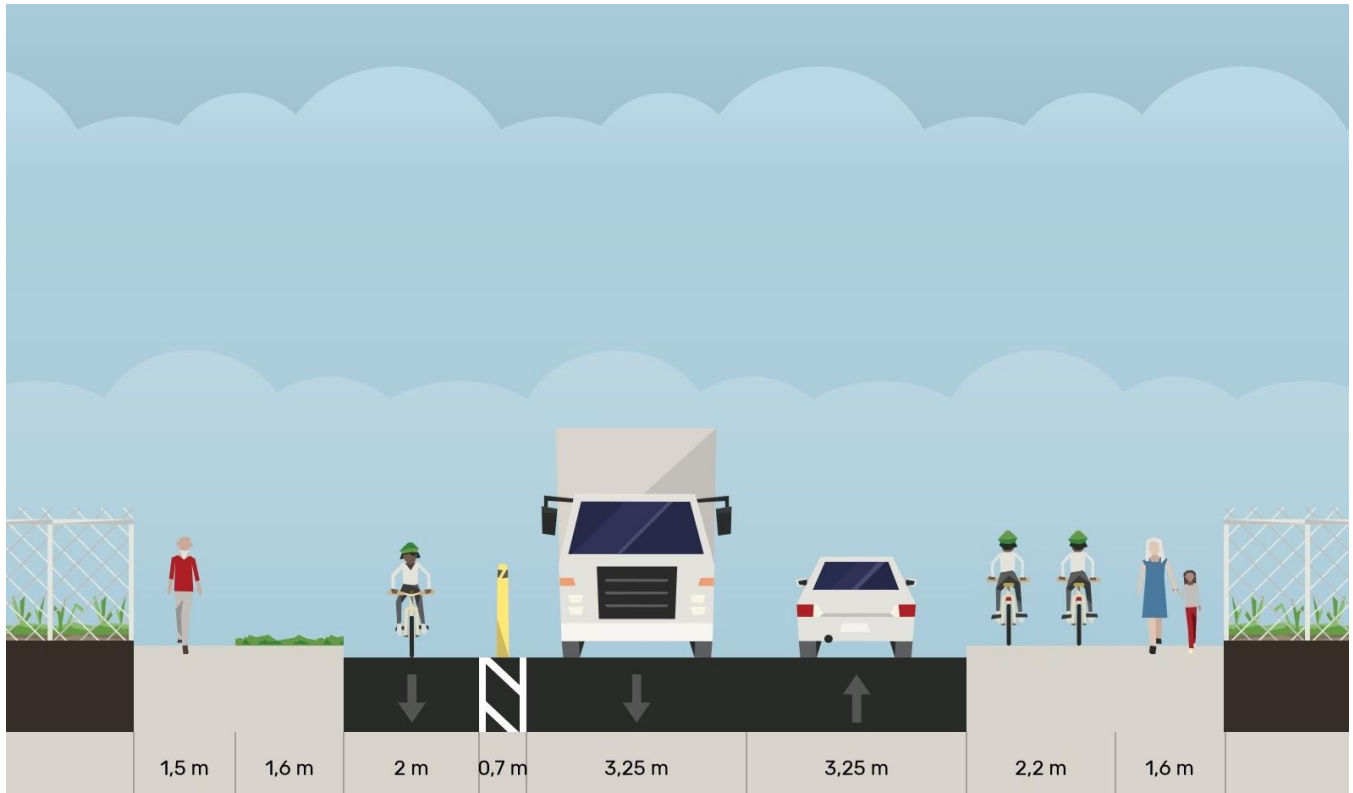
**Aktueller Fahrbahnquerschnitt:** Zwei Kfz-Fahrstreifen, eine beginnende Abbiegespur



streetmix.net

### Maßnahmenvorschlag:

- Ausleitung des Radverkehrs vom nördlichen gemeinsamen Geh-/Radweg auf die Fahrbahn (etwa zu Beginn der Sperrfläche bzw. der Hecke). Dadurch muss der deutlich zu schmale Geh-/Radweg (1,5 m Breite) nicht befahren werden, ebenso die gefährliche Einmündung der Heiligenbergstraße mit der Engstelle der Unterführung.
- Das auf dem südlichen Gehweg von der Stadt traditionell geduldete widerrechtliche Parken von Kfz, die den Radweg als Anfahrtsweg benutzen, muss konsequent unterbunden werden.



streetmix.net

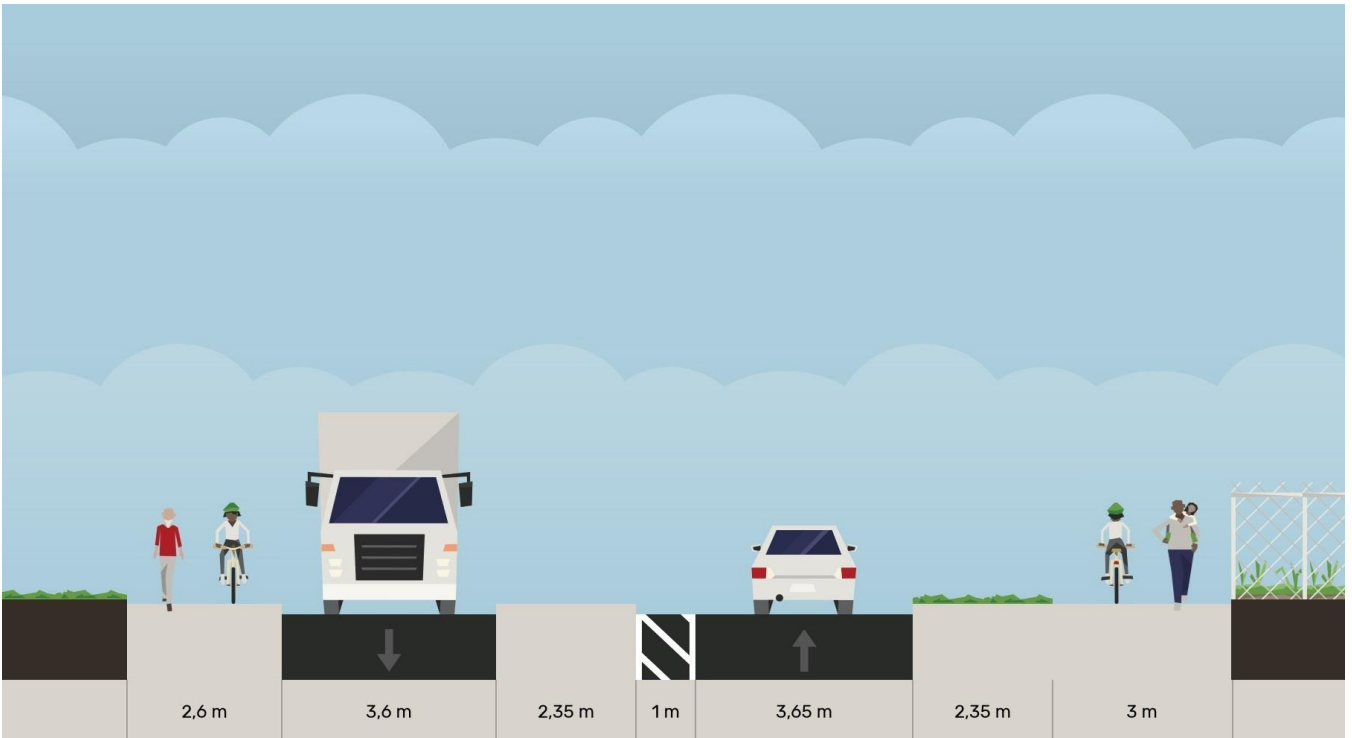
### Bemerkungen:

- Der sehr schmale Geh- und Radweg (nur 1,5 m Breite!) darf nach den Vorgaben der VwV-Straßenverkehrsordnung nicht für den Radverkehr beschildert werden. Die Verkehrsbehörde muss die Benutzungspflicht aufheben, es ist eine alternative Führung anzulegen. Hier kommt temporär nur eine Fahrbahnführung in Betracht.
- Die Unfallanalyse des Radverkehrskonzeptes ergab an der Zeppelinstraße in der Ortsdurchfahrt Fischbach ein sehr auffälliges Unfallgeschehen (VIA, 2013), insbesondere an den nördlichen Einmündungen. Aus diesem Grund ist die Verlagerung des Radverkehrs auf die nördliche Fahrbahn ein Beitrag für mehr Verkehrssicherheit.
- Das Ortsschild bzw. die erforderliche Geschwindigkeitsbeschränkung sollte Richtung Osten verlegt werden.
- Zum widerrechtlichen Parken auf dem südlichen Gehweg wird auf den Erlass des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vom 11.05.2020 zur „Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr“ sowie auf das Anliegen Nr. 10933 in „sag’s doch“ verwiesen (<https://friedrichshafen.sags-doch.de/bms/10933>).



8.5 Zeppelinstraße, Querung Kaufland / Seemooser Horn 5

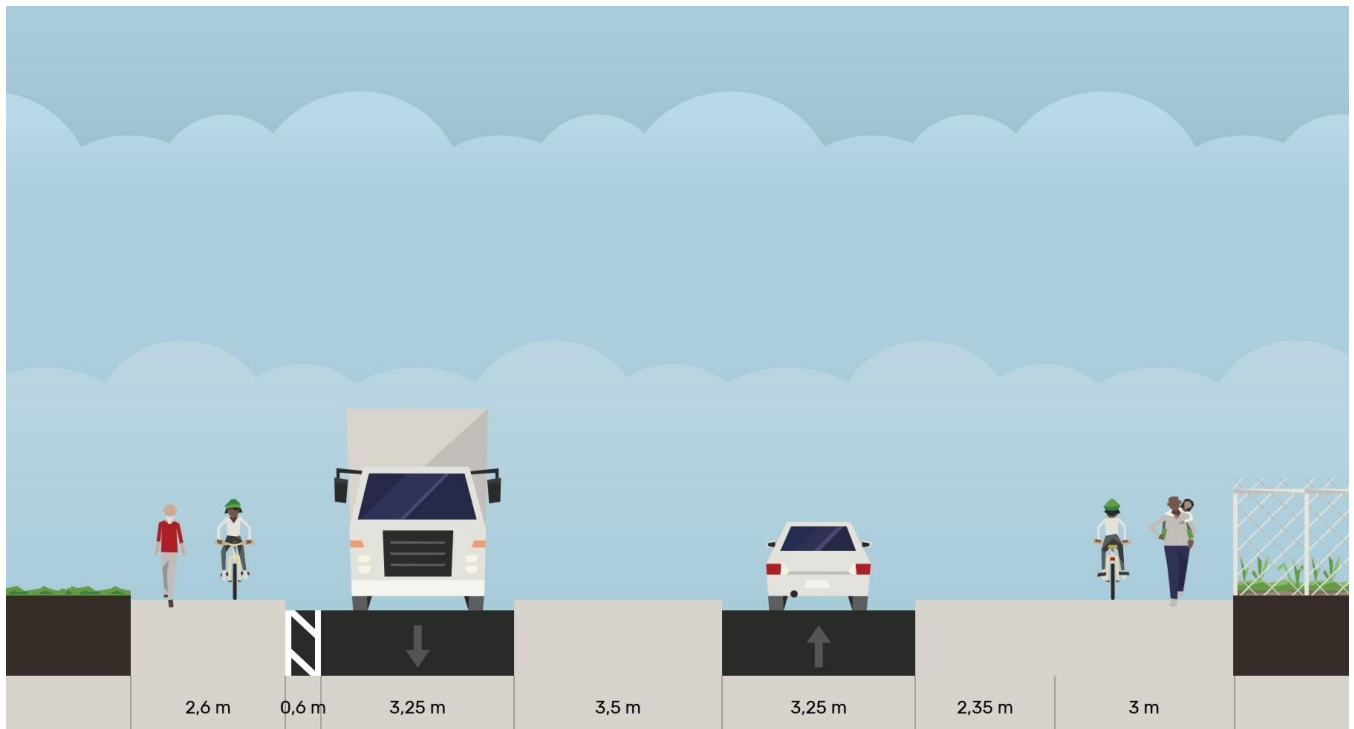
**Aktueller Fahrbahnquerschnitt:** Zwei Kfz-Fahrstreifen, eine Mittelinsel



streetmix.net

### Maßnahmenvorschlag:

- Verbreiterung der Insel auf 3,5 m Breite.
- Sperrfläche zwischen der nördlichen Fahrbahn und dem angrenzenden Geh-/Radweg, um einen größeren Abstand der Kraftfahrzeuge zum Geh-/Radweg zu erreichen.
- Die bestehenden Bushaltestellen sollten als Bus-Cap auf dem Fahrstreifen angeordnet werden.



