



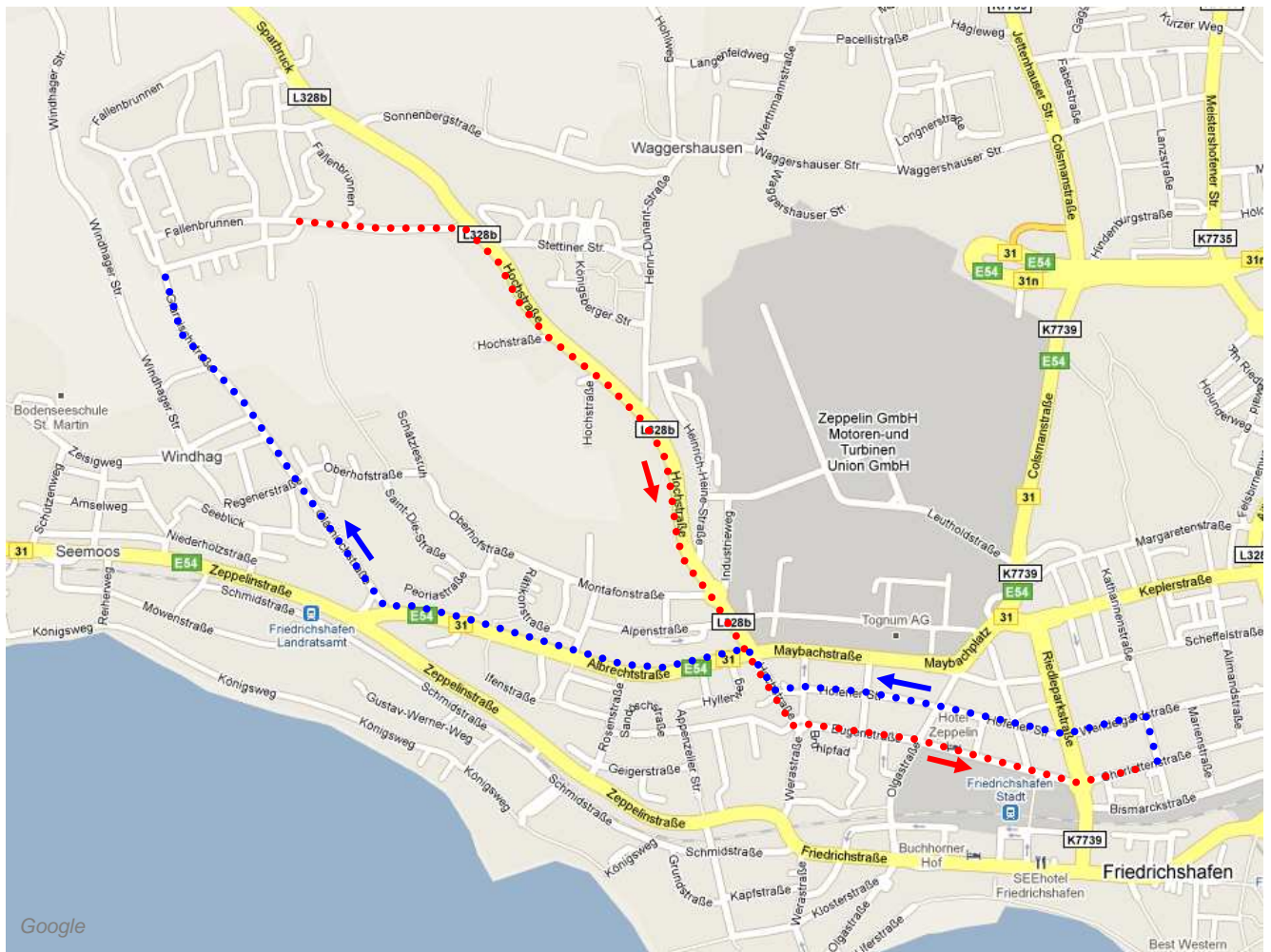
Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen

2. Juli 2010

**Der Fallenbrunnen ▀ Potential für
den Radverkehr**

Der Fallenbrunnen ▪ Potential für den Radverkehr

Tourverlauf



Inhalt

1	Vorbemerkungen	3
2	Bestandsaufnahme	4
2.1	Zufahrten	4
2.2	Wege im Fallenbrunnen	8
2.3	Fahrradwegweisung	10
2.4	Fahrradabstellanlagen	11
2.5	Angrenzende Radrouten	12
3	Zielsetzungen und Vorschläge	13
3.1	Zielsetzungen	13
3.2	Vorschläge	14

1 Vorbemerkungen

Der Fallenbrunnen als ehemaliges militärisches Gelände der französischen Truppen wurde in den letzten Jahren zunehmend als Quartier für Bildung, Gewerbe und Kultur ausgebaut. Das weitläufige Gelände mit zahlreichen brachliegenden Flächen und Gebäuden bietet für die Stadt Friedrichshafen einmalige Entwicklungschancen, stellt aber gleichzeitig eine große planerische und finanzielle Herausforderung dar.

Im Mittelpunkt der Bemühungen der Stadt Friedrichshafen steht derzeit die Weiterentwicklung zum Campus der ansässigen Hochschulen

- Duale Hochschule Baden-Württemberg (DHBW)
- Zeppelin University (ZU)

Während bisher der Schwerpunkt auf der Instandsetzung der Hochschulgebäude lag, besteht die Verkehrsinfrastruktur weitgehend unverändert aus Zeiten des Kasernenbetriebs. Da die Ausgestaltung der Verkehrswege maßgeblichen Einfluss auf die städtebauliche Qualität des Quartiers und die Nutzung der Verkehrsmittel hat, liegt beim Verkehrskonzept ein Schlüssel zur Steigerung der Attraktivität des Fallenbrunnens und zum zukünftigen Mobilitätsverhalten.

