

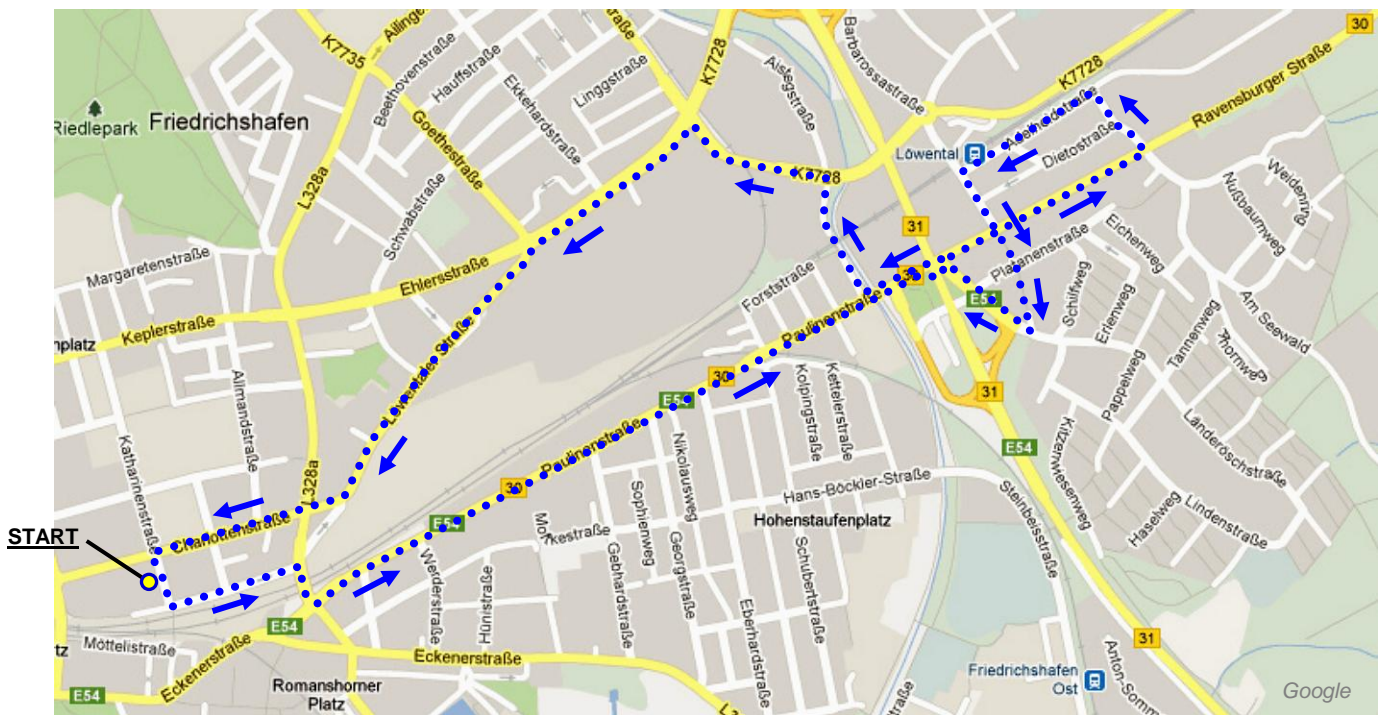


Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen

11. Juli 2012

Nur für Geübte - Radwege für Alltagsradler

Tourverlauf



Inhalt

1	Radroute Paulinenstraße – Ravensburger Straße	3
1.1	Verkehrsbedeutung und Gestaltung	3
1.2	Nicht signalisierte Einmündungen	4
1.3	Signalisierte Einmündungen	9
1.4	Markierungen	10
1.5	Hindernisse und Gefahrenstellen	12
1.6	Belagsqualität	12
1.7	Baustellen	13
2	Radroute südliche Barbarossastraße – Länderöschstraße	16
2.1	Querung der Ravensburger Straße	16
2.2	Verbindung Barbarossastraße – Länderöschstraße	17
3	Radroute Aistegstraße – Flugplatzstraße – Ehlersstraße	19
3.1	Bahnunterführung Aistegstraße	19
3.2	Flugplatzstraße im Bereich ZF	19
3.3	Umbau der Ehlersstraße	20
4	Pressespiegel	21

1 Radroute Paulinenstraße – Ravensburger Straße

1.1 Verkehrsbedeutung und Gestaltung

Die Paulinenstraße und Ravensburger Straße stellen eine wichtige Radverkehrsachse dar. Metron ermittelte 2000 im Radverkehrskonzept auf dieser radialen Verkehrsachse den höchsten Radverkehrsanteil im Ziel- und Quellverkehr. Dabei stellt der Pendlerverkehr einen großen Anteil dar.