streetmix.net

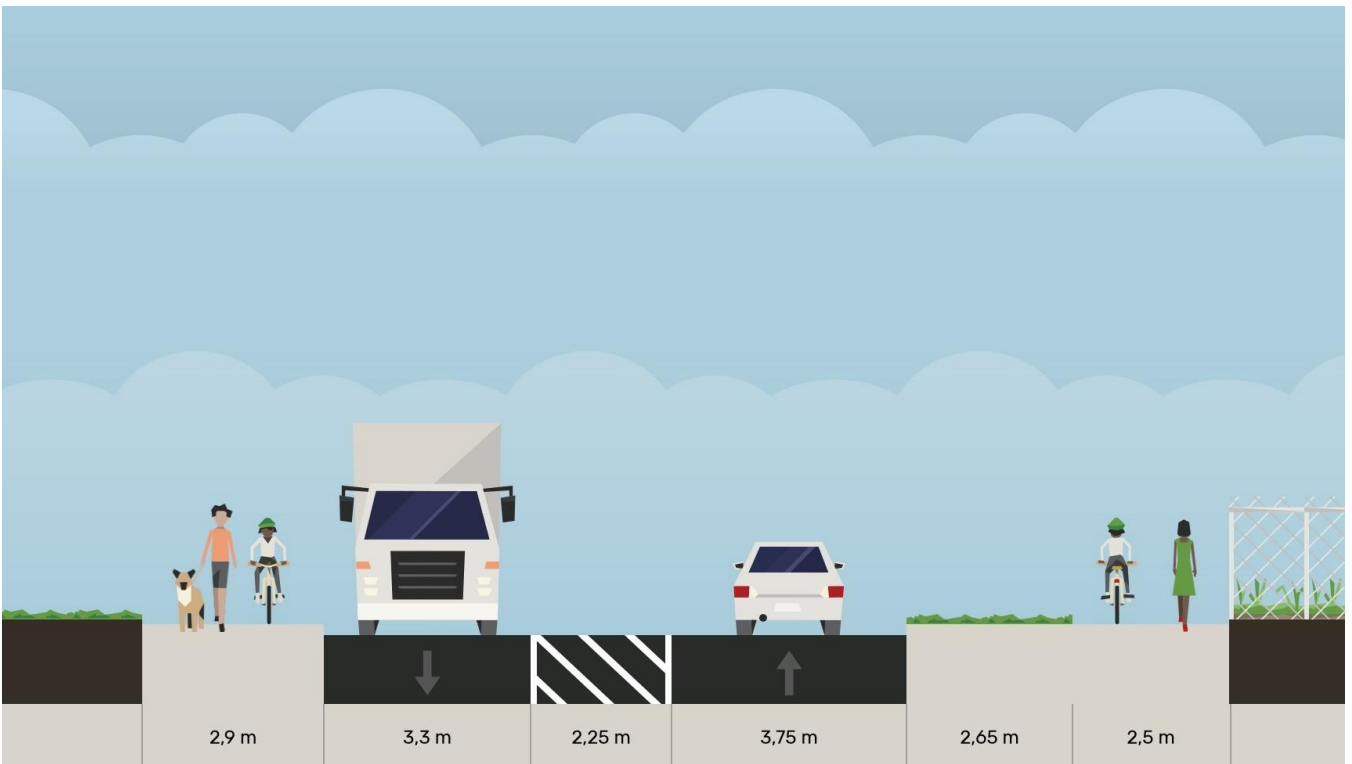
### Bemerkungen:

- Diese Querung wird von Fußgängern und Radfahrern stark frequentiert. Gleichzeitig sind die gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten hoch und die Bereitschaft der Kfz-Lenker, Fußgängern und Radfahrern das Queren zu ermöglichen, ist sehr gering. Die Einengung der Fahrbahnen und die bestmögliche Vergrößerung der Mittelinsel sind deshalb erforderlich, um die Sicherheit zu erhöhen.
- Die Umgestaltung der Bushaltestellen ist dringend erforderlich. Die aktuelle Anlage als von den Fahrstreifen abgetrennte Haltestellen führt dazu, dass der fließende Kfz-Verkehr direkt auf die Insel zufährt und kurz davor wieder einschert. Dies ist für Fußgänger und Radfahrer, die auf der Insel warten, eine beängstigende Erfahrung.
- Für Fußgänger ist nicht immer ersichtlich, ob Kfz die Geschwindigkeit verringern, weil sie links (zum Seemooser Horn bzw. zum Kaufland) abbiegen wollen, oder nur wegen der Verschwenkung abbremser. Als Querender kann man irrtümlich annehmen, die Fahrzeuge bremsen für querende Fußgänger oder Radfahrer.



8.6 Zeppelinstraße, Einmündung Schützenweg 6

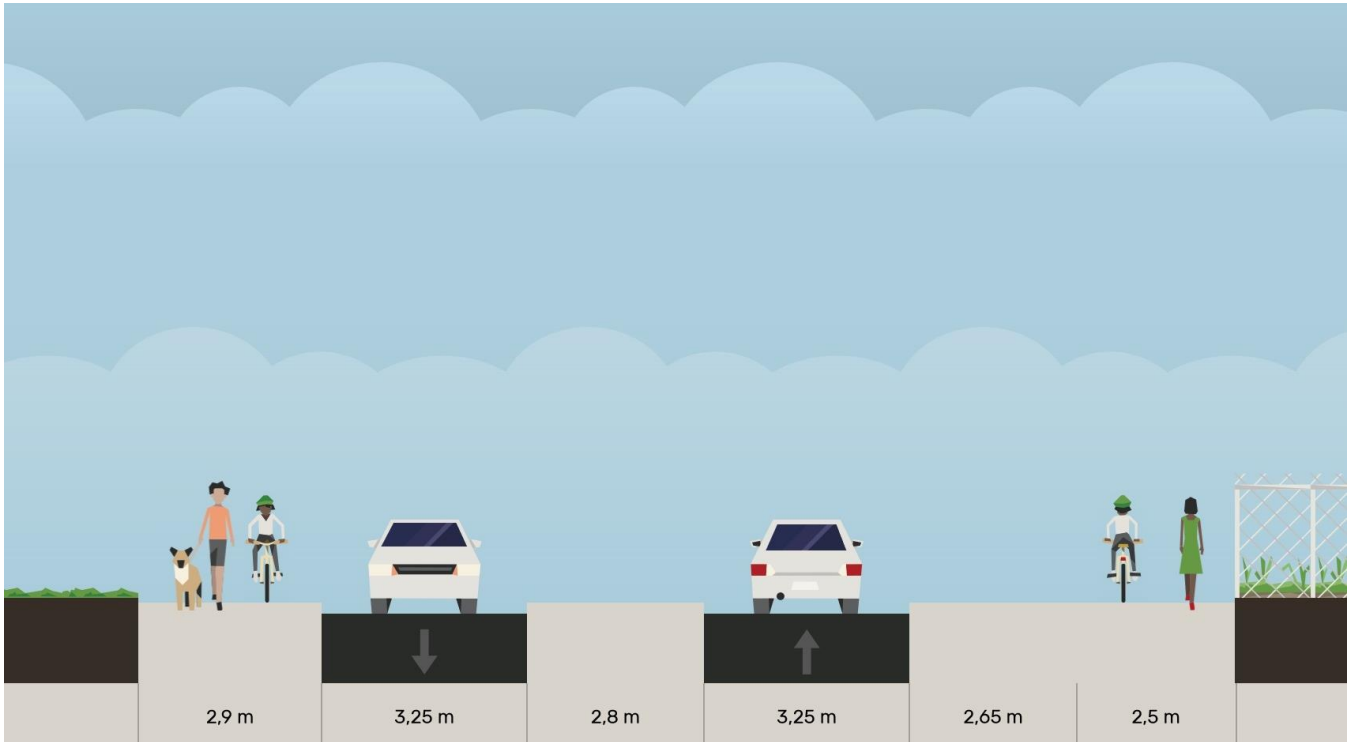
**Aktueller Fahrbahnquerschnitt:** Zwei Kfz-Fahrstreifen, eine Sperrfläche



streetmix.net

**Maßnahmenvorschlag:**

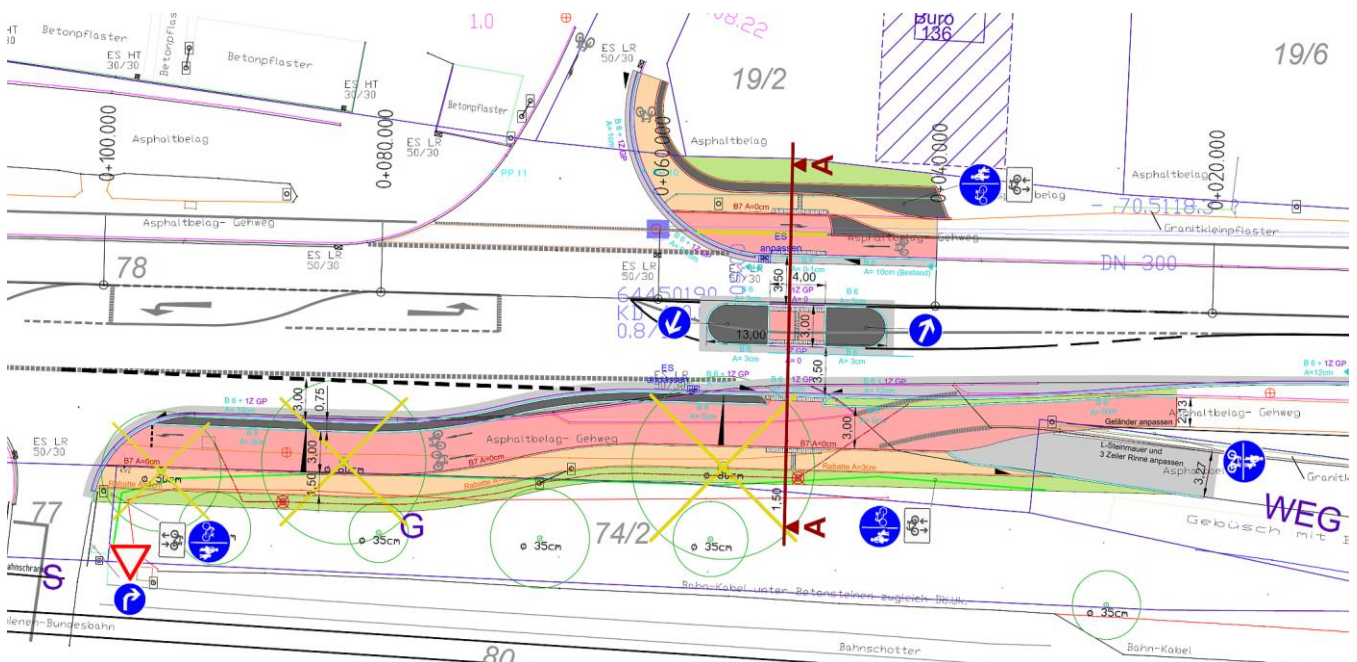
- Einbau einer provisorischen Querunginsel.
- Asphaltierung der südlichen Grünfläche für den Zugang zur Insel und zur provisorischen Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radweges.