Die Nutzung des Fahrrades birgt gerade für den Fallenbrunnen hohes Potential, liegt er doch in einer fahrradfreundlichen Entfernung von vier Kilometern sowohl zur Stadtmitte als auch zum Campus der ZU am Seemooser Horn. Betrachtet man den Verkehrsweg einschließlich des Parkens, sind die Vorteile des Radfahrens bei der Fahrzeit und den Kosten offensichtlich.

Aus diesen Gründen sollte die Förderung des Radverkehrs frühzeitig in den Mittelpunkt der Verkehrsplanungen beim Fallenbrunnen gerückt werden, um diesen zukünftigen Stadtteil an das fahrradfreundliche Verkehrsnetz der Stadt Friedrichshafen anzubinden.

Im Kontext der Erarbeitung des Lärmaktionsplans und als Mitglied der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg“ (AGFK) sollten die Möglichkeiten genutzt werden, die sich für den Fallenbrunnen durch die Förderung der Fahrradmobilität ergeben können. Dadurch würde sich auch die Situation für die Anwohner in den angrenzenden Wohnvierteln und die Sicherheit des Schulweges im Umkreis der Bodensee-Schule verbessern.

Der Fallenbrunnen ▪ Potential für den Radverkehr

2 Bestandsaufnahme

2.1 Zufahrten

Das Areal des Fallenbrunnens ist für den motorisierten Verkehr derzeit aus zwei Richtungen erreichbar:

- Süden: Glärnischstraße
- Osten: Sparbruck (gegenüber Sonnenbergstraße)

Für den Radverkehr bestehen darüber hinaus weitere Zugänge:

- Osten: Hochstraße (gegenüber Stettiner Straße)
- Westen: Windhager Straße

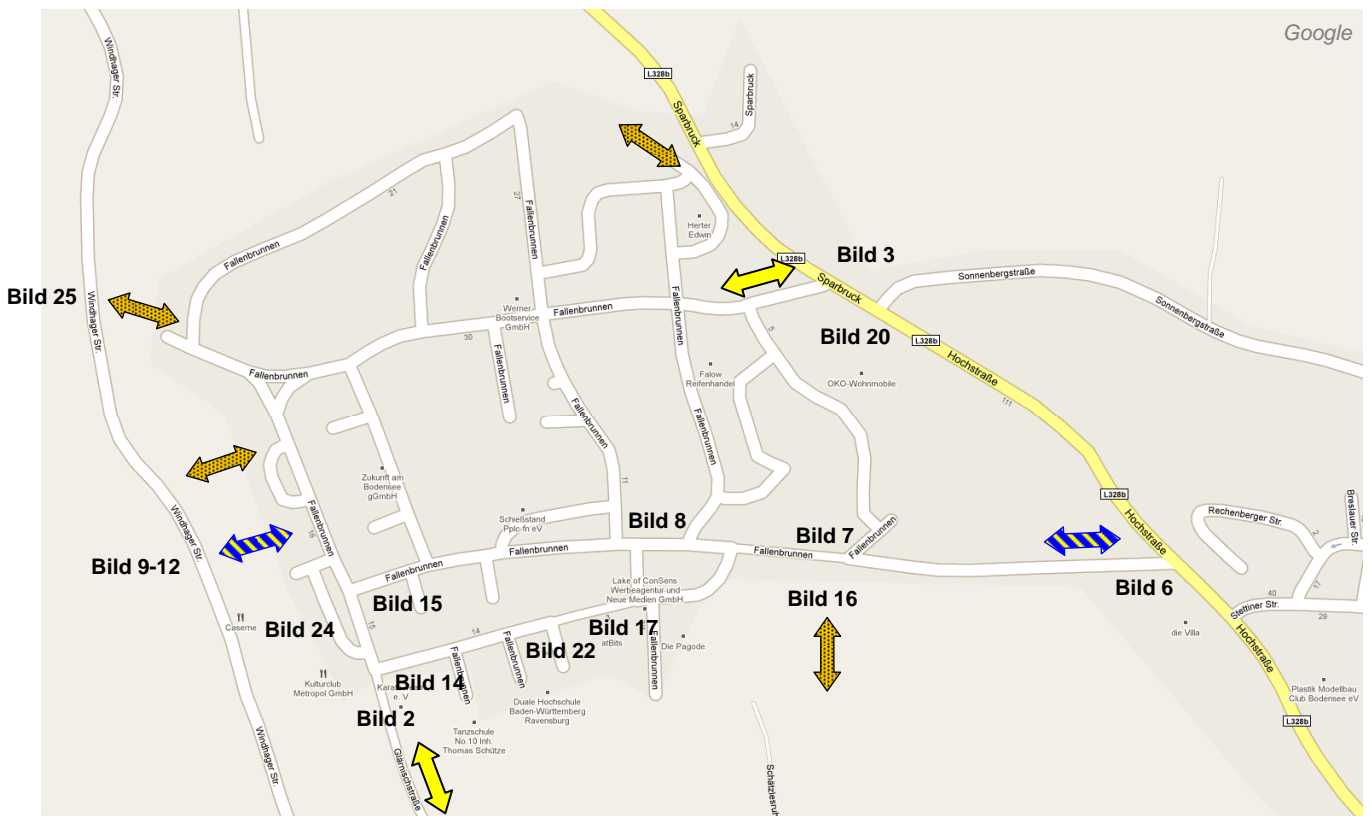


Bild 1: Heutige Zufahrten zum Fallenbrunnen

- Zufahrt für Kraftfahrzeuge und den Radverkehr
- Zufahrt für den Radverkehr
- Weitere Zugänge, z.T. ungenutzt und verwildert

