

„Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“

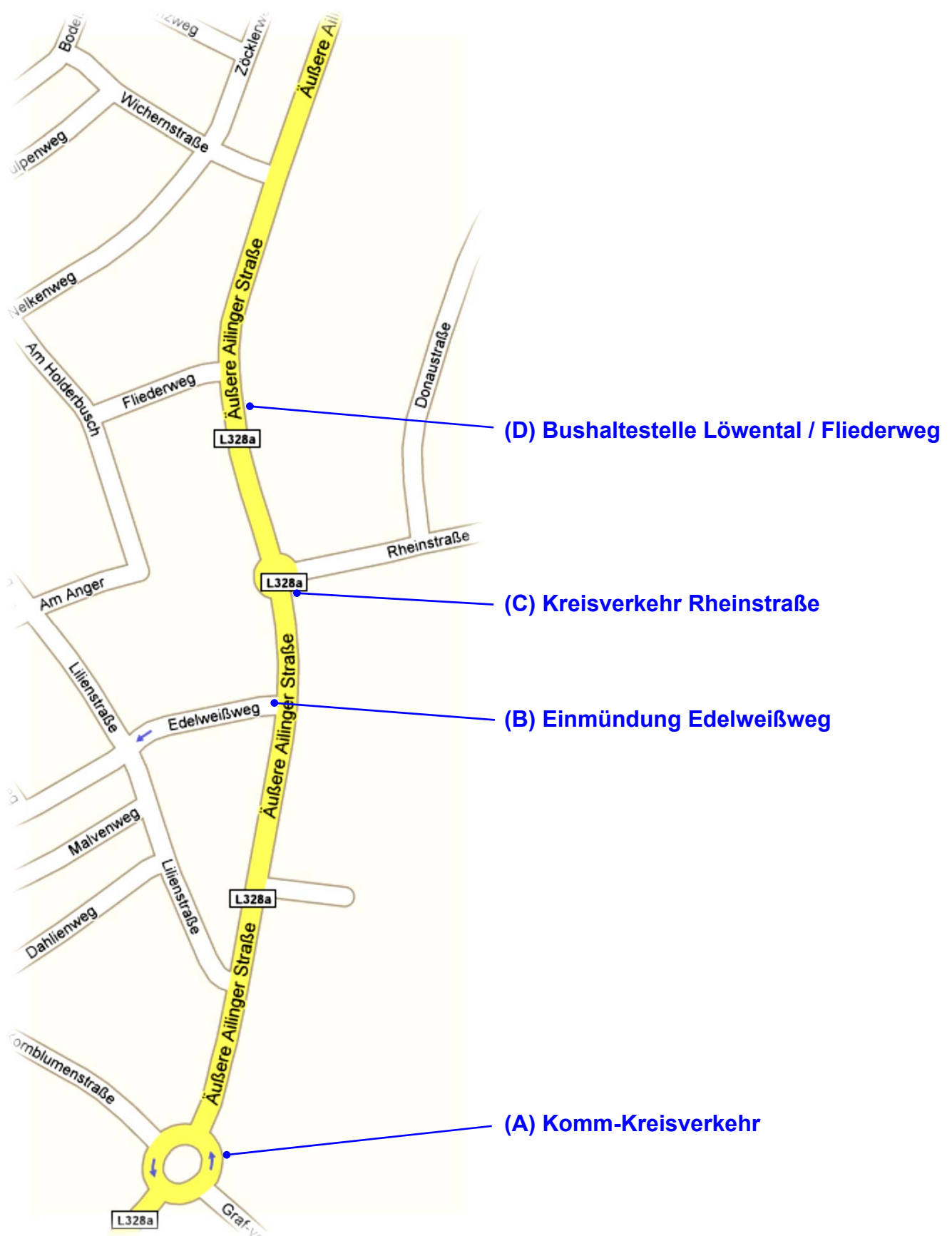
ADFC-Radtour, 27. Juni 2008

Radlerstadt Friedrichshafen - das hast du nicht verdient

**Eine kritische Analyse der Baumaßnahme an der Äußeren
Ailinger Straße zwischen Kornblumenstraße und Wichernweg**



Tourverlauf, Stationen



1) Vorbemerkungen

1.1) Verkehrsaufkommen

Motorisierter Verkehr

Die L328a stellt für den Verkehr in Friedrichshafen eine der wichtigsten Achsen dar. Sie verbindet einerseits Ailingen über die Bodenseestraße und die Ailinger Straße mit der Kernstadt, nimmt darüber hinaus - neben der K7735 (Meistershofener und Teuringer Straße) und K7739 (Jettenhauser Straße, Waldstraße) - auch einen Großteil des motorisierten Verkehrs aus den nördlich gelegenen Gebieten auf. Neben dem hohen Verkehrsaufkommen durch Einpendler ist die Äußere Ailinger Straße zudem durch die benachbarten Einkaufszentren und Geschäfte belastet. Die Neue Messe und das Bodenseecenter zogen in den letzten Jahren weiteren Verkehr an.

Der in der Zukunft liegende Bau der B30 neu, deren Anschluss über die Rheinstraße geplant ist, wird die Verkehrsbelastung zusätzlich erhöhen.

Die Ailinger Straße wird von fünf Linien des Stadtverkehrs befahren. Auch die Großtransporte der Fa. Zeppelin werden über die L328a geführt.

Radverkehr

Für den Radverkehr hat die Ailinger Straße ebenfalls eine große Bedeutung. Sie stellt eine der vier wichtigen radialen Radrouten aus den Ortschaften zur Kernstadt dar.