streetmix.net

**Bemerkungen:**

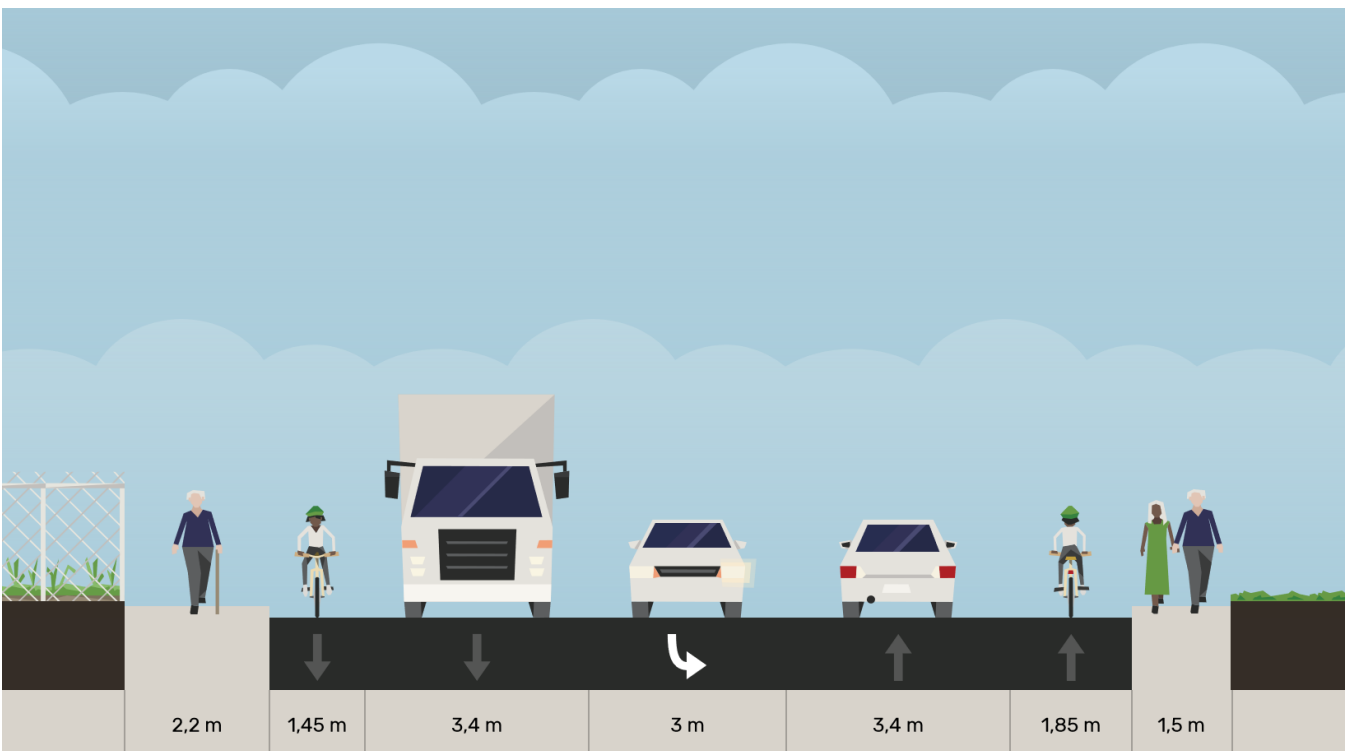
- Für den Umbau der Querunginsel liegen seit 2016 Planungen des Stadtbauamts vor (Planausschnitt s.u.).





8.7 Albrechtstraße, Höhe Landratsamt / Hotel Föhr 7

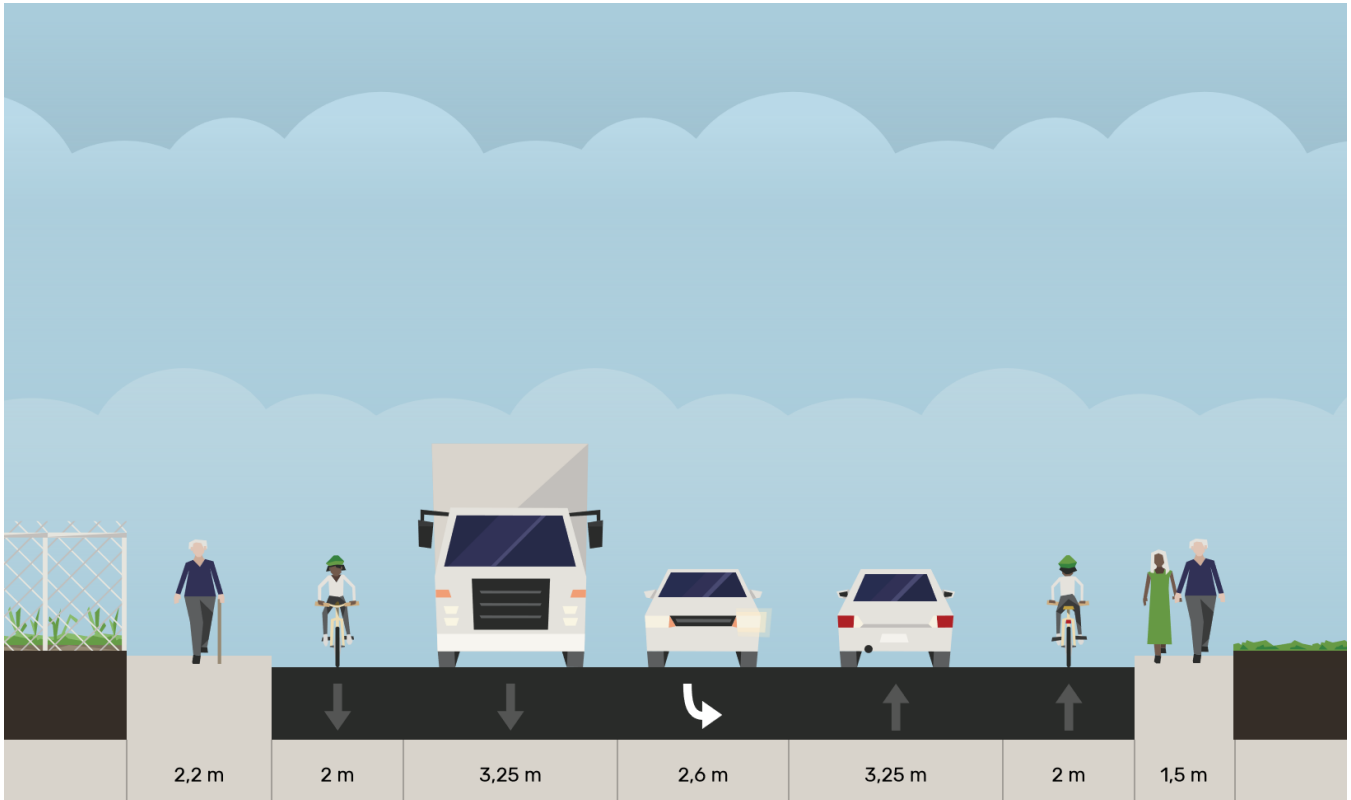
**Aktueller Fahrbahnquerschnitt:** Zwei Kfz-Fahrstreifen, ein Linksabbiegestreifen, beidseitige Radfahrstreifen



streetmix.net

**Maßnahmenvorschlag:**

- Verbreiterung der Radfahrstreifen auf 2,0 m Breite.
- Reduzierung der Abbiegespur auf ein Minimum, da Nutzung nur durch sehr wenige Pkw.



streetmix.net

**Bemerkungen:**

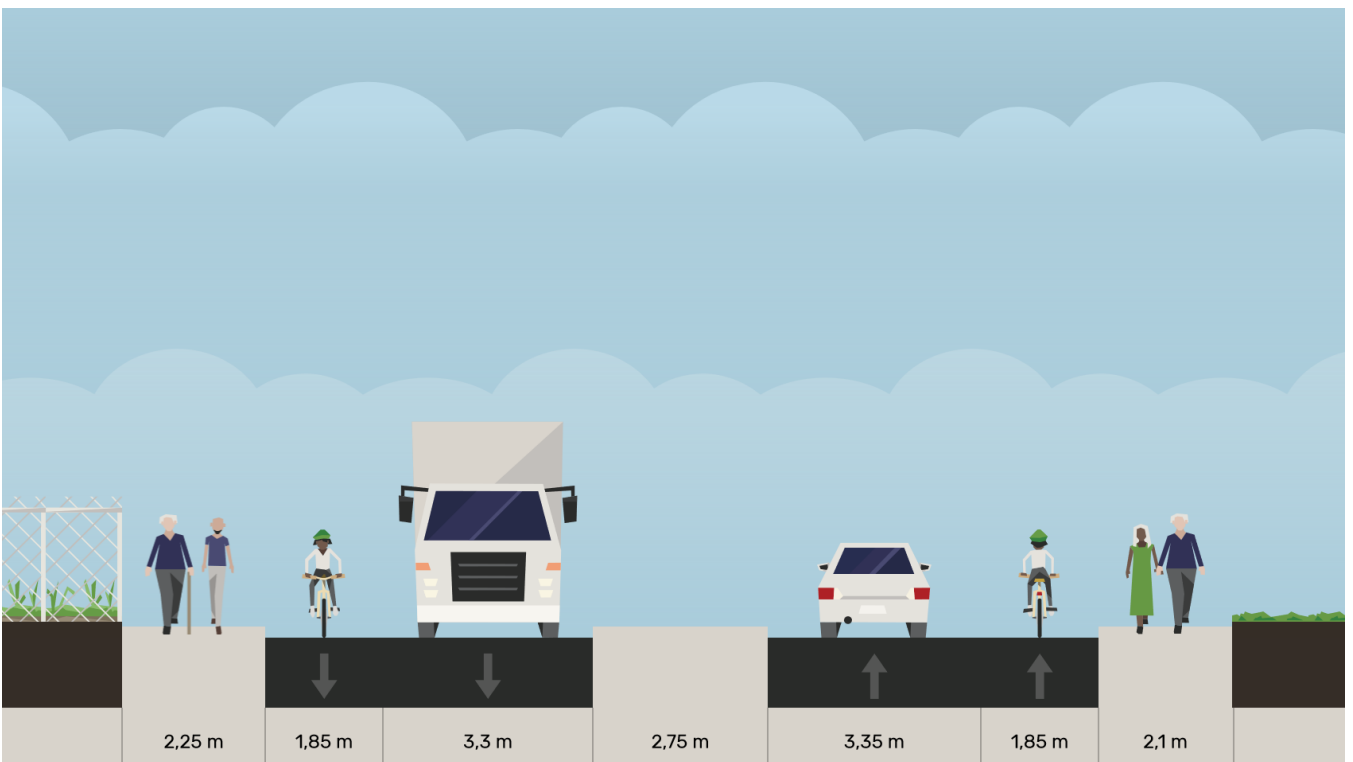
- Der bestehende nördliche Radfahrstreifen ist aktuell entgegen der VwV-StVO mit 1,45 m deutlich zu schmal ausgeführt.
- Die Verbreiterung der Radfahrstreifen ist u.a. erforderlich, um den vorgeschriebenen Seitenabstand von Lkw zu Radfahrern zu ermöglichen.