Der Fallenbrunnen ▪ Potential für den Radverkehr

Südliche Zufahrt

Die südliche Zufahrt über die Glärnischstraße (Bild 2) stellt die heutige offizielle Zufahrt dar. Dies zeigt sich vor allem daran, dass die bisher von der Stadt Friedrichshafen erschlossenen und renovierten Einrichtungen (DHBW, ZU), aber auch die kulturellen Angebote sich in direkter Nähe zur südlichen „Pforte“ befinden.



Bild 2: Südliche Zufahrt der Glärnischstraße

Östliche Zufahrt (Sparbruck)

Die Einmündung der östlichen Zufahrt in die Hochstraße bei Sparbruck (Bild 3 - 5) quert den dort verlaufenden Beidrichtungsradweg. Dieser Radweg ist von Radfahrern zeitweise stark frequentiert (u.a. Schülerverkehr), in Richtung Schnetzenhausen aufgrund des leichten Gefälles auch mit erhöhten Geschwindigkeiten. Dadurch ergeben sich für Kraftfahrzeuge, die vom Fallenbrunnen in die Hochstraße einfahren, wegen der schwierigen Sichtverhältnisse zum von rechts kommenden Radweg unübersichtliche und für den Radverkehr gefährliche Situationen. Diese Zufahrt wird vor allem vom Schwerverkehr befahren.

Für den Radverkehr fehlt an der Einmündung das Zeichen 240 (gemeinsamer Geh-/Radweg) in Richtung Schnetzenhausen.



Bild 3: Östliche Zufahrt in Sparbruck, Blick von der Sonnenbergstraße



Bild 4: Östliche Zufahrt in Sparbruck, Schulroute nach Schnetzenhausen



Bild 5: Östliche Zufahrt in Sparbruck, Blick vom Fallenbrunnen auf die Hochstraße

Östliche Zufahrt (Hochstraße)

Die östliche Zufahrt an der Hochstraße (Höhe Stettiner Straße, Bild 6) ist von einer groß dimensionierten Einmündung gekennzeichnet und verläuft Richtung Fallenbrunnen weiter als asphaltierte Straße. Die Beschilderung der Sackgasse ist für Radfahrer nicht zutreffend, es sollte auf die Durchfahrtsmöglichkeit für Radfahrer hingewiesen werden. Beim Radweg an der Hochstraße fehlt die Wiederholung des Zeichens 240 (gemeinsamer Geh-/Radweg).

Der Fallenbrunnen ▪ Potential für den Radverkehr

Die Zufahrt ist ab dem Wald für mehrspurige Fahrzeuge gesperrt und wird durch Absperrpfosten und -gatter verhindert (Bild 7). Der Weg verläuft durch den Wald und ist unbeleuchtet, somit ist die soziale Sicherheit nicht gewährleistet.



Bild 6: Östliche Zufahrt an der Hochstraße, Blick von der Hochstraße nach Westen



Bild 7: Östliche Zufahrt von der Hochstraße, Absperrung beim Boule-Club, Blick Richtung Westen



Bild 8: Östliche Zufahrt, links Richtung Sparbruck, geradeaus Richtung Hochstraße, Blick Richtung Osten

Westliche Zufahrt (Windhager Straße)

Im Westen ist der Zugang zum Gelände durch einen unbefestigten Pfad (Bild 9) und eine Feuerwehzufahrt (Bild 10 - 12) möglich. Die Feuerwehzufahrt ist nicht als offizielle Einfahrt in die Windhager Straße ausgelegt und im derzeitigen Zustand vor allem für in die Windhager Straße einführende Radfahrer nicht verkehrssicher angelegt (Bild 11, 12).

Der Fallenbrunnen ■ Potential für den Radverkehr



Bild 9: Durchgang beim westlichen Zugang zur Windhager Straße



Bild 10: Westliche Zufahrt (Feuerwehrezufahrt) von der Windhager Straße



Bild 11: Westliche Zufahrt von der Windhager Straße, Blick Richtung Süden



Bild 12: Westliche Zufahrt von der Windhager Straße, Blick Richtung Norden

2.2 Wege im Fallenbrunnen

Die Wege und Straßen sind durchgehend asphaltiert, weisen aber eine teilweise gerade für den Radverkehr mangelhafte Oberfläche auf. An einzelnen Stellen sind Schlaglöcher im Asphaltbelag vorhanden (Bild 13), während in Bereichen, wo die Fahrbahn aus Beton besteht, die Fugen zwischen den Betonplatten deutlich spürbar und für Radfahrer unkomfortabel sind. Abgetrennte, an die Fahrbahnen angrenzende und befestigte Radwege sind nicht vorhanden. Das Radfahren auf den bestehenden Straßen ist auf dem gesamten Areal möglich und aufgrund der ausschließlichen Benutzung der Fahrbahn unkompliziert.

Die aktuelle verkehrsrechtliche Beschilderung einer Tempo-30-Zone im gesamten Fallenbrunnen ist für den Radverkehr gut geeignet. Die sich daraus ergebende Rechts-vor-Links-Regelung an den zahlreichen Knotenpunkten ist nicht durchgehend mit den üblichen Markierungen verdeutlicht (Bild 14).