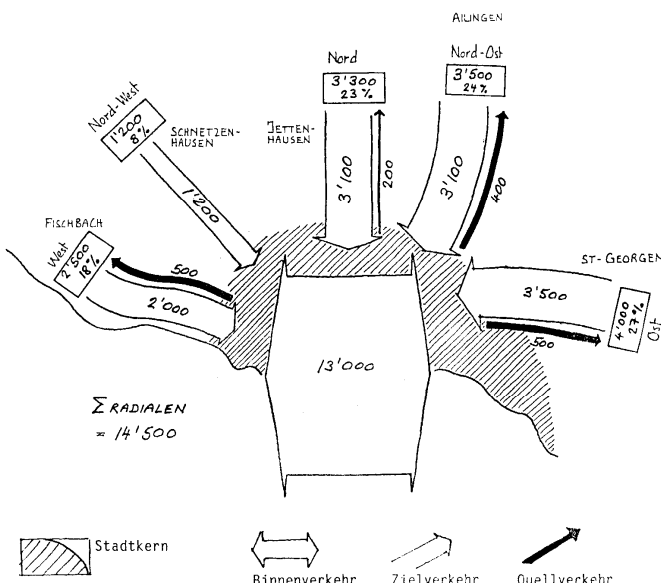


Bild 1: Nachfragestruktur des Radverkehrs (Quelle: Metron, 2000)

Der Radverkehr setzt sich im Wesentlichen aus Schülerverkehr, Pendlern zu den Unternehmen (v.a. ZF-Werke), Einkaufsverkehr sowie Ziel- und Quellverkehr der benachbarten Siedlungen Löwental und Allmannsweiler zusammen. Dieser Alltagsradverkehr liegt ganzjährig mit über 3000 Radfahrbewegungen auf einem hohen Niveau (Bild 1).

1.2) Ausbaustand vor dem Umbau

Ende des Jahres 2002 wurden die beiden lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte der Äußeren Ailinger Straße an der Allmannsweiler-/Kornblumenstraße (Komm-Kreuzung, Bild 2) und der Rheinstraße (Bild 3) provisorisch zu Kreisverkehren umgerüstet, um dem wachsenden motorisierten Verkehrsaufkommen gerecht zu werden. Diese beiden Kreisverkehre konnten seither den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit verbessern.



Bild 2: Komm-Kreuzung, Oktober 2001



Bild 3: Kreuzung Rheinstraße, Mai 2002

Auch für den Radverkehr, der im Mischverkehr durch die provisorischen Kreisverkehre geführt wurde, wurden Vorteile erzielt. Aus den bestehenden, baulich von der Fahrbahn abgetrennten Fuß- und Radwegen wurden provisorische Einleitungen auf die dem Kreisverkehr zuführende Fahrbahn geschaffen (Bild 4 bis 7).

Am Komm-Kreisverkehr bestand für Radfahrer auf der Ostseite gleichzeitig das Angebot, ohne Durchfahren des Kreisverkehrs in die Allmannsweilerstraße abzubiegen (Bild 4).



Bild 4: Einleitung des Radweges am provisorischen Komm-Kreisverkehr, Fahrtrichtung Ailingen



Bild 5: Einleitung des Radweges am provisorischen Komm-Kreisverkehr, Fahrtrichtung Innenstadt



Bild 6: Einleitung des Radweges am provisorischen Kreisverkehr Rheinstraße, Fahrtrichtung Ailingen



Bild 7: Einleitung des Radweges am provisorischen Kreisverkehr Rheinstraße, Fahrtrichtung Innenstadt

2) Ausbau der Kreisverkehre und Radwege 2007/2008

2.1) Konzeption und Planung der Stadt Friedrichshafen

Nach der Installation der Kreisverkehrsprovisorien 2002 konzipierte das Stadtbauamt für diesen Streckenabschnitt die zukünftige Radverkehrsführung im Falle des späteren Ausbaus der Kreisverkehre. Zwischen den beiden Kreisverkehren wurden Radfahrstreifen statt der bestehenden Bordsteinradwege geplant. Der Hauptgrund dafür war, dass die Kreisverkehre weiterhin für den Radverkehr im Mischverkehr befahren werden sollten und durch Radfahrstreifen auf die Ein- und Ausleitungen für Radfahrer verzichtet werden kann. Des Weiteren entspricht die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn prinzipiell den Entwurfsgrundsätzen des Häfler Radverkehrskonzeptes und ist nach Unfallforschungen sicherer als auf Bordsteinradwegen (gemeinsame Fuß-/Radwege).

Die Konzeption der Radfahrstreifen wies also insgesamt folgende Vorteile auf:

- Geradlinige Führung des Radverkehrs vor und nach den Kreisverkehren.
- Besserer Sichtkontakt zwischen Kfz- und Radverkehr bei Einmündungen sowie bei der Einfahrt in den Kreisverkehr (Bild 8).
- Vereinfachte Abbiegemöglichkeiten für den Radverkehr bei Einmündungen.
- Entmischung des Rad- und Fußverkehrs, Vermeidung von Konflikten.

Im Laufe des Jahres 2007 wurde diese Planung von der Stadtverwaltung konkretisiert und beim Regierungspräsidium als zuständige Behörde (Landesstraße) zur Genehmigung der Finanzierung eingereicht.

2.2) Veto des Regierungspräsidiums Tübingen

Das Regierungspräsidium Tübingen lehnte die Planung der Stadtverwaltung ab, mit der folgenden Begründung:

1) **Strecke zwischen den Kreisverkehren:**

Die Änderung der Radverkehrsführung vom Bordsteinradweg zum Radfahrstreifen bedeute eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit.