### 8.8 Albrechtstraße, Einmündung Allgäuer Straße

8

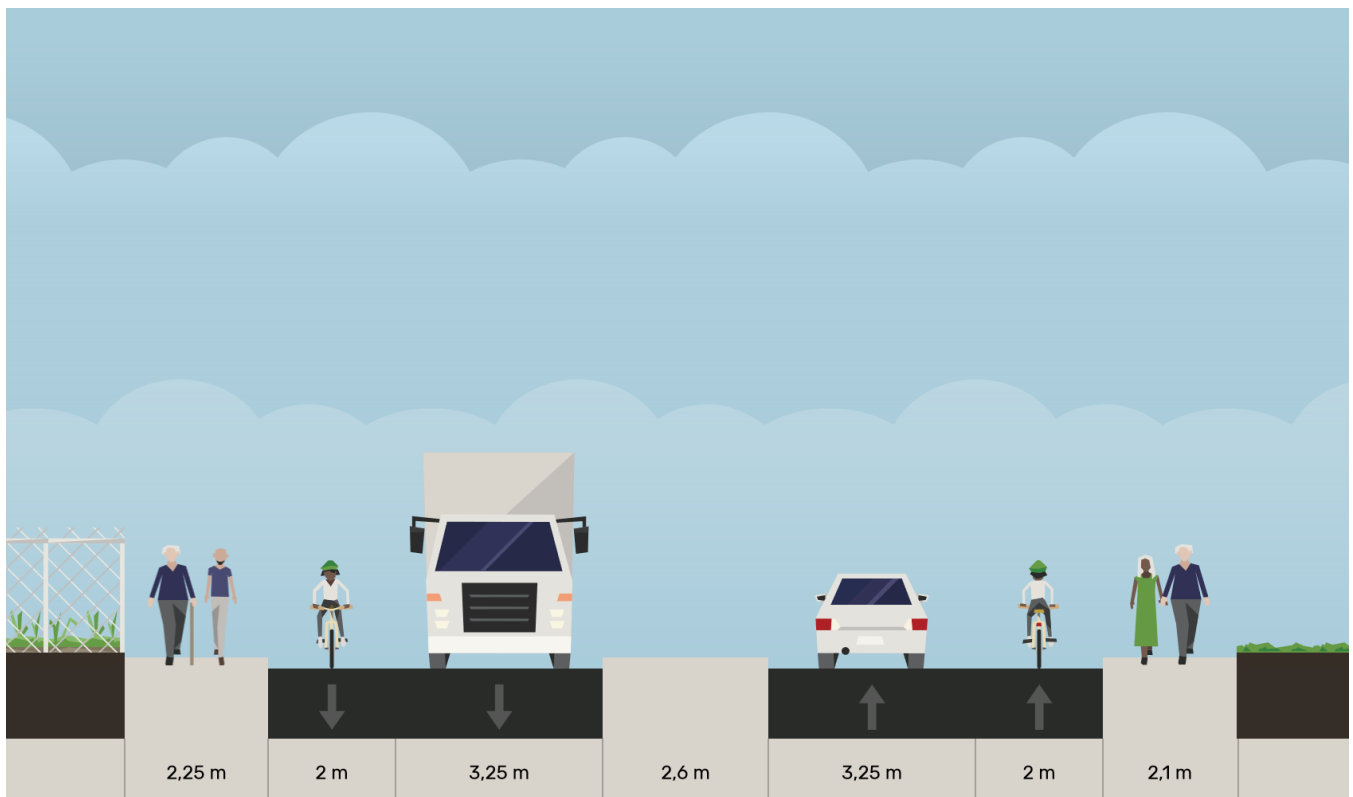
**Aktueller Fahrbahnquerschnitt:** Zwei Kfz-Fahrstreifen, Abbiegestreifen oder, Querungsinselfn, beidseitige Radfahrstreifen



streetmix.net

**Maßnahmenvorschlag:**

- Verbreiterung der Radfahrstreifen auf 2,0 m Breite



streetmix.net

**Bemerkungen:**

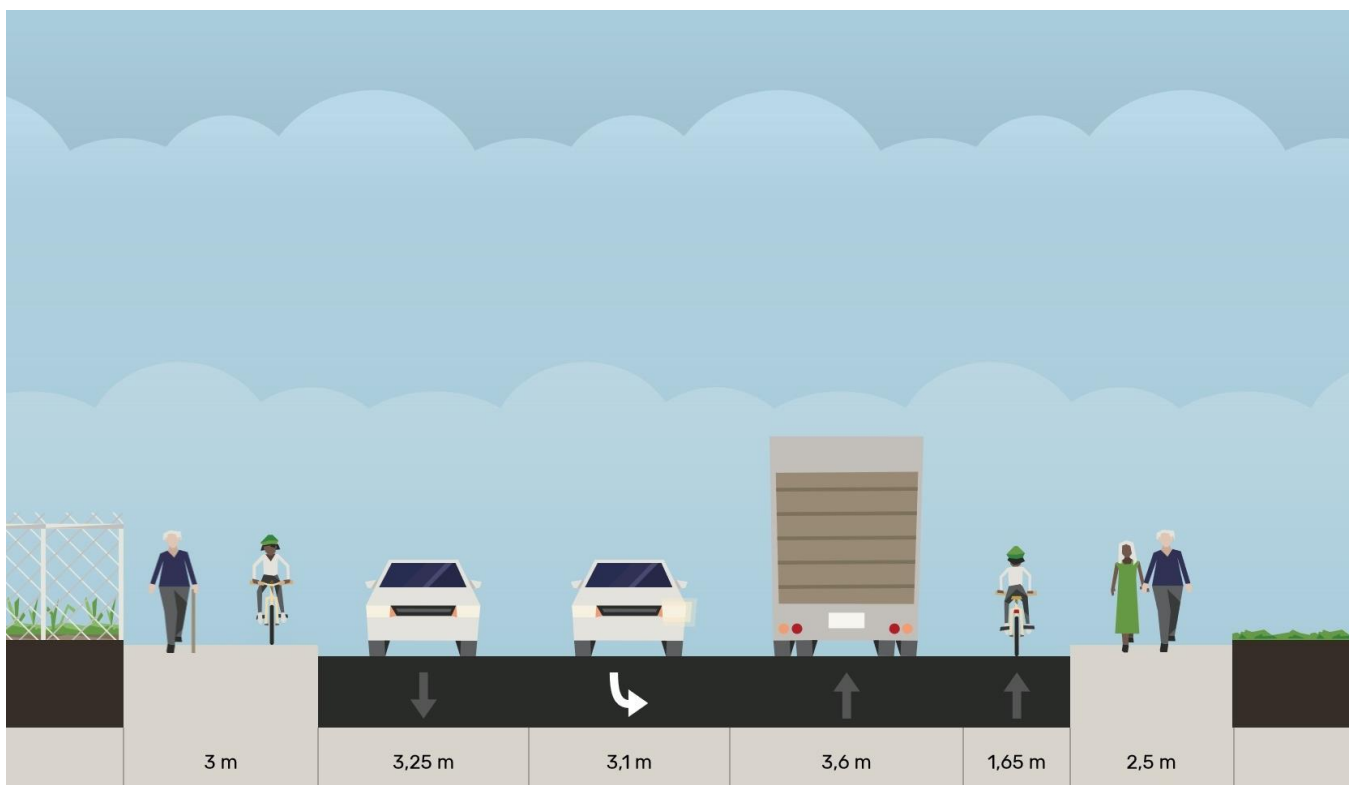
- Die Verbreiterung der Radfahrstreifen ist u.a. erforderlich, um den vorgeschriebenen Seitenabstand von Lkw zu Radfahrern zu ermöglichen.
- Der neue Fahrbahnquerschnitt ist an der Albrechtstraße im gesamten geradlinigen Bereich zwischen der Allgäuer Straße und Säntisstraße anwendbar.



### 8.9 Albrechtstraße, Einmündung Rosenstraße

9

**Aktueller Fahrbahnquerschnitt:** Zwei Kfz-Fahrstreifen, ein Linksabbiegestreifen, beidseitige Radfahrstreifen

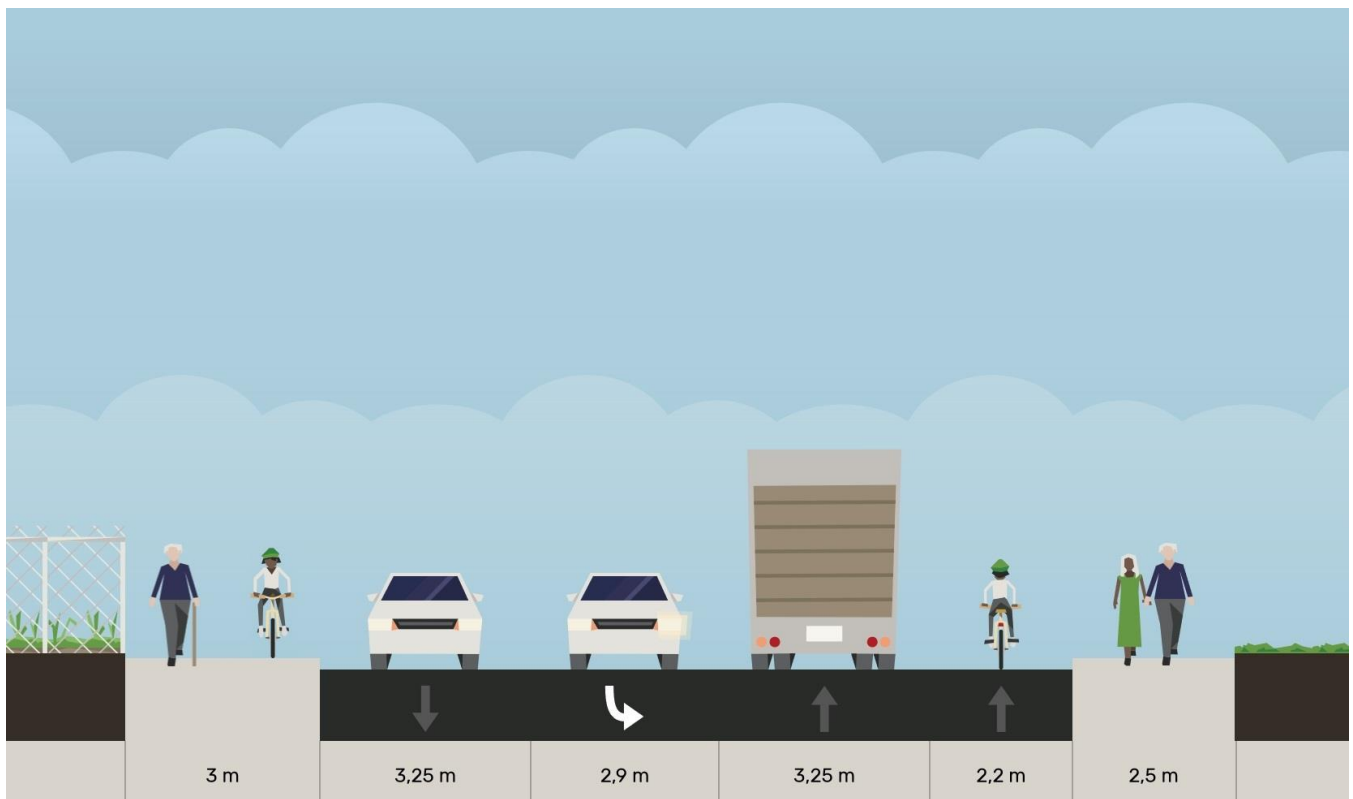


streetmix.net



**Maßnahmenvorschlag:**

- Verbreiterung des südlichen Radfahrstreifens.