Der Fallenbrunnen ▪ Potential für den Radverkehr



Bild 13: Schlaglöcher in der Fahrbahn



Bild 14: Fehlende Markierung der Vorfahrt „Rechts vor Links“

Die Fahrbahnquerschnitte und Kreuzungsflächen sind angesichts der heutigen Nutzung oftmals überdimensioniert. Auch der kreisverkehrsartige Knoten im südwestlichen Bereich stellt keine übliche Knotenpunktsform dar (Bild 15). Die Mittelinsel wird von manchen Verkehrsteilnehmern wie in einem Kreisverkehr gegen den Uhrzeigersinn umfahren, während andere links daran vorbeifahren.

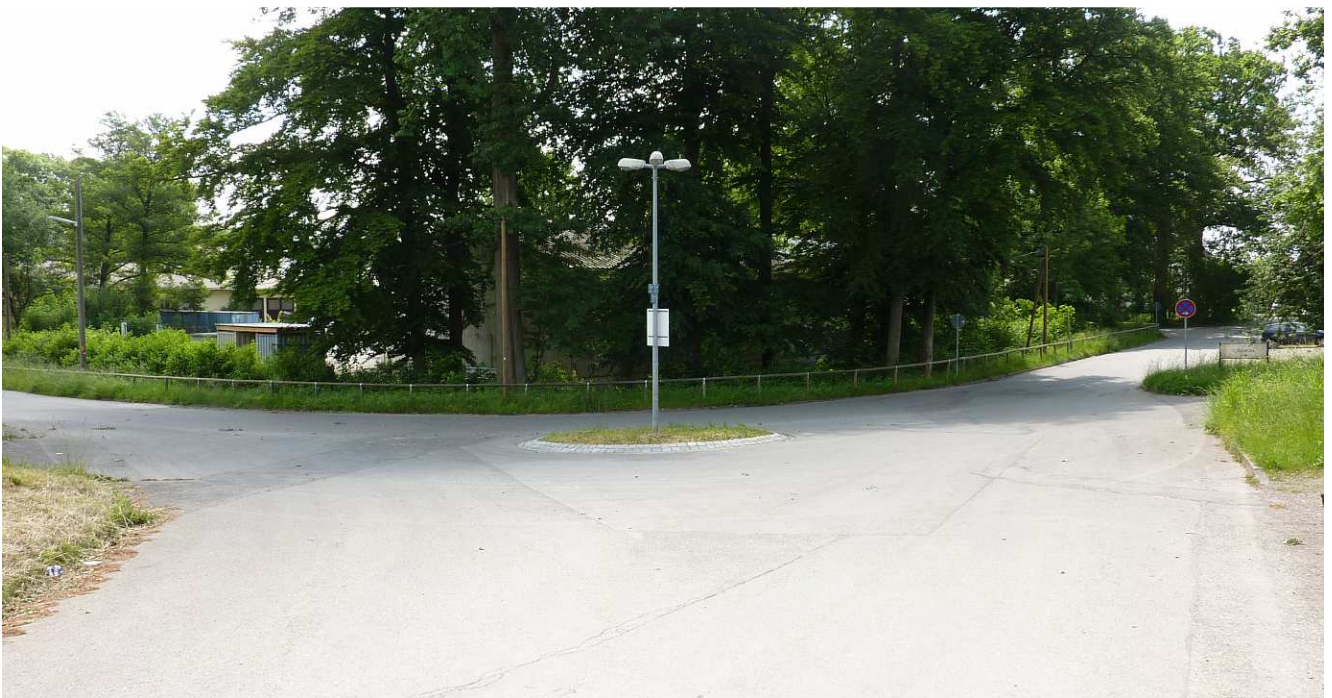


Bild 15: Kreisverkehrsartiger Knotenpunkt im südwestlichen Bereich des Fallenbrunnens

Die Beschilderung ist an einigen Stellen nicht sinnvoll (Bild 16) oder nicht korrekt (Bild 17).

Der Fallenbrunnen ▪ Potential für den Radverkehr



Bild 16: Im südöstlichen Bereich kann das Zeichen 240 (gemeinsamer Geh- / Radweg) entfallen.



Bild 17: Durchfahrt verboten - auch für Radfahrer?

2.3 Fahrradwegweisung

Eine Anbindung des Fallenbrunnens an die kreisweit einheitliche wegweisende Beschilderung für den Radverkehr besteht derzeit nicht (Bild 18, 19).

Der einzige an den Fallenbrunnen angrenzende Standort eines Wegweisers an der Hochstraße / Einmündung Sonnenbergstraße (Standortnummer 1140) beinhaltet keinen Hinweis auf den Fallenbrunnen (Bild 20, 21). Die über die Windhager Straße verlaufende beschilderte Radroute ist ebenfalls ohne Hinweise auf den Fallenbrunnen.