2) **Kreisverkehre:**

Die Führung des Radverkehrs im Kreisverkehr im Mischverkehr sei auf diesem Abschnitt der Ailinger Straße nicht zulässig, stattdessen sei der Radverkehr auf Radwegen um den Kreisverkehr herum zu führen (Bild 9). Als Begründung wurde das „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ (2006) der FGSV angeführt. Darin wird für die Entscheidung „Mischverkehr oder Radweg um den Kreisverkehr“ nach Interpretation des Regierungspräsidiums ein Grenzwert von 15.000 Kfz/24h angegeben.

Um die Genehmigung der Finanzierung der Baumaßnahme durch das Land nicht zu gefährden, lenkte die Stadt Friedrichshafen ein und beließ die Bordsteinradwege zwischen den Kreisverkehren. Bei der Radverkehrsführung im Kreisverkehr wurde ein Kompromiss („Häfler Lösung“) eingegangen, indem mittels Ausleitungen auf die Fahrbahn weiterhin das Durchfahren des Kreisverkehrs für Radfahrer möglich bleibt, während gleichzeitig an den Zufahrtsästen neben den Fußgängerüberwegen Radwegfurten angebracht wurden.

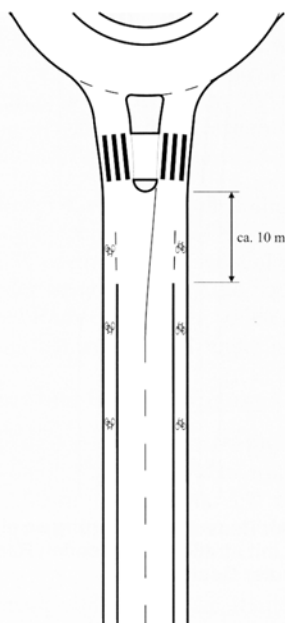


Bild 8: Planungsprinzip der Stadt Friedrichshafen: Radfahrstreifen auf der Fahrbahn und Mischverkehr im Kreisverkehr (Skizze aus FGSV-Merkblatt, Bild 35)

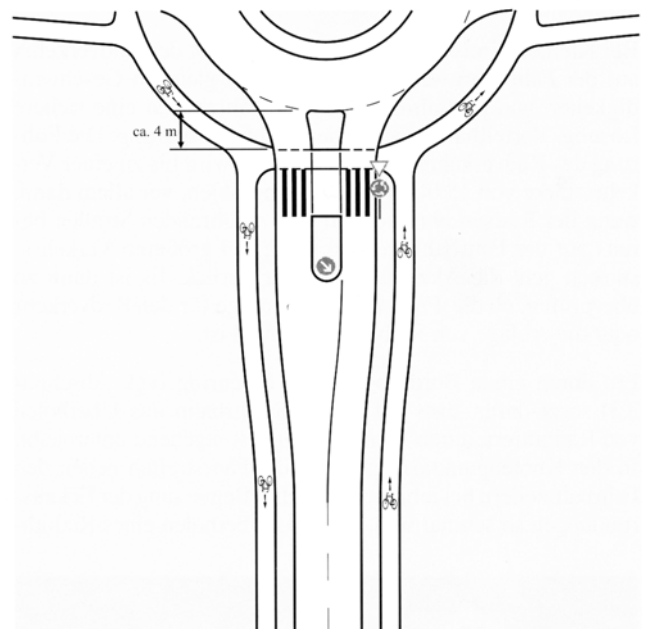


Bild 9: Forderung des Regierungspräsidiums: Bordsteinradwege entlang der Fahrbahn und um den Kreisverkehr herum (Skizze aus FGSV-Merkblatt, Bild 37)

2.3) Stellungnahme des ADFC Bodenseekreis

Die Intervention des Regierungspräsidiums und Ablehnung der städtischen Planung muss als radfahrunfreundliche Interpretation des FGSV-Merkblattes und rückwärtsgewandte Radverkehrsplanung bezeichnet werden. Die in Friedrichshafen im Rahmen des Radverkehrskonzeptes und an den innerstädtischen Kreisverkehren langjährige und erfolgreiche Praxis wurde vom Regierungspräsidium ignoriert.

Vor allem die Forderung des Regierungspräsidiums, den Radverkehr auf Radwegen um die Kreisverkehre herumzuführen (Bild 9), ist praxisfern und hätte sowohl zur Missachtung der Verkehrsregeln durch Radfahrer als auch zur erhöhten Gefährdung bei der Querung der Kreisverkehrszufahrten geführt.

Der ADFC bedauert, dass die ursprüngliche Planung der Stadt Friedrichshafen (Bild 10) nicht umgesetzt werden konnte.