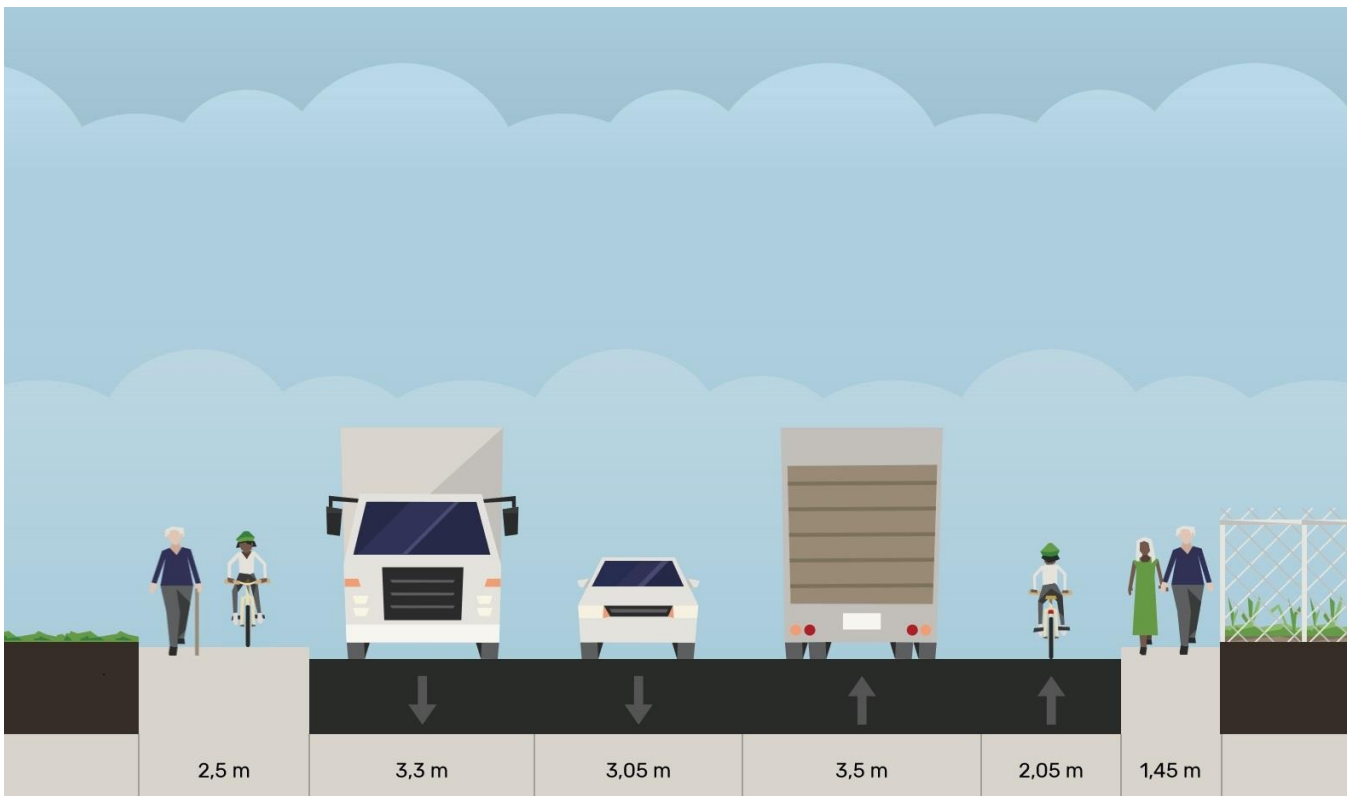
streetmix.net

**Bemerkungen:**

- Ein geschützter Radfahrstreifen auf der Südseite ist wegen der zahlreichen Grundstückszufahrten und Anliegerparkplätze nicht zu verwirklichen.

8.10 Albrechtstraße, Einmündung Thumbweg / Haus 7 10

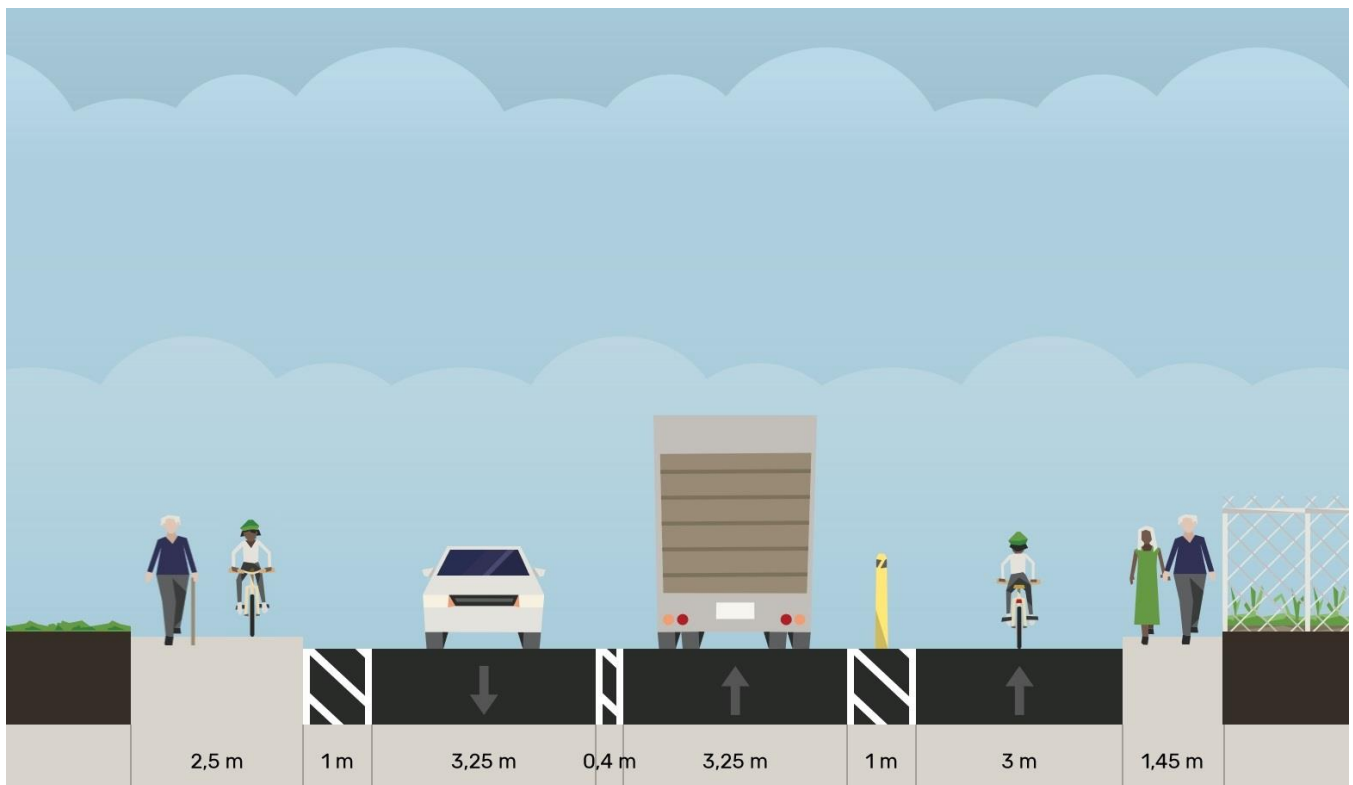
**Aktueller Fahrbahnquerschnitt:** Drei Kfz-Fahrstreifen, ein Radfahrstreifen



streetmix.net

**Maßnahmenvorschlag:**

- Reduzierung der zwei nördlichen Kfz-Fahstreifen Richtung Westen auf einen Fahrstreifen.
- Markierung eines 1,0 m breiter Sicherheitstrennstreifens der Fahrbahn zum nördlichen gemeinsamen Geh- und Radweg.
- Einrichtung eines durchgehenden geschützten Radfahrstreifens auf der Südseite.



streetmix.net

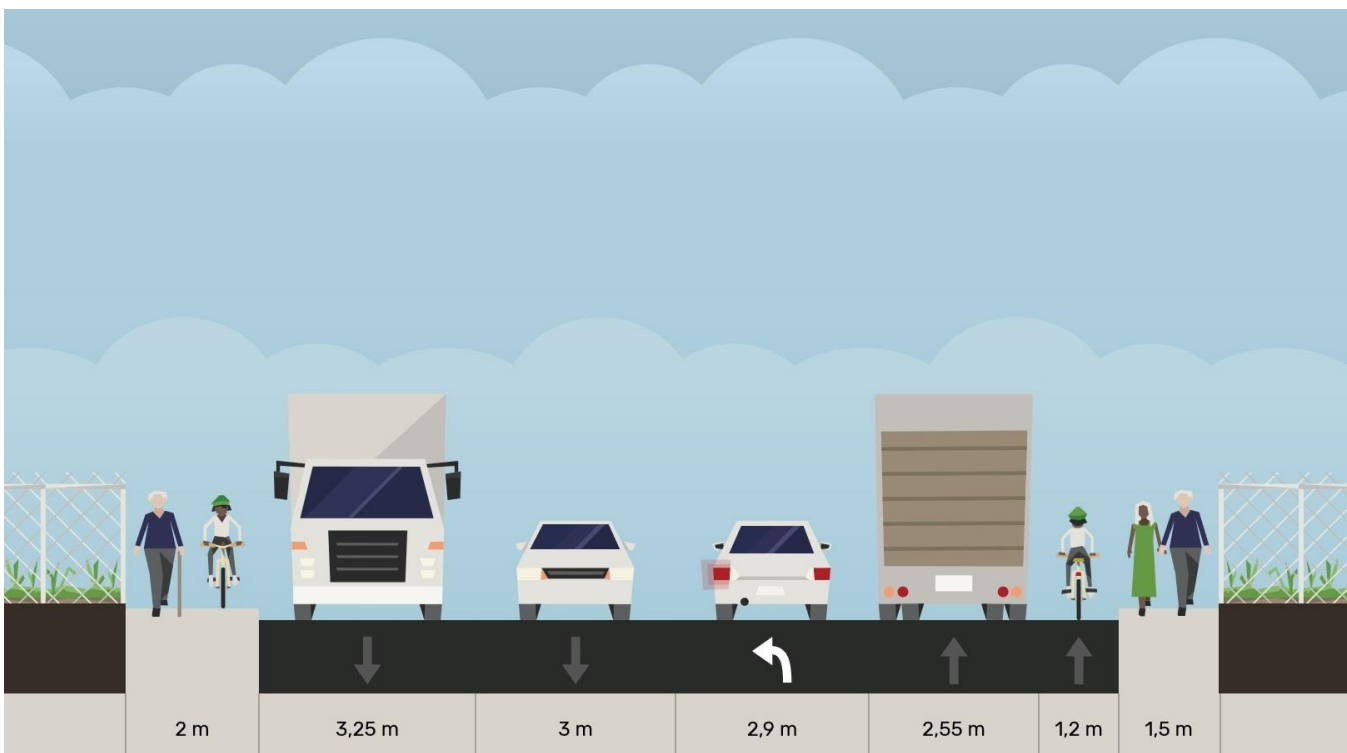
**Bemerkungen:**

- Im Bereich der Anliegerparkplätze können auf der Südseite abschnittsweise keine Sperrelemente für den geschützten Radfahrstreifen aufgestellt werden.
- Der Sicherheitstrennstreifen auf der Nordseite dient dazu, den Abstand des Schwerverkehrs zu Radfahrern und Fußgängern zu vergrößern.