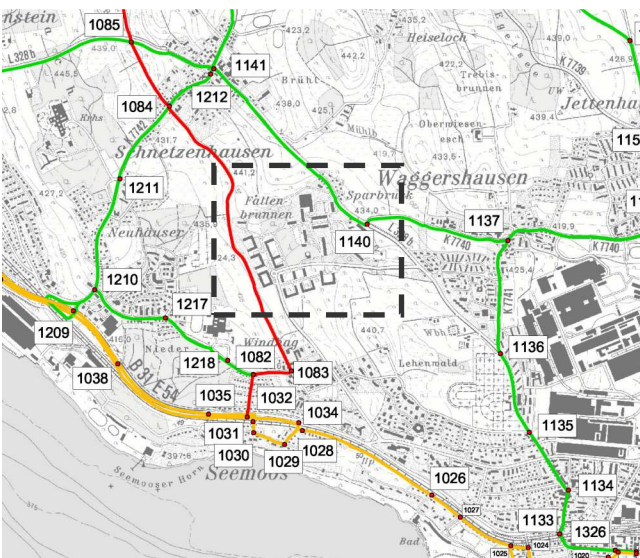


Bild 18: Wegweisungsnetz im Bereich Seemoos / Schnetzenhausen / Waggershausen

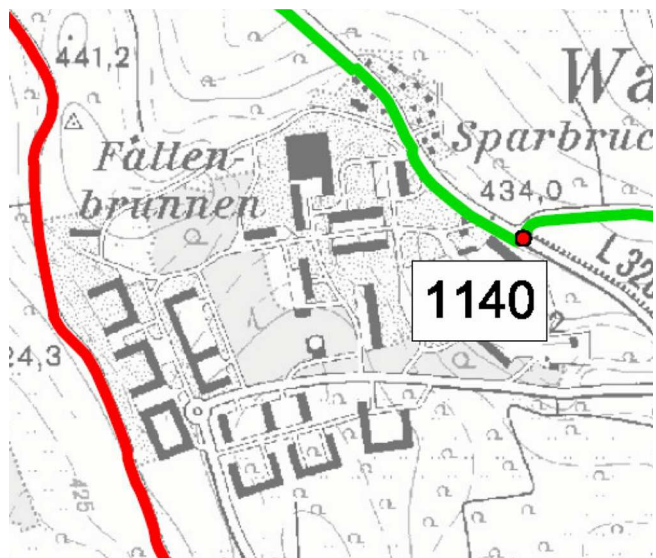


Bild 19: Wegweisungsnetz, Ausschnitt im Bereich Fallenbrunnen

Der Fallenbrunnen ▪ Potential für den Radverkehr



Bild 20: Schilderstandort „1140“ an der Hochstraße, Einmündung Sonnenbergstraße



Bild 21: Schilderstandort „1140“

2.4 Fahrradabstellanlagen

Die einzigen Fahrradabstellanlagen modernerer Bauart sind an der DHBW vorzufinden, bestehende ältere Fahrradständer sind durchgehend in einem miserablen Zustand (Bild 24). Die bauliche Ausführung der Fahrradabstellanlage an der DHBW ist aufwändig gestaltet, kann aber nicht alle Anforderungen an funktionelle Fahrradparker erfüllen. So können Fahrräder beispielsweise nicht standsicher abgestellt werden. Auch das Anschließen des Fahrradrahmens ist nur erschwert möglich (Bild 23).

Ergänzt wird diese Abstellanlage durch eine Photovoltaikanlage, welche im Rahmen eines Studienprojektes der DHBW als „Solartankstelle“ für elektrounterstützte Fahrräder (Pedelects) entwickelt wurde (Bild 22). Dieses vorbildliche Projekt ist sehr zu begrüßen.



Bild 22: Fahrradabstellanlage an der DHBW mit „Solartankstelle“

Der Fallenbrunnen ▪ Potential für den Radverkehr



Bild 23: Fahrradabstellanlage an der DHBW; das Anschließen des Rahmens ist mit einem Korb nicht möglich



Bild 24: Fahrradständer beim Studio 17 (Kino)

2.5 Angrenzende Radrouten

Ein Defizit besteht in der Anbindung des Fallenbrunnens an die westlichen Gebiete im Bereich Neuhäuser / Krankenhaus. Diese Querachse wurde bereits 1997 im städtischen Ideenwettbewerb als erforderliche Radverkehrsverbindung eingebracht. Eine Verwirklichung scheiterte bisher an der ganzjährigen Befahrbarkeit der unbefestigten Wege im Fahrtholz-Wald (Bild 25).



Bild 25: Zufahrt zum Fahrtholz von der Windhager Straße (Blick nach Westen)

3 Zielsetzungen und Vorschläge

3.1 Zielsetzungen

Der Fallenbrunnen sollte als **fahrradfreundliches Quartier** beispielhaft entwickelt werden. Zu diesem Zweck sind die anstehenden verkehrlichen Maßnahmen stets in Bezug auf die Anforderungen des Radverkehrs zu optimieren.

Hierzu sind folgende Infrastrukturmaßnahmen zur gezielten Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs anzuwenden:

- Geschwindigkeitsbeschränkungen des motorisierten Verkehrs incl. konsequenter Kontrollen, bauliche Maßnahmen (z.B. Rampen)
- Dimensionierung und Ausgestaltung der Fahrbahnquerschnitte im Hinblick auf die Anforderung des Rad- und Fußverkehrs
- Beleuchtung von Hauptrouten für die soziale Sicherheit bei Nacht
- Parkraumbewirtschaftung des motorisierten Verkehrs
- Fahrradstraßen
- Durchgehende Befahrbarkeit der Radrouten zu allen angrenzenden Ortsteilen
- Anwendung der städtischen Stellplatzrichtlinie sowie die Kontrolle ihrer Umsetzung
- Zentrale und dezentrale Fahrradabstellanlagen incl. Fahrradboxen
- Ergänzung der wegweisenden Beschilderung
- Informationssysteme (z.B. Infotafeln, Internet)
- Serviceangebote (z.B. Reparatur, Leihfahrräder)