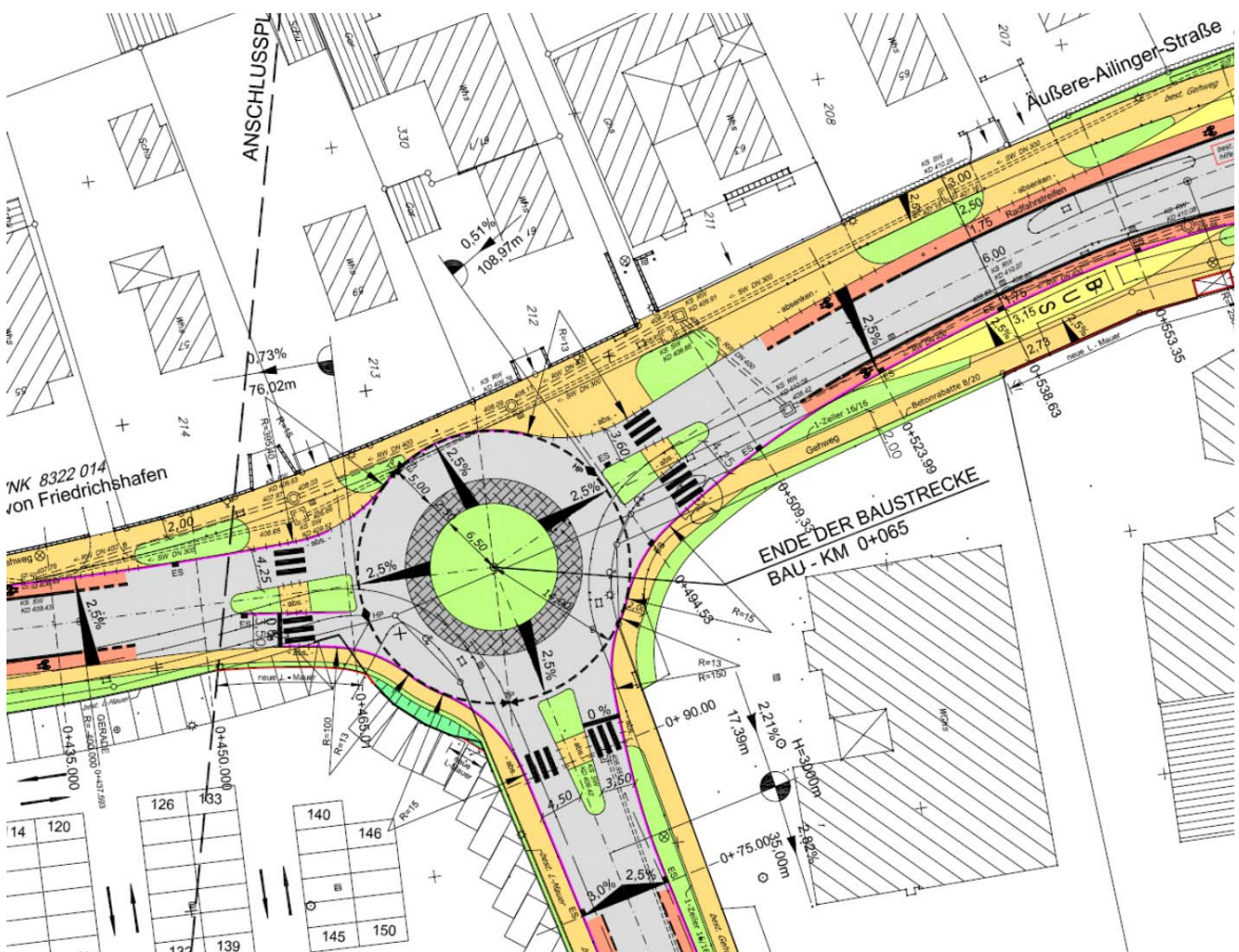


Bild 10: Ursprüngliche Planung der Stadt Friedrichshafen mit Radfahrstreifen und Mischverkehr im Kreisverkehr

3) Analyse der Baumaßnahme

3.1) Bauphase

Die Baumaßnahme wurde im Herbst 2007 begonnen. Wegen des erwarteten erhöhten Verkehrsaufkommens zur Adventszeit wurde die Asphalttragschicht Anfang Dezember 2007 eingebaut und auf die Fertigstellung des Feinbelages auf der Fahrbahn und auf den Fuß- und Radwegen verzichtet. Wegen der tiefen Temperaturen blieb die Baustelle somit bis Ende März 2008 unvollendet, d.h. ohne Feinbelag.

Die Folge davon war, dass der Radverkehr an den zahlreichen Einmündungen und Übergängen während etwa vier Monaten Bordsteinabsätze bis zu 5 cm Höhe zu überfahren hatte! Dieser Zustand war nicht nur höchst unkomfortabel für Radfahrer, Fußgänger und andere nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer (z.B. Rollstühle), sondern auch gefährlich.



Bild 11: Absatz (ca. 5 cm hoch) an der Einmündung der Lilienstraße



Bild 12: Herausragender Kanaldeckel im Radweg (gegenüber ZF-Einfahrt)



Bild 13: An der Zufahrt zum Marktkauf (neben ZF-Einfahrt) wurde Feinbelag aufgebracht, beim Radweg endet er



Bild 14: Besonders gefährlich war diese Kante mit spitzem Winkel zur Fahrtrichtung bei der Ausfahrt aus dem Komm-Kreislauf stadteinwärts

3.2) Beurteilung nach der Fertigstellung

(A) bis (D) Pflasterbänder am Radweg

Im gesamten Verlauf des Radweges wurden entlang des Fuß- und Radweges etwa 40 cm breite Pflasterstreifen eingebaut, welche sich teilweise mit bepflanzten Streifen abwechseln.

Der ADFC kritisiert diese Pflasterstreifen aus folgenden Gründen:

- Sie verengen die Breite des gemeinsamen Fuß- und Radweges unnötig.
- Sie können weder aus Sicherheitsgründen noch aus gestalterischen Aspekten begründet werden.
- Sie sind uneinheitlich gestaltet (spitze oder eckige Abschlüsse), siehe Bild 21 und 22.
- Sie schließen direkt an bepflanzte Bereiche an, welche für eine nachhaltige Pflege zu schmal sind.
- Sie verursachen unnötige Kosten (Verschwendung von Steuergeldern).

(A) Komm-Kreisverkehr

Die Radverkehrsführung am südlichen Ast des Kreisverkehrs wurde wie beim Provisorium gebaut. Die Ausleitungen von der Rotachbrücke bergab (Bild 15) und vom Graf-von-Soden-Platz sind komfortabel zu befahren. Aufgrund des bestehenden breiten Weges außerhalb des Kreisverkehrs besteht auch weiterhin die Möglichkeit, rechts abzubiegen (vgl. Bild 4).