8.11 Albrechtstraße, Kreuzung Hochstraße 11

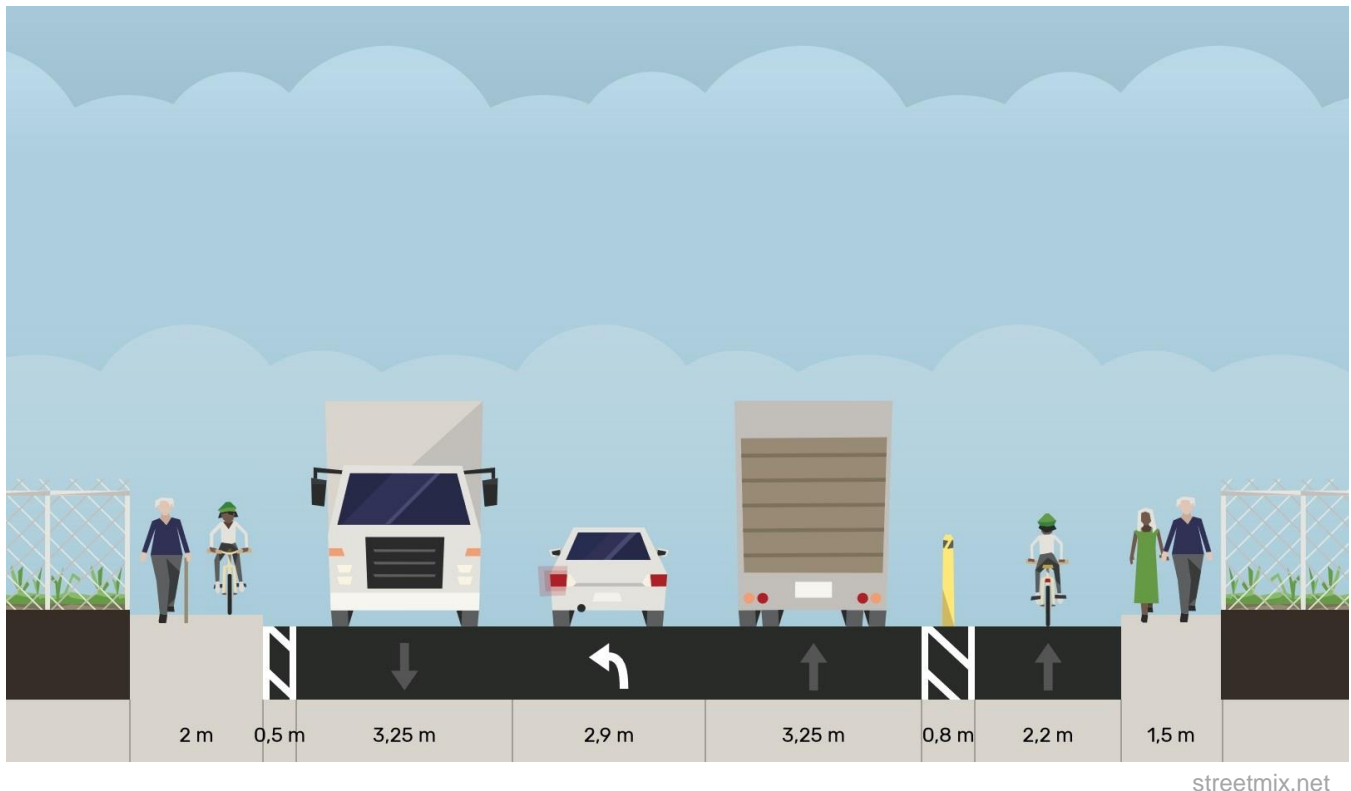
**Aktueller Fahrbahnquerschnitt:** Drei Kfz-Fahrstreifen, ein Linksabbiegestreifen, ein Fahrrad-Schutzstreifen



streetmix.net

### Maßnahmenvorschlag:

- Reduzierung der zwei nördlichen Kfz-Fahrstreifen auf einen Fahrstreifen.
- Markierung eines Sicherheitstrennstreifens der Fahrbahn zum nördlichen Geh- und Radweg.
- Einrichtung eines durchgehenden geschützten Radfahrstreifens auf der Südseite.
- Entfall der Absperrgitter des südlichen Gehweges.



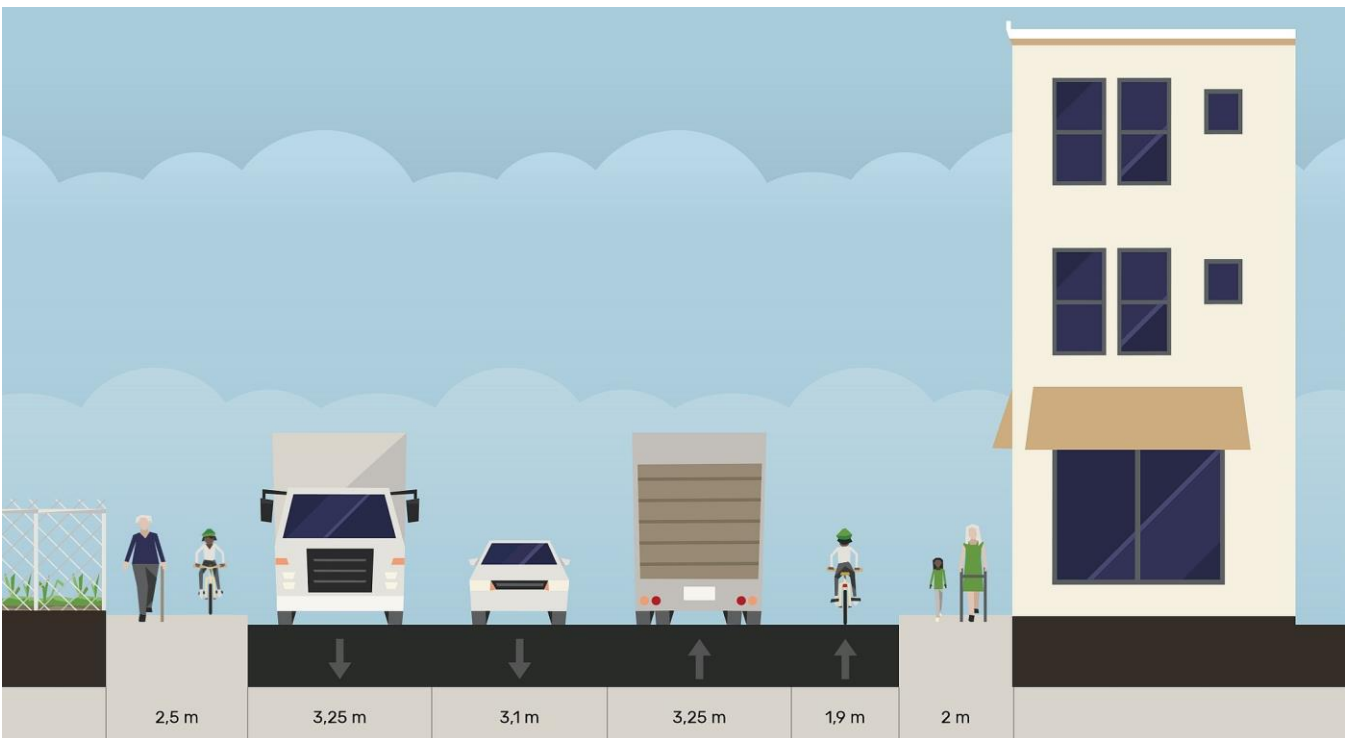
### Bemerkungen:

- Auf den – aus Sicht des ADFC möglichen – Entfall der Linksabbiegespur wird wegen bekannter Widerstände der Stadtverwaltung für die temporäre Lösung verzichtet, um die Umsetzung nicht zu verzögern.
- Der Sicherheitstrennstreifen auf der Nordseite dient dazu, den Abstand des Schwerverkehrs zu Radfahrern und Fußgängern zu vergrößern.



8.12 Maybachstraße, Hochstraße bis Olgastraße 12

**Aktueller Fahrbahnquerschnitt:** Drei Kfz-Fahrstreifen, ein Radfahrstreifen

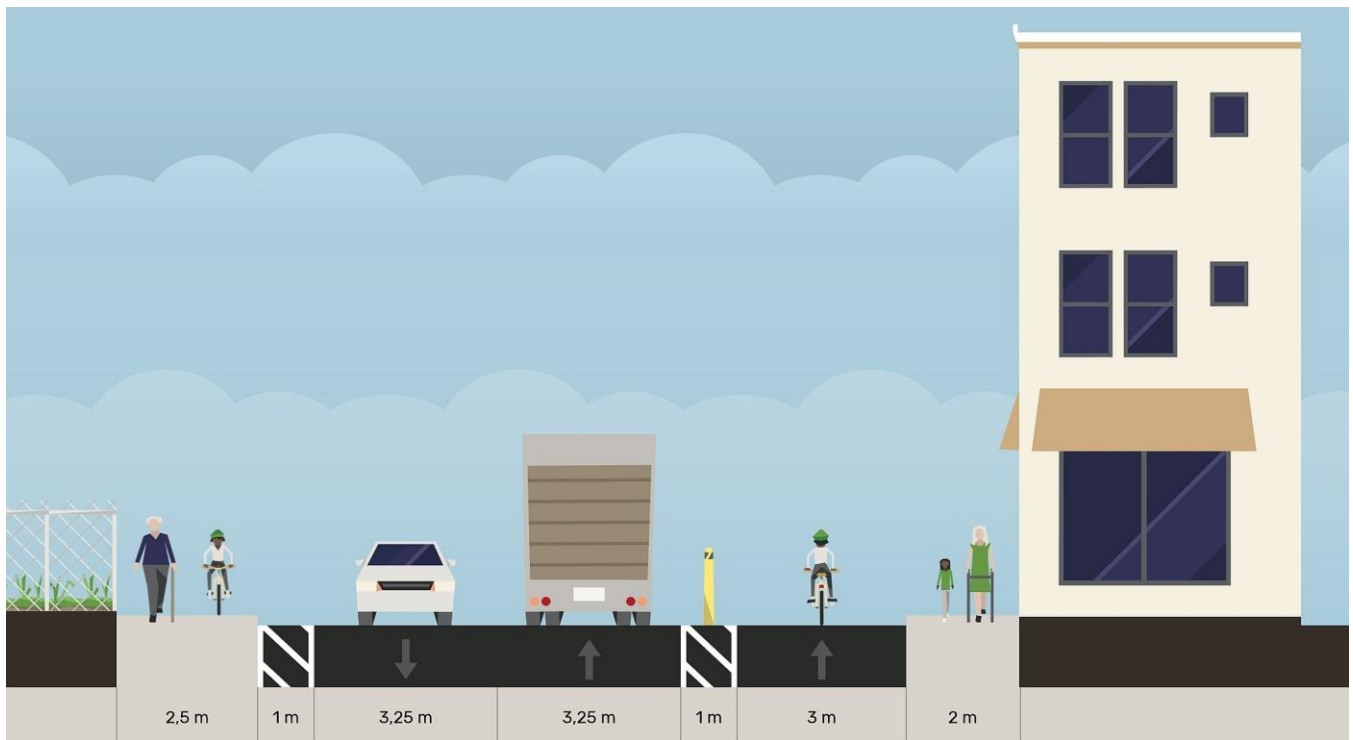


streetmix.net



### Maßnahmenvorschlag:

- Reduzierung von drei auf zwei Kfz-Fahrstreifen (je 3,25 m).
- Verbreiterung des Radfahrstreifens auf 3,0 m als geschützter Radfahrstreifen.
- 1,0 m breiter Sicherheitstrennstreifen der Fahrbahn zum nördlichen gemeinsamen Geh- und Radweg.