Letztendlich entscheidet aber nicht nur das Angebot an nutzbarer Infrastruktur darüber, ob das Fahrrad als Verkehrsmittel gewählt wird, sondern auch das **Fahrradklima**. Hierzu stehen folgende Möglichkeiten des Marketings und der Mobilitätsplanung zur Diskussion:

- Kampagnen und Aktionstage
- Anreize zur Nutzung des Fahrrades
- Vorbildfunktion von Personen in leitender Stellung

Der Fallenbrunnen ▪ Potential für den Radverkehr

3.2 Vorschläge

Nördliche Anbindung der Glärnischstraße an die Windhager Straße

Für den Radverkehr wäre die Durchlässigkeit der Glärnischstraße nach Norden auf die Windhager Straße wichtig. Hierzu liegt ein Vorschlag des städtischen Radverkehrskonzepts vor, der die Verlegung des Kfz-Durchgangsverkehrs (Windhag - Schnetzenhausen) von der Windhager Straße auf die Glärnischstraße vorsieht (Bild 26).

Diese Verbindung ist bereits vorhanden, aber mittlerweile verwildert und unpassierbar. Die Windhager Straße könnte durch diese Maßnahme vom Zeisigweg bis zur neuen Einleitung zur Fahrradstraße (kein Kfz-Verkehr zulässig) umgewidmet werden. Dadurch würde einerseits die Windhager Straße als landschaftlich attraktive Radroute verkehrsberuhigt und gleichzeitig die unübersichtliche S-Kurve im Wald entschärft. Desweiteren würde der Kindergarten an der Windhager Straße vom Entfall des Kfz-Durchgangsverkehrs profitieren.



Bild 26: Vorschlag für eine zukünftige Verkehrsführung (gemäß Radverkehrskonzept)

Der Fallenbrunnen ▪ Potential für den Radverkehr

Westliche Zufahrt (Feuerwehruzufahrt)

Die westliche Zufahrt im Bereich der Feuerwehruzufahrt ist für den Radverkehr sicherer zu gestalten. Vor allem das direkt benachbarte Studentenwohnheim der ZU wird dadurch an die Radroute zum Campus der ZU am Seemooser Horn angeschlossen.

Sicherung der Radwege an den Kfz-Zufahrten

An der östlichen Zufahrt in Sparbruck (L328b) ist der die Einmündung querende Beidrichtungsradweg sicherer zu gestalten, da die Sichtbeziehung zwischen ausfahrenden Kfz und Radfahrern Richtung Schnetzenhausen aufgrund des Zaunes eingeschränkt ist. Eine Verdeutlichung der Furt mittels Markierungen (Erneuerung der Rotmarkierung, Radpiktogramme) könnte hier eine Verbesserung bringen.

Belagsverbesserung im Fallenbrunnen

Beim Fahrbahnbelag der Wege im Fallenbrunnen sollten die Schlaglöcher und Fugen der Betonplatten ausgebessert werden.

Verkehrsrechtliche Verbesserungen

An allen Rechts-Vor-Links-Knotenpunkten sollten Haltebalken markiert werden. Dies dient einerseits der Klarstellung der Vorfahrtsregelung, andererseits wird dadurch die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs herabgesetzt.

Beim bestehenden kreisverkehrsartigen Knotenpunkt sollte die Verkehrsführung klargestellt werden.

Beleuchtung

Haupttrouten sollten mit einer durchgehenden Straßenbeleuchtung ausgestattet werden.

Wegweisung

Der Fallenbrunnen ist an das kreisweite Wegweisungsnetz anzuschließen. Dies sollte kurzfristig über die beiden östlichen Zufahrten der Hochstraße und die Glärnischstraße realisiert werden.

Auf dem Areal des Fallenbrunnens sollte an zentraler Stelle eine Übersichtstafel über die angrenzenden beschilderten Radrouten im Stadtgebiet informieren.

Abstellanlagen

Der Bedarf an Abstellanlagen ist laufend zu prüfen, entsprechend der vorgesehenen Nutzung der Gebäude sind größere zentrale und kleinere dezentrale Abstellanlagen vorzusehen. Aufgrund der besonderen Eigenschaft des Fallenbrunnens ist auf die soziale Sicherheit der Ab-

Der Fallenbrunnen ▪ Potential für den Radverkehr

stellanlagen zu achten (Lage, Beleuchtung). Im ersten Schritt ist im Bereich des Kulturhauses Caserne eine Abstellanlage (städtischer Standard) aufzustellen.

Es ist darauf zu achten bzw. darauf hinzuwirken, dass die in privater Initiative aufgestellten Fahrradparker dem Standard der städtischen Abstellanlagen entsprechen. Gleichzeitig ist beim Neu- und Ausbau von Gebäuden auf die Einhaltung der städtischen Richtlinie für Fahrradabstellanlagen zu achten. An dem derzeit im Bau befindlichen Studentenwohnheim sollte die Möglichkeit der Aufstellung von Fahrradboxen geprüft werden.

Route nach Westen

Die Route von der Windhager Straße durch das Fahrtholz Richtung Neuhäuser / Krankenhaus bzw. zur Wasenöschstraße sollte für eine ganzjährige Befahrbarkeit ertüchtigt werden. Die Vorschläge der Planung, welche dem Technischen Ausschuss am 05.05.2009 vorlagen, sollten weiterverfolgt werden.