Bild 15: Ailinger Straße, südliche Zufahrt in dem Komm-Kreisverkehr (stadtauswärts)



Bild 16: Querung des östlichen Zufahrtsastes des mit Radfart neben dem Fußgängerüberweg

Die Ausleitung des Radverkehrs in Richtung Ailingen erfolgt kurz nach dem Kreisverkehr auf den Radweg, der hinter der Wartefläche der Bushaltestelle „Kornblumenstraße“ vorbeigeführt wird (Bild 17). Auf der gegenüberliegenden Straßenseite ist die Bushaltestelle als Buskap ausgeführt. Diese unterschiedlichen Verkehrsführungen lassen eine einheitliche Konzeption vermissen.

Die Ausleitung des Radweges stadteinwärts (Bild 18) ist zu schmal, um sicher befahren zu werden. Dies betrifft zum Beispiel Fahrräder mit Anhänger. Auch auf die Problematik der Winterräumung solcher enger und kurviger Wege muss hingewiesen werden.



Bild 17: Nördliche Ausfahrt (stadtauswärts)



Bild 18: Radwegausleitung stadteinwärts

Die Querung der Kornblumenstraße (Bild 19) ist nicht nach demselben Standard wie die anderen drei Kreisverkehre ausgebaut. Diese Kreisverkehrszufahrt ist für Radfahrer unübersichtlich und deshalb gefährlich zu queren.

Die Entwässerung der Rotachbrücke ist untauglich (Bild 20). Der Einlaufschacht (Pfeil) liegt zu hoch, während das gesamte Oberflächenwasser der Brückenfahrbahn über die Radwegausleitung läuft.



Bild 19: Querung der Kornblumenstraße



Bild 20: Entwässerung und Wasserführung bei der Ausfahrt stadteinwärts (Rotachbrücke)

Als gravierender baulicher Mangel beim Komm-Kreisverkehr kommt hinzu, dass beim Ausbau auf den erhöhten, in der Regel gepflasterten Innenring verzichtet wurde, was in der Folge zu einer asphaltierten Kreisverkehrsfahrbahn von über 8 Meter Breite führt!

Die Markierung des Innenringes kann den Höhenabsatz nicht ersetzen, da gerade der Höhenabsatz an der Pflasterung die Verkehrsteilnehmer dazu motiviert, den größeren Radius der Kreisfahrbahn auszufahren (positive Beispiele: Kreisverkehr Hofen, Kreisverkehr

Rheinstraße). Die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung eines Kreisverkehrs, die vor allem der Verkehrssicherheit dienen soll, wird folglich nicht im erforderlichen Umfang erreicht. Es sind am Komm-Kreisverkehr bereits viele Fahrzeuge zu beobachten, welche den markierten Innenring überfahren und den Kreisverkehr mit überhöhter Geschwindigkeit passieren (Bild 21 und 22). Der ADFC fordert deshalb den nachträglichen Einbau eines gepflasterten Innenringes mit einem Höhenabsatz von 4 Zentimeter.



Bild 21: Komm-Kreisverkehr, Blickrichtung stadteinwärts



Bild 22: Komm-Kreisverkehr, Blickrichtung stadtauswärts

(B) Einmündung des Edelweißweges

Der Radverkehr gelangt stadteinwärts nach dem Kreisverkehr Rheinstraße auf einem Schutzstreifen zur Einmündung des Edelweißweges.

Die gebogene Markierung des Schutzstreifens in die Furt der Einmündung des Edelweißweges (Bild 23) ist in dieser Form unüblich und wirkt improvisiert. Auch die Gestaltung der Pflasterstreifen entlang des Bordsteins ist uneinheitlich (Nordseite: sichelförmiger Auslauf, Bild 23; Südseite: rechteckiges stumpfes Ende; Bild 24). Dies wirft die Frage nach einer ausreichend detaillierten Ausführungsplanung sowie einer kompetenten Bauleitung auf.



Bild 23: Einmündung Edelweißweg, Fahrtrichtung stadteinwärts



Bild 24: Einmündung Edelweißweg, Blickrichtung stadtauswärts

(C) Kreisverkehr Rheinstraße

Am Kreisverkehr Rheinstraße zeigt sich das mangelhafte Konzept der Radverkehrsführung und des als „Häfler Lösung“ bezeichneten Kompromisses besonders deutlich.

Stadtauswärts wird der Radverkehr wieder auf einer schmalen Rampe auf die Fahrbahn ausgeleitet (Bild 25). Nach dem Kreisverkehr wird dem Radverkehr offen gelassen, ob er auf dem weiterführenden Schutzstreifen oder auf dem Bordsteinradweg weiterfahren möchte (Bild 26). Leider ist der Bordsteinradweg auf Höhe des Fußgängerüberweges nur ca. 1,9 m breit, was eine völlig unzureichende Breite darstellt, um den Fußverkehr und gleichzeitig den um den Kreisverkehr auf dem Bordsteinradweg fahrenden Radverkehr (gemäß Vorgabe des Regierungspräsidiums) sicher zu führen.

Auch hier sind die Pflasterstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn uneinheitlich gestaltet und ohne Funktion (vergleiche Bild 25 und 26).



Bild 25: Südliche Zufahrt, Fahrtrichtung stadtauswärts



Bild 26: Nördliche Ausfahrt, Blickrichtung stadteinwärts

Stadteinwärts ist die Ausleitung nicht nur zu schmal, sondern auch im Verlauf unharmonisch. Gleichzeitig wird die Ausleitung durch einen scharfkantigen Bordstein (Bild 27, Pfeil) begrenzt, welcher nicht erforderlich wäre und auch bei den anderen Ausleitungen nicht vorhanden ist.