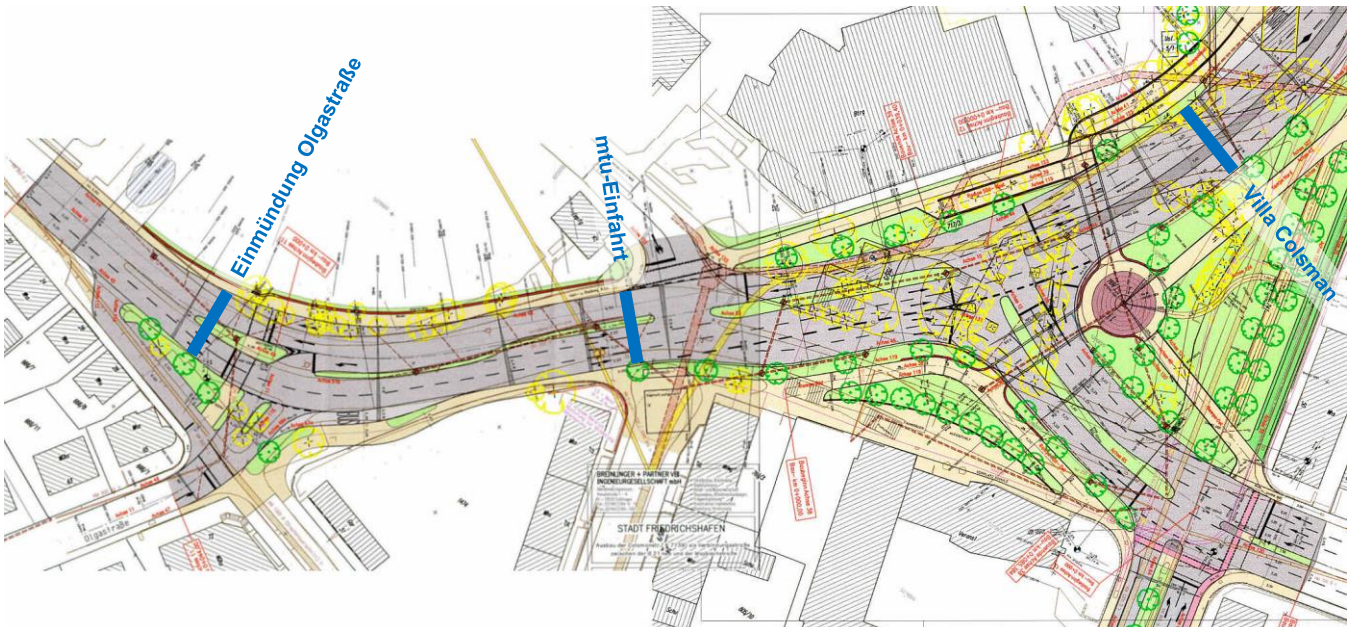
streetmix.net

### Bemerkungen:

- Der Radfahrstreifen auf der Südseite der Maybachstraße ist ein hoch frequentierter Rad-Schulweg.
- Die Trennelemente auf dem Sicherheitstrennstreifen zwischen der Fahrbahn und dem geschützten Radfahrstreifen sind wichtig, um das unzulässige Halten und Parken von Kfz auf dem Radfahrstreifen zu unterbinden.
- Der geschützte Radfahrstreifen setzt sich an der Einmündung Olgastraße ohne Unterbrechung über den Maybachplatz fort.
- Der Sicherheitstrennstreifen auf der Nordseite dient dazu, einen ausreichenden Abstand des Schwerverkehrs zu Radfahrern und Fußgängern sicherzustellen.

## Maybachplatz - Übersicht

**Aktueller Fahrbahnquerschnitt:** Durchgehend vier Kfz-Fahrstreifen mit Abbiegestreifen, teilweise gemeinsame Geh-Radwege (Untermaß) und Unterführungen



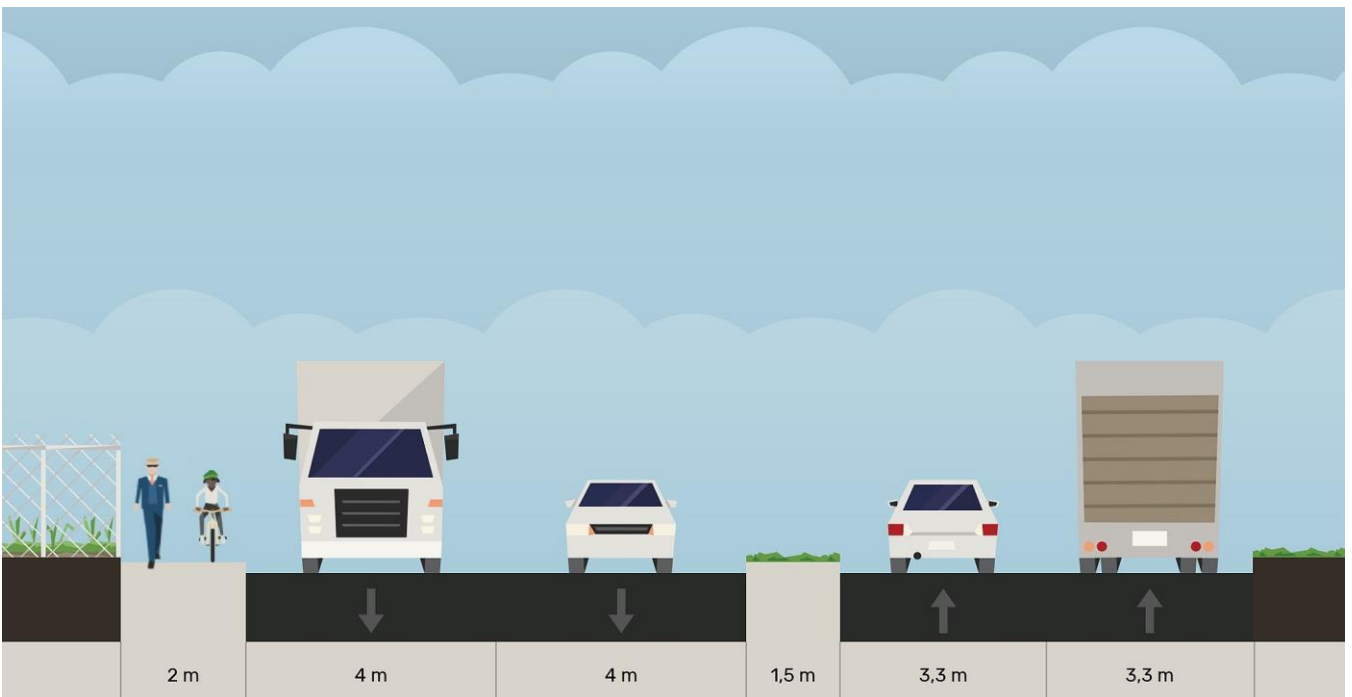
### Maßnahmen:

- Infolge der Entlastung vom Kfz-Verkehr ist für die Kfz-Leistungsfähigkeit des Knotens kein Fahrbahnquerschnitt mit vier Fahrstreifen mehr erforderlich. Deshalb können auf den rechten Fahrspuren durchgehend geschützte Radfahrstreifen eingerichtet werden (auch an der Einmündung der Keplerstraße).
- Es können dadurch Konflikte und Gefährdungen auf den straßenbegleitenden, teilweise untermaßigen gemeinsamen Geh- und Radwegen reduziert werden. Es entsteht eine Durchgängigkeit der bisher verwirrenden und umwegigen Radverkehrsbeziehungen am Maybachplatz.
- Auch die unfallauffällige Unterführung (durch die aktuelle städtische Unfallkommission und durch Wegeunfallstudien der ZF belegt) kann durch attraktive und sichere oberirdische Radverkehrsführungen entschärft werden.
- An drei Querschnitten (siehe Lageplan) wird die mögliche neue Fahrbahnaufteilung am Maybachplatz dargestellt:
  - Einmündung Olgastraße
  - mtu-Einfahrt / Querung Ernst-Lehmann-Straße
  - Höhe Villa Colman

### 8.13 Maybachplatz, Einmündung Olgastraße

13

**Aktueller Fahrbahnquerschnitt:** Vier Kfz-Fahrstreifen

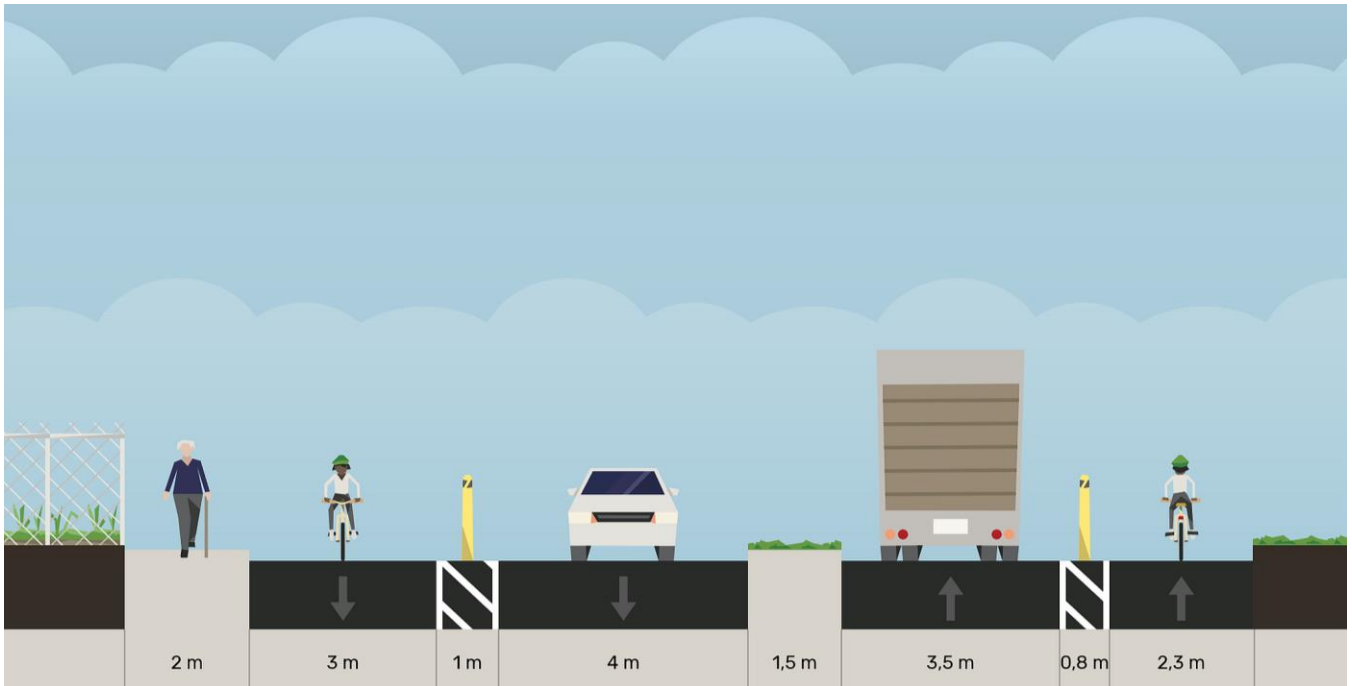


streetmix.net



### Maßnahmenvorschlag:

- Auflösung der zweistreifigen Fahrbahnen und Einrichtung von geschützten Radfahrstreifen auf den jeweils rechten Fahrspuren.
- 1,0 m bzw. 0,8 m breite Sicherheitstrennstreifen zwischen der Fahrbahn und den geschützten Radfahrstreifen.



streetmix.net

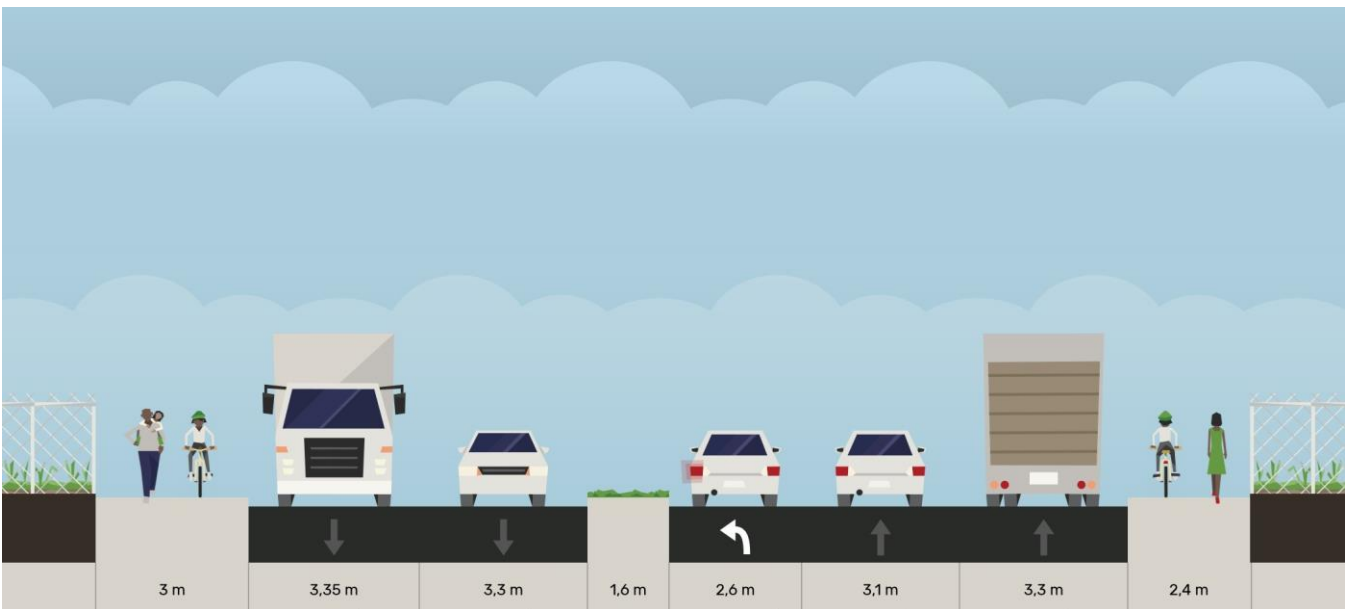
### Bemerkungen:

- Auf dem gesamten Maybachplatz werden die rechten Kfz-Fahrbahnen durchgehend zu geschützten Radfahrstreifen umgestaltet.
- Der geschützte Radfahrstreifen auf der nördlichen Fahrbahn entlang der mtu ist wichtig zur Trennung des Radverkehrs von Fußverkehr, denn in diesem Bereich der Werkszugänge besteht hohes Fußgängeraufkommen auf einem derzeit nur 2,0 m breiten gemeinsamen Geh-/Radweg.
- In Richtung Westen wird der geschützte Radfahrstreifen auf den nördlichen gemeinsamen Geh-/Radweg der Maybachstraße aufgeleitet (2,5 m Breite, wenig Fußverkehr).