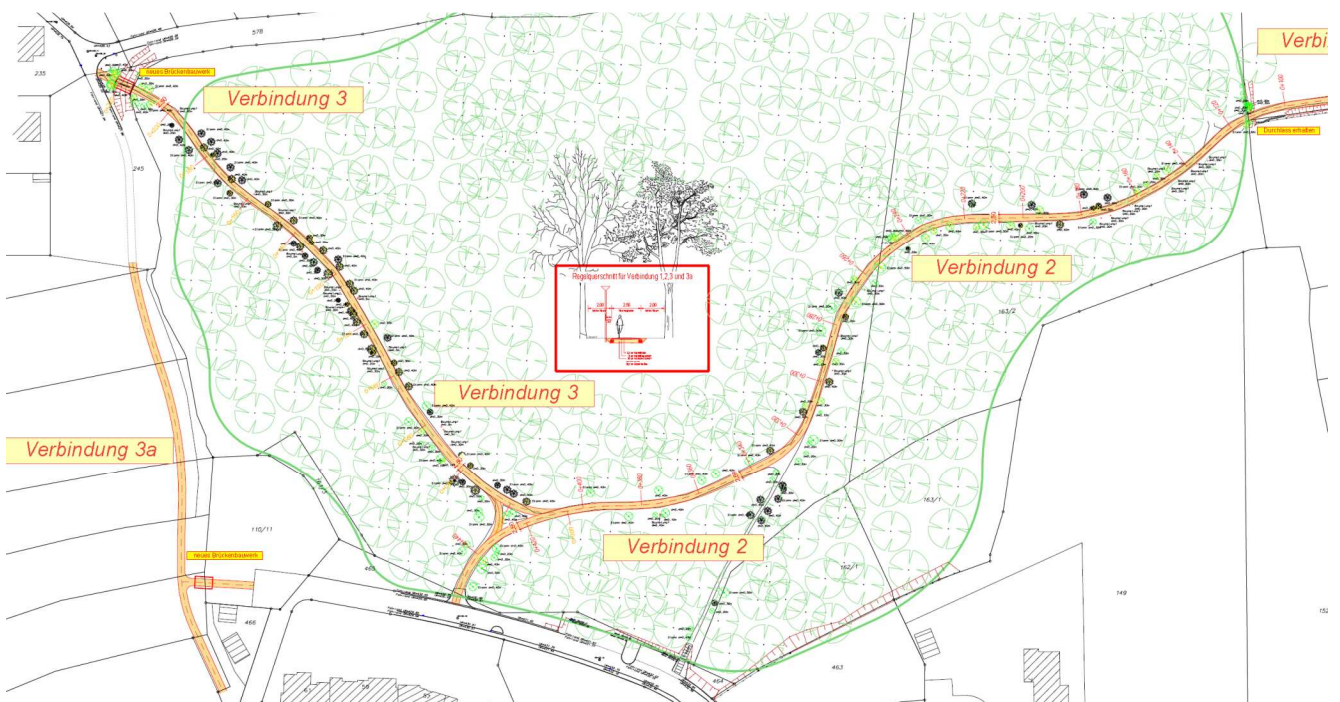


Bild 27: Ausbau der Radrouten im Fahrtholz, TA-Vorlage vom 05.05.2009 (Auszug)



Impressum:

ADFC Kreisverband Bodenseekreis
Werastraße 64
88045 Friedrichshafen
Tel. 07541/44452
bodenseekreis@adfc-bw.de
www.adfc-bw.de/bodenseekreis

ADFC-Ausfahrt

57 2010-07-03



Starke Leistung: In diesem Jahr führt die verkehrspolitische Fahrradfahrt des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) in den Fallenbrunnen. Hier ein kurzer Zwischenstopp auf dem BA Campus. Foto: Lydia Schäfer

Radler sind im Fallenbrunnen unterwegs

FRIEDRICHSHAFEN (Iys) - Um des „Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“ zu erkunden, hatte der Allgemeine deutsche Fahrrad-Club (ADFC), Kreisverband Bodensee, eingeladen. Der Fokus lag in diesem Jahr auf dem Areal des Fallenbrunnen. Es wurden Möglichkeiten diskutiert, die Belange der Fahrradfahrer direkt bei der künftigen Geländegestaltung zu berücksichtigen.

Der Fallenbrunnen als ehemaliges militärisches Gelände der französischen Truppen soll in Zukunft in ein Quartier für Bildung, Kultur und Gewerbe umgebaut werden (SZ berichtete). Da hier – zumindest für den von der Stadt Friedrichshafen erworbene Teil – bereits erste Bebauungspläne vorhanden sind, sieht der ADFC seine Chance, noch vor der Umsetzung, die Be-

lange der Fahrradfahrer vorzutragen. „Die Nutzung des Fahrrads birgt gerade für den Fallenbrunnen ein hohes Potential“, bringt Bernhard Glatthaar, Kreisvorsitzender des ADFC, vor.

Der Fallenbrunnen befände sich nur vier Kilometer vom Stadtzentrum, also eine ideale Ausgangslage, um mit dem Fahrrad die Duale Hochschule, die Zeppelin Universität oder beispielsweise den Kulturverein Caserne schnell zu erreichen. Fahrrad- und Gehwege sind bereits im Bauplan vorhanden. Gedacht ist heute, den Radweg direkt im Straßenverlauf (von der Glärnischstraße aus kommend Richtung Norden) verlaufen zu lassen, beziehungsweise parallel zur Straße in Schlangenlinien durch die Begrünung zu führen. Letzteres befürwortet der ADFC für Fußgänger, nicht jedoch für den Fahrradverkehr. Besser sei es, für

diese Streckenführung einen verkehrsberuhigten Bereich zu planen und hier die Radfahrer in den normalen Straßenverkehr zu entlassen.