Der Durchgang zur Siedlung Löwental („Am Anger“) ist auch für Radfahrer eine wichtige Verbindung. Die Absperrung (Bild 28) in der heutigen Form kann entfallen, da sie früher das Einfahren in die direkt angrenzende Fahrbahn verhindern sollte. Diese Gefahr besteht heute nicht mehr, da die Fahrbahn deutlich abgerückt ist. Zudem ist die Absperrung für Kinderwagen und Rollstuhlfahrer ein nahezu unüberwindbares Hindernis. Der ADFC schlägt deshalb vor, die Absperrung zu entfernen und die bestehende Beschilderung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ zu ergänzen.



Bild 27: Nördliche Einfahrt, Fahrtrichtung stadteinwärts (Bordsteinkante, Pfeil)



Bild 28: Verbindungsweg zum „Am Anger“

Beim Kreisverkehr an der Rheinstraße wurde - im Gegensatz zum Komm-Kreisel - ein gepflasterter Innenring mit Höhenabsatz gebaut (Bild 29 und 30). Dadurch bleiben die Fahrzeuge überwiegend auf der asphaltierten Kreisverkehrsfahrbahn, was zu reduzierten Geschwindigkeiten und einem deutlichen Sicherheitsgewinn für die ein- und ausfahrenden Verkehrsteilnehmer als auch für die querenden Fußgänger und Radfahrer führt.



Bild 29: Kreisverkehrsfahrbahn mit gepflastertem Innenring und Höhenabsatz (Pfeil)



Bild 30: Kreisverkehrsfahrbahn mit gepflastertem Innenring und Höhenabsatz

(D) Bushaltestelle Löwental / Einmündung Fliederweg

Stadtauswärts

Nach dem Kreisverkehr Rheinstraße treffen die beiden Radverkehrsführungen - Bordsteinradweg und Mischverkehr - zusammen, indem sie auf einen Radfahrstreifen geleitet werden, welcher die Bushaltestelle „Löwental“ auf der Fahrbahn umfährt (Bild 31 und 32), was grundsätzlich zu begrüßen ist. Nach der Bushaltestelle endet der Radfahrstreifen bereits wieder. Beim Übergang des Radfahrstreifens auf den gemeinsamen Fuß- und Radweg wurde der Verlauf der Entwässerung nicht korrekt ausgeführt, so dass es bei Regen genau im Bereich des Radwegübergangs zur Pfützenbildung kommt (Bild 33 und 34). Dies ist ein erheblicher Mangel der Bauausführung.



Bild 31: Bushaltestelle Löwental, Fahrtrichtung stadtauswärts



Bild 32: Bushaltestelle Löwental, Blickrichtung stadteinwärts



Bild 33: Bushaltestelle Löwental, Fahrtrichtung stadtauswärts, bei Regen



Bild 34: Bushaltestelle Löwental, Bordsteinübergang bei Regen (Ablaufschacht ⇨ Pfeil)

Stadteinwärts

Stadteinwärts wird der Radverkehr vor der Bushaltestelle ebenfalls auf die Fahrbahn geführt. Der Radfahrstreifen ist allerdings bei einem anhaltenden Bus blockiert (Bild 35), was nur bei einem Buskap, nicht aber bei einer konventionellen Busbucht mit parallel verlaufendem Radfahrstreifen üblich ist.

Nach der Bushaltestelle setzt sich der Radfahrstreifen über die Einmündung des Fliederweges fort und mündet danach in den gemeinsamen Fuß- und Radweg (Bild 36). Leider zielt die Markierung der Radfurl teilweise auf die gepflasterte Fläche (kleines Bild 36).



Bild 35: Bushaltestelle Löwental, Fahrtrichtung stadteinwärts



Bild 36: Bushaltestelle Löwental, Fahrtrichtung stadteinwärts (kleines Bild: Ausschnitt)

4. Zusammenfassung

Die Analyse des ADFC zeigt zahlreiche Mängel in der heutigen Radwegführung auf, welche auch eine Folge der unterschiedlichen Planungsansätze des Regierungspräsidiums Tübingen und der Stadt Friedrichshafen sind.

Der ADFC kritisiert die Vorgehensweise des Regierungspräsidiums, veraltetes Wissen anzuwenden und der Stadt Friedrichshafen eine rückwärtsgewandte Radverkehrsplanung aufzuzwingen. Denn die Stadt Friedrichshafen zeigt mit ihrem städtischen Radverkehrskonzept seit Jahren, wie eine moderne, funktionierende und sichere Infrastruktur für den Radverkehr aussehen kann.

Der Verlauf des heutigen Radweges zwingt Radfahrer zu einem Slalom aus Kurven, Absenkungen und Markierungen und erzeugt unnötige Begegnungen und Konflikte mit dem Fußverkehr. Dies wäre durch Radfahrstreifen, die vom Regierungspräsidium abgelehnt worden waren, weitgehend verhindert worden.

Während der Baumaßnahme fehlte auf den Radwegen über einen Zeitraum von vier Monaten der Asphaltfeinbelag, was für Radfahrer und Fußgänger eine Zumutung darstellte. Hinzu kommen unverständliche Mängel beim Bau der Fahrbahntwässerung, die zu Lasten des Radverkehrs gehen. Parallel zum Radweg wurden Pflasterreihen eingebaut, die den Fuß- und Radweg unnötig verschmälern.

Der Verzicht auf einen erhöhten gepflasterten Innenring beim Komm-Kreisverkehr ist nicht nachvollziehbar. Denn ein Absatz am gepflasterten Innenring, wie beim Kreisverkehr der Rheinstraße, verhindert wirkungsvoll das schnelle Durchfahren des Kreisverkehrs auf der direkten Linie. Der Komm-Kreisverkehr wurde somit zum gefährlichen Hochgeschwindigkeitskreisel.