8.14 Maybachplatz, mtu-Einfahrt / Ernst-Lehmann-Straße

14

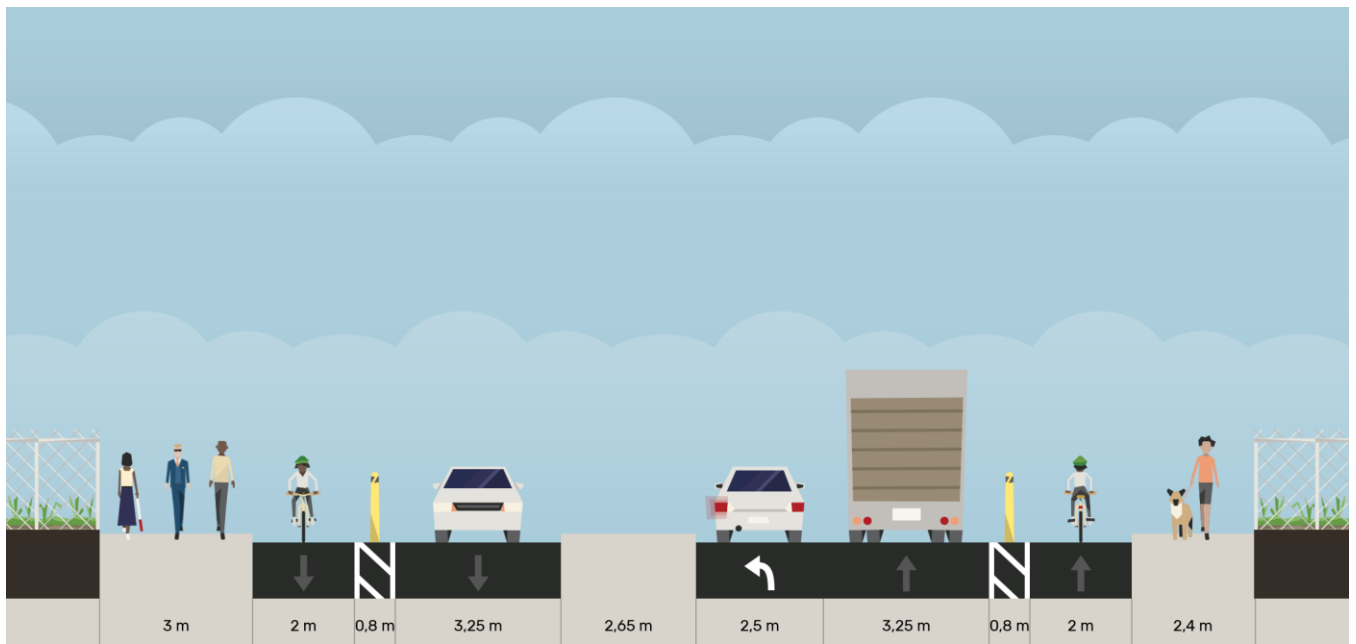
**Aktueller Fahrbahnquerschnitt:** Vier Kfz-Fahrstreifen + Abbiegespur



streetmix.net

### Maßnahmenvorschlag:

- Durchgehende Auflösung der zweistreifigen Fahrbahnen und Einrichtung von geschützten Radfahrstreifen auf den rechten Fahrspuren.
- 0,8 m breite Sicherheitstrennstreifen der Fahrbahn zu den geschützten Radfahrstreifen.
- Beibehaltung der Linksabbiegespur zur mtu-Einfahrt.
- Ausbau der bestehenden Mittelinsel auf 2,65 m Breite und Einrichtung eines Fußgängerüberwegs für mtu-Mitarbeiter zur Querung von der Ernst-Lehmann-Straße zur Werkspforte.



streetmix.net

### Bemerkungen:

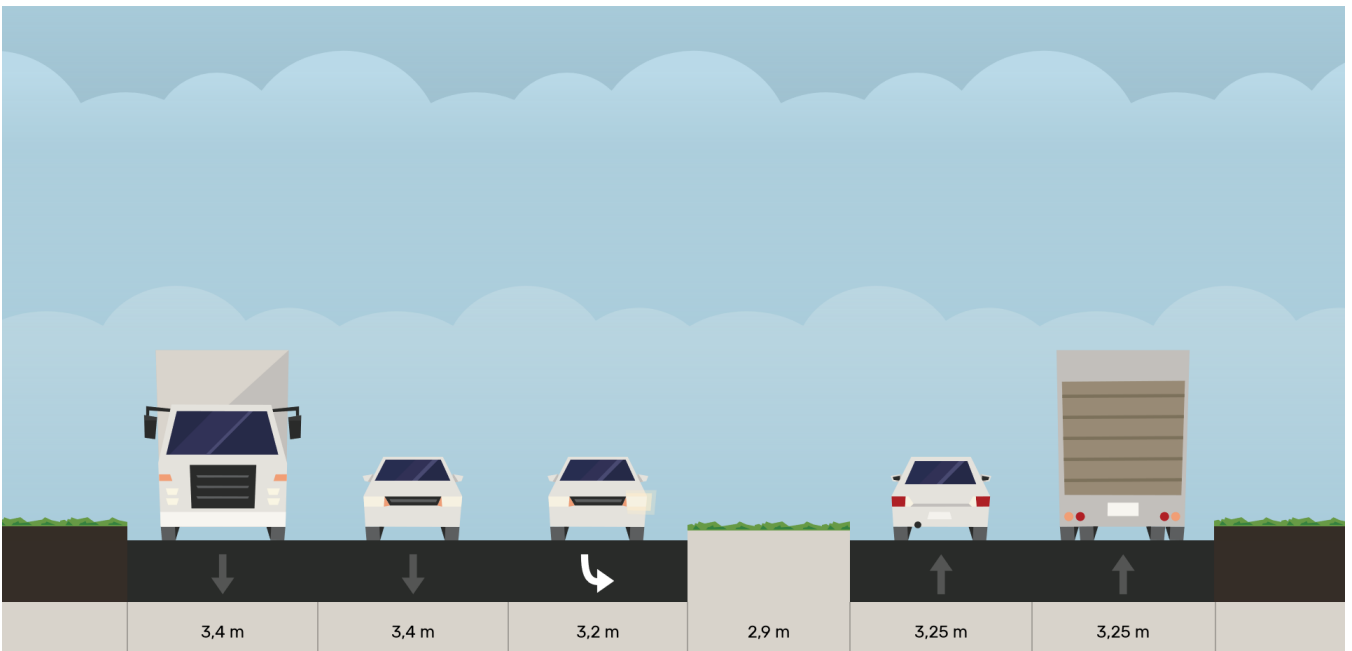
- Auf dem gesamten Maybachplatz werden die rechten Kfz-Fahrbahnen durchgehend zu geschützten Radfahrstreifen umgestaltet.
- Auch auf der vierstreifigen Einmündung der Keplerstraße in den Maybachplatz werden die rechten Kfz-Fahrbahnen durchgehend zu geschützten Radfahrstreifen umgestaltet, welche dort an die bestehenden Radfahrstreifen der Keplerstraße anschließen.



8.15 Maybachplatz, Höhe Villa Colzman

15

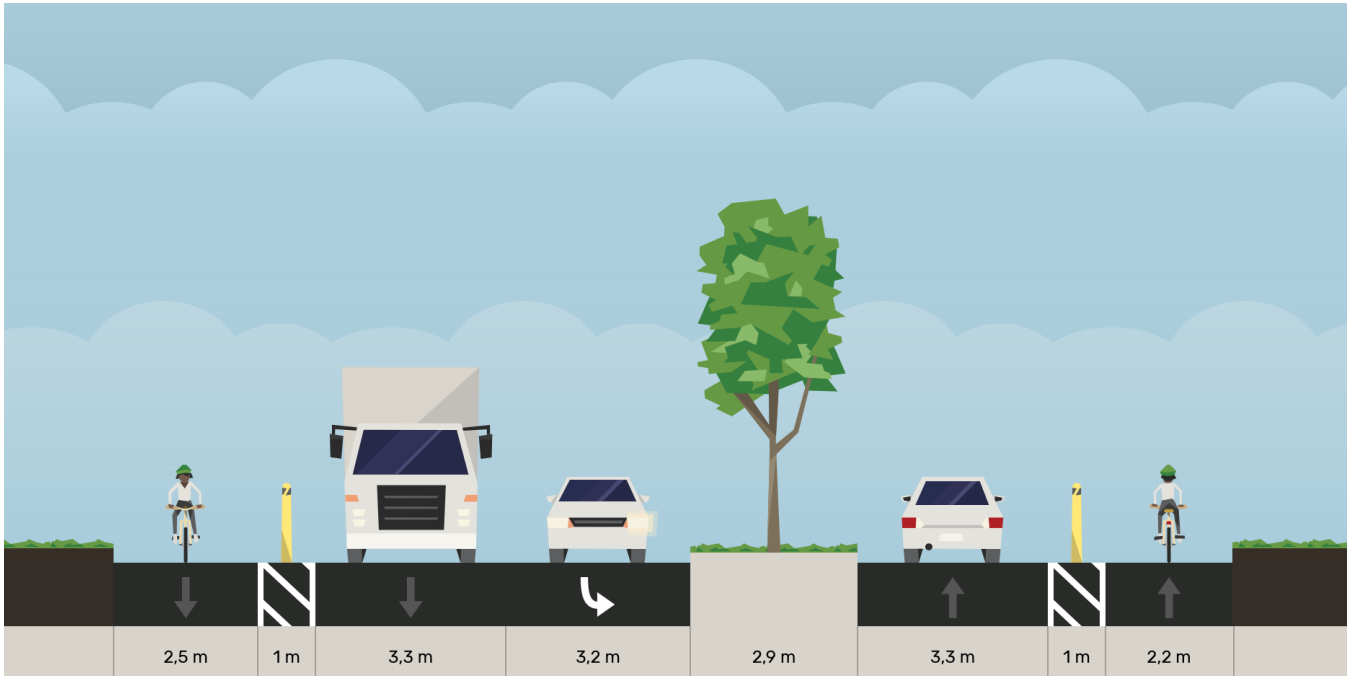
**Aktueller Fahrbahnquerschnitt:** Vier Kfz-Fahrstreifen + Abbiegespur



streetmix.net

**Maßnahmenvorschlag:**

- Durchgehende Auflösung der zweistreifigen Fahrbahnen und Einrichtung von geschützten Radfahrstreifen auf den rechten Fahrspuren.
- Beibehaltung der Linksabbiegespur zur Keplerstraße.



streetmix.net

**Bemerkungen:**

- Auf dem Mittelstreifen ist die Anpflanzung von Bäumen zu prüfen.