Ferner wünschte man sich eine Anbindung an den Windhag, der teilweise am südlichen Teil des Fallenbrunnengeländes verläuft. Eine kleine Durchfahrtsmöglichkeit gibt es heute schon, allerdings recht beengt. Geplant ist weiterhin ein Fahrradweg im nördlichen Teil des Fallenbrunnens, der ins Gelände führen soll. Dieser ist bereits im Bebauungsplan enthalten, ebenso wie eine Anbindung an den Windhag. Für den Autoverkehr soll künftig die Hauptein- und Ausfahrt über den nördlichen Zugang Richtung Sparbruck laufen (am Offiziershaus).

Bernhard Glatthaar wünschte sich neben geeigneten Stellplätzen für Räder, dass der Windhag als Fahrrad-

straße deklariert werde. „Hier gibt es unübersichtliche Stellen, hier sind auch immer viele Spaziergänger und Jogger.“ Man könne den Autoverkehr über den Fallenbrunnen leiten.

Dr. Köhler hat Bedenken

Sowohl die mitfahrenden Ratsmitglieder als auch Dr. Stefan Köhler, erster Bürgermeister und Andreas Seitz, Bauplanungsamt, äußerten hier Bedenken. Der Verkehr über die Glärnischstraße könnte zunehmen. Hier soll eine Lösung angestrebt werden, die Fahrradfahrer über das Fallenbrunnenareal und nicht über den Windhag zu leiten. Überprüft werden jetzt eine kurzfristige Möglichkeit der Anbindung zum Windhag und wie man den nördlichen Zugang für Fahrradfahrer einladend gestalten kann.

SK 2010-07-03

Ideensuche im Fallenbrunnen

- ADFC-Radtour zum ehemaligen Militärgelände
- Genügend Potential für Radverkehr ausgemacht
- Zahlreiche Entscheidungsträger mit von der Partie

VON WILFRIED GEISELHART

Friedrichshafen – Hier trifft man jede Menge Studenten, Gewerbetreibende, Menschen, die sich einen netten Abend machen möchten. „Hier tut sich was, hier wächst was“, wie Bernhard Glatthaar zu Recht befindet. Dass sich die verkehrspolitische Radtour „Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“, die wieder vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC) organisiert wurde, den Fallenbrunnen zum Ziel setzte, hatte seine Berechtigung. Vertreter von Stadt und Polizei sowie Gemeinderäte kamen zahlreich. Jedoch war nur ein interessierte Bürger dabei.

Der Fallenbrunnen, etwa vier Kilometer vom Stadtkern entfernt, bietet genügend Potential für den Radverkehr, wie sich die Beteiligten einig waren. Schnell war die Strecke vom Technischen Rathaus zum ehemaligen militärischen Gelände zurückgelegt. Andreas Seitz vom Stadtplanungsamt erläuterte die städtebaulichen Konzepte. Bürgermeister Stefan Köhler sprach von einem „Bildungsstandort“ und einer „bisher nicht erfreulichen Verkehrsentwicklung“. Eine Geh- und Radlandschaft in



Im Fallenbrunnen gibt es genügend Potential für den Radverkehr. Darin waren sich die Teilnehmer bei der gestrigen ADFC-Radtour einig. BILD: GEISELHART

den bestehenden Park zu integrieren und damit für Fußgänger und Radler eine „Erlebniswelt“ zu kreieren, das stelle man sich von städtischer Seite vor.

Wäre nicht ein „durchmischter Verkehr“ sicherer und sinnvoller, fragte Grünen-Gemeinderätin Monika Blank. „Dadurch würden auch weniger Grünflächen verbraucht.“ Es sei nicht ziel führend, Fußgänger und Radfahrer auf einen gemeinsamen Weg „zu packen“.

Ein getrennter Radweg sei schon aufgrund der fehlenden Verkehrsdichte verkehrsrechtlich nicht zulässig, warf der ADFC-Kreisvorsitzende Bernd Glatthaar ein. Dass sich Radfahrer auf dem Gelände sicher fühlen sollen, darüber herrschte Übereinkunft – auch in

Ansatzpunkte des ADFC

Nach Vorstellung des ADFC sind die Anforderungen des Radverkehrs bei der städtebaulichen Weiterentwicklung des Fallenbrunnen in besonderem Maße zu berücksichtigen.

- Die Zufahrten zum Fallenbrunnen soll sicherer werden, etwa bei der Feuerwehrezufahrt der Windhager Straße.
- Wegweisung und Straßenbeleuchtung sind zu verbessern.
- Debatte, ob der Autoverkehr von Windhag nach Schnetzenhausen auf die Glärnischstraße verlegt werden soll, um die Windhager Straße allein dem Radverkehr zur Verfügung zu stellen.

dem Wunsch, dass man an optimale Abstellanlagen, womöglich beleuchtete und überdachte Fahrradboxen, denken sollte. Der Vorschlag Glatthaars, die Windhager Straße als reine Fahrradstraße zu konzipieren und mit Hilfe eines noch zu bauenden „Stiches“ in Richtung Glärnischstraße zu leiten, stieß weder bei Stefan Köhler noch bei Robert Eberl von der Häfler Polizei auf Gegenliebe. „Wir wollen keinen Durchgangsverkehr durchs Wohngebiet“, sagt der Erste Bürgermeister. „Bis hier etwas geschieht, geht sowieso mancher vorher noch in Rente“, meinte der einzige Bürger in der Runde ernüchtert. Also alles nur ferne Zukunftsmusik, oder doch bald Realität? Man wird sehen.