ADFC-Radtour mit Entscheidungsträgern

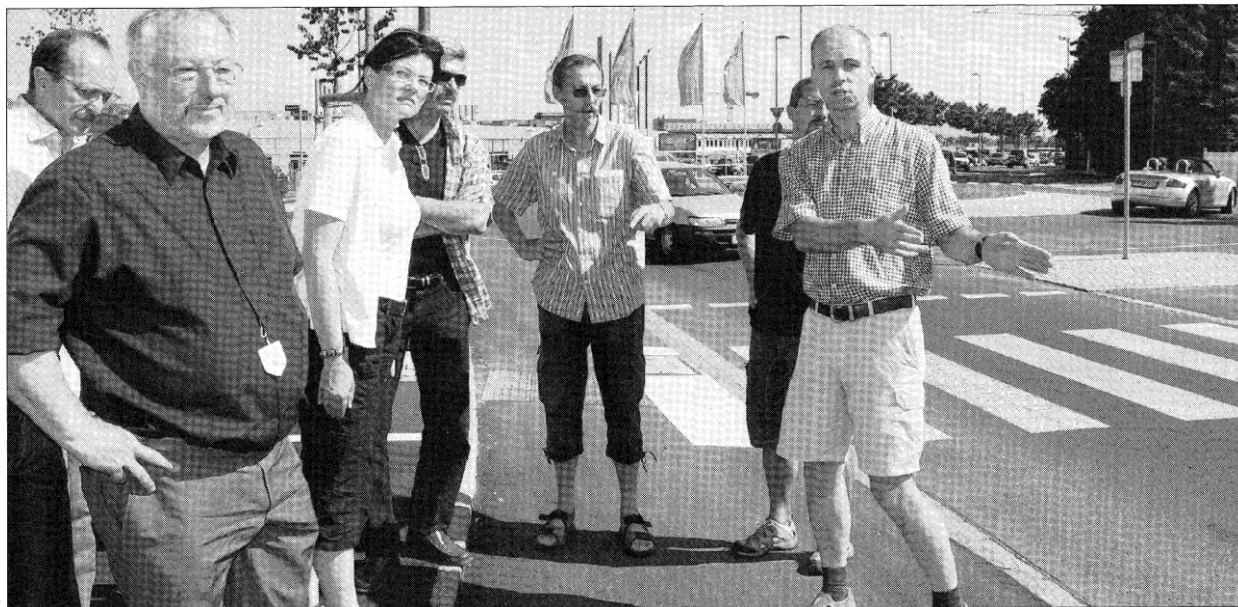
Gut gemeint ist nicht immer gut gemacht

FRIEDRICHSHAFEN-Mit „Radlers Höhen und Tiefen“ ist die jährliche „Inspektion“ des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) überschrieben. An den neuen Kreisverkehren in der Äußeren Ailinger Straße gab es am Freitag wieder einmal beides zu besichtigen. Dort sind im Zuge der Straßensanierung auch die Radwege erneuert worden.

Von unserer Mitarbeiterin
Gunthild Schulte-Hoppe

Frust ablassen sei nicht die Intention der Radtour, betonte ADFC-Kreisvorsitzender Bernhard Glatthaar zu Beginn. Schließlich seien durch das regelmäßige Abfahren von neuralgischen Punkten im Stadtbereich schon viele Ideen im Sinne des Radverkehrs umgesetzt worden. Die erste Enttäuschung ereilte ihn allerdings schon vor dem Technischen Rathaus, denn von den Gemeinderatsparteien hatten nur die Grünen und die SPD einen Vertreter geschickt, auch vom Ordnungsam und dem Regierungspräsidium war niemand gekommen.

Im Verlauf des Nachmittags musste Glatthaar dann doch oft dem Unmut freien Lauf lassen. Wohl wissend, dass er bei den Vertretern der Stadt, Oberbürgermeister Josef Büchelmeier, Hansjörg Röpnack vom Stadtbauamt und Dr. Tillmann Stottele vom Umweltamt an der falschen



Die Einmündung von der Fahrbahn auf den Geh- und Radweg müsste hier laut ADFC-Vorsitzendem Bernhard Glatthaar (rechts) breiter sein. Foto: gus

Adresse war. Da es sich um eine Landesstraße handelt, hatte auch das Regierungspräsidium (RP) ein Wörtchen mitzureden. Hier wurden die Pläne der Stadt, die Radler zwischen den beiden Kreiseln auf Radstreifen zu führen, zu nichte gemacht, indem Zuschüsse ver-

wehrt wurden. „Außerdem sah das RP darin eine Verschlechterung der Sicherheit“, ergänzte Röpnack. Das war auch der Grund, warum das RP forderte, die Radfahrer nicht über den Kreisell, sondern außen herum zu führen.

Es sei Auslegungssache, die städtischen Pläne und Zuschüsse zu genehmigen, sagte Bernhard Glatthaar. „Die Zustimmung liegt im Ermessen eines einzigen RP-Mitarbeiters“, wettete er. Für die Stadt bedeute es einen Rückschritt in die Fahrrad-Steinzeit. Auf An-

frage von Karl-Heinz Mommertz (SPD) hin regte Tillmann Stottele an, das Vorgehen des RPs auf dem Dienstweg klären zu lassen. Hansjörg Röpnack wehrte sich allerdings gegen den negativen Anstrich und erklärte den Kompromiss: „Wir haben das ‚Lex Fried-

richshafen‘ angewendet.“ Will meinen: Die Radfahrer können wählen, ob sie in den Kreisell hineinfahren oder außen herum wollen. Die entsprechende Beschilderung soll noch kommen.

Augenmerk auf Details lenken

Keine Antwort fanden die Beteiligten auf die Frage, warum der Kreisverkehr an der Kornblumenstraße keinen gepflasterten Mittelring bekommen hat, der die Autofahrer zu einer verringerten Geschwindigkeit zwingt. „Mit Details hat sich der Technische Ausschuss nicht beschäftigt“, antwortete Monika Blank auf die Frage des OBs. Eine Bushaltestelle auf dem Radfahrstreifen, Absenkungen, in denen sich bei Regen das Wasser sammelt, schmale Einmündungen, die bei Schnee schlecht geräumt werden können und nicht zuletzt die hohen Bordsteinkanten, die den 3000 Radfahrern auf dieser Strecke während der Bauzeit zugemutet wurden – Bernhard Glatthaar hatte noch viele Kritikpunkte auf seiner Liste.

Die ADFC-Vertreter bedauerten, dass der eigens für den Radverkehr eingestellte Ingenieur aus Kostengründen in eine andere Abteilung versetzt worden ist. Monika Blank von den Grünen wollte das so nicht stehen lassen und forderte, die Prioritäten anders zu setzen: „Wir haben in letzter Zeit das Augenmerk auf riesige Baumaßnahmen gelegt. Künftig sollten wir uns auch mal um Details kümmern.“

„Schauen wir uns den Murks an“

ADFC-Radtour führt in die **Äußere Ailingerstraße** – Deutliche Kritik an Verkehrsplanung

Friedrichshafen (ghw) Alle Radler, die regelmäßig die Äußere Ailingerstraße befahren, können davon ein Lied singen: Slalomkünste sind gefragt, wenn es darum geht, den Mischmasch aus Kreisverkehren, Kurven, Absenkungen und Markierungen erfolgreich – und vor allem verletzungsfrei – zu absolvieren. „Schauen wir uns den Murks an“, sagte Bernhard Glatthaar, Kreisvorsitzender des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC), zu Beginn der diesjährigen Radtour „Radlers Höhen und Tiefen in FN“ vielsagend. Der Weg führte vom Technischen Rathaus in Richtung der beiden Kreisverkehre an der Kornblumenstraße und der Rheinstraße.

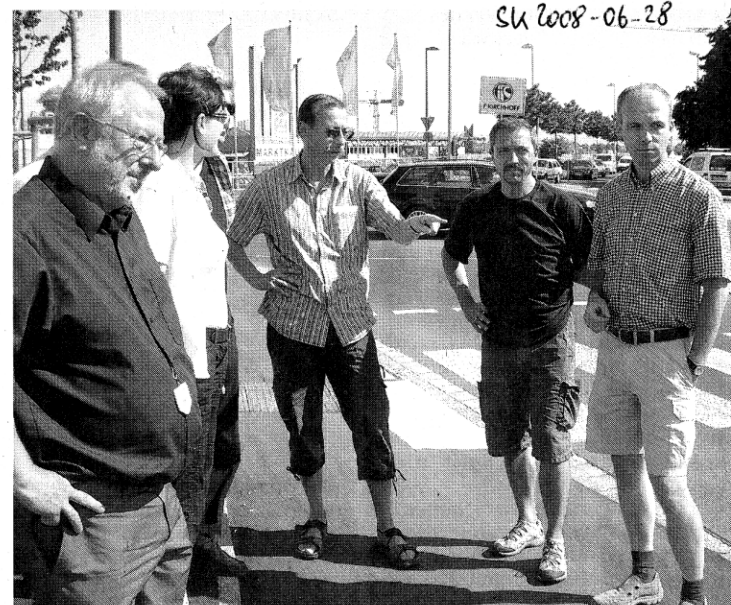
Erstaunlich: Das präsentierte – aus Sicht des ADFC völlig misslungene – Radverkehrskonzept war von der Stadt ursprünglich gar nicht so geplant, wie Bernhard Glatthaar den in-

teressierten Mitradlern erklärte. So habe man die Radfahrer zwischen den beiden Kreisverkehren auf Radfahrstreifen führen wollen, was aber vom Regierungspräsidium Tübingen als zuständiger Behörde wieder gekippt worden sei. Als Begründung wurde demnach die „Verkehrssicherheit“ angeführt, was der ADFC seinerseits als „veraltetes Wissen und in der Konsequenz als rückwärts gewandte Radverkehrsplanung“ kommentiert.

Allgemeines Grübeln und Kopfschütteln bei der Vorort-Besichtigung. Der Blick in den Feierabendverkehr zeigt, was Sache ist. Fußgänger und Radfahrer kommen sich überall in die Quere, es entsteht ein munteres und durchaus nicht ungefährliches Durcheinander. Wie aber sollen sich die Radler verhalten? Sie dürfen zwar beim Komm-Kreisel innen fahren, sollen aber nicht – jedenfalls laut Regie-

rungspräsidium. „Außen herum ist es genauso unsicher“, sagt Stadträtin Monika Blank. „Das habe ich selbst ausprobiert.“

Aber auch die Stadt kommt in der Kritik des ADFC nicht ganz ungeschoren davon. „Warum wurde beim Komm-Kreisverkehr der allgemein übliche gepflasterte Innenring einfach weggelassen?“, wollen Glatthaar und Vorstandskollege Dietmar Selg wissen. Die Frage scheint durchaus berechtigt. Durch die fehlende Pflasterung verkommt der Verkehr an dieser Stelle allzu leicht zum befürchteten „Hochgeschwindigkeitskreisel“. Ob hier nachbessert werden kann, wie Oberbürgermeister Josef Büchelmeier anregt? Wie auch immer: Die 3000 Radfahrer, die jeden Tag in der Äußeren Ailingerstraße unterwegs sind, müssen wohl auch weiterhin höchste Vorsicht walten lassen.



Treffpunkt bei den Kreisverkehren in der Äußeren Ailingerstraße: Der ADFC-rechts Vorsitzender Bernhard Glatthaar – spricht von einer „rückwärts gewandten Radverkehrsplanung“.

BILD: GEISELHART