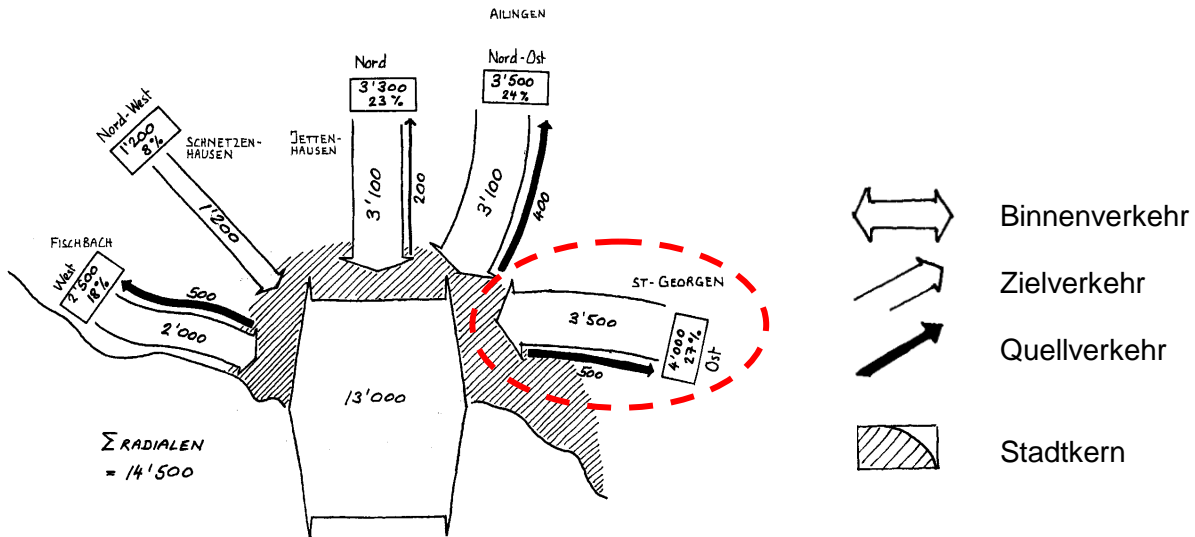


Bild 1: Radverkehrsströme auf den radialen Verkehrsachsen in Friedrichshafen (Quelle: Metron AG, Radverkehrskonzept, 2000)

Die Achse der Paulinenstraße und Ravensburger Straße ist neben der Riedleparkstraße die einzige Stadtstraße in Friedrichshafen, die als Allee angelegt ist. Für Friedrichshafen ist dieser Straßenzug, auch wegen seiner Geradlinigkeit und Länge eine Besonderheit. Die Verkehrsbedeutung für den Kfz-Verkehr spiegelt sich in der Klassifizierung als Bundesstraße wieder.

Die Paulinenstraße weist eine Radverkehrsführung auf, welche im Wesentlichen auf die Gestaltungsmerkmale von Stadtstraßen und Radwegen aus den 70-er und 80-Jahren zurückgeht:

- Überbreite zweispurige Fahrbahn für den Kfz-Verkehr, teilweise mit straßenbegleitenden Parkplätzen (im letzten Jahrzehnt streckenweise mit Busspuren ergänzt)
- Von der Fahrbahn durch die Baumallee getrennte Seitenbereiche entlang der Wohnbebauung für den Rad- und Fußverkehr, durchgehend als getrennte Fuß-Radwege angelegt

Auf dem Radweg an der Paulinenstraße ergeben sich im Spannungsfeld zwischen hoher Nutzungsdichte und herkömmlicher Gestaltung vielfältige Konflikte und Probleme für den Radverkehr:

- Überdurchschnittliche Unfallzahlen
- Schlechte Wege- und Belagsqualität

Besonders an der Schnittstelle der Paulinenstraße zur Ravensburger Straße im Bereich der Rotach und der Zufahrt zur B31 finden komplexe Kreuzungs- und Verteilungsströme statt. Die bestehenden Radverkehrsanlagen können für diese Verkehrsbeziehungen keine durchgehend komfortablen und attraktiven Strecken anbieten. Der Radverkehr findet auch hier – wie im gesamten Verlauf der Paulinenstraße und Ravensburger Straße – ausschließlich separiert von der Fahrbahn statt, d.h. wird auf

Nur für Geübte – Radwege für Alltagsradler

Bordsteinradwegen mit den damit verbundenen Nachteilen einer untergeordneten Streckenführung geführt. Bemühungen der letzten Jahre brachten punktuelle Verbesserungen. Im Vergleich zur Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs auf der Fahrbahn muss der Radverkehr trotzdem Hindernisse und Gefahrenstellen passieren, welche die Attraktivität dieser wichtigen Radroute beeinträchtigen

Die Hauptprobleme für den Radverkehr auf der Paulinenstraße und Ravensburger Straße werden in den folgenden Kapiteln dargestellt (in Fahrtrichtung stadtauswärts).

1.2 Nicht signalisierte Einmündungen

Auf der Paulinenstraße in Fahrtrichtung Ravensburg müssen von der Montfortstraße bis zur Eberhardstraße vier nicht signalisierte Einmündungen von Quartierstraßen überquert werden. Die Hauptprobleme an diesen Einmündungen sind:

- Schlechte Sichtverhältnisse zum abbiegenden Kfz-Verkehr
- Konflikte mit einbiegenden Kfz
- Teilweise mangelhafte Bordsteinabsenkungen

Die vier Einmündungen

- Kleinebergstraße
- Werderstraße
- Gebhardstraße
- Georgstraße

sind nicht einheitlich gestaltet: An der Kleinebergstraße und Werderstraße sind Furten im Altbestand markiert, an der Gebhardstraße wurde die Rotmarkierung incl. Furtmarkierung nach neuem Stand ausgeführt und an der Georgstraße besteht eine rot gefärbte Aufpflasterung ohne Kennzeichnung der Fahrradfurt, welche im angrenzenden Quartier an weiteren Knotenpunkten vorzufinden ist.

Kleinebergstraße



Bild 2: Einmündung der Kleinebergstraße in die Paulinenstraße



Bild 3: Einbiegendes, wartendes Kfz, welches dabei die Fahrradfurt blockiert

Nur für Geübte – Radwege für Alltagsradler

An der Einmündung der Kleinebergstraße ist – wie an den folgenden Einmündungen – der Radweg bei einbiegenden Kfz blockiert. Dies ist eine Gefahrenquelle und ein erheblicher Komfortverlust für den Radverkehr.

Die Einmündung der Kleinebergstraße in die Paulinenstraße weist die mit Abstand schlechteste Bordsteinabsenkung im gesamten Straßenzug auf und sollte deshalb mit Priorität umgebaut werden. Eine Verlegung der Wasserführung und des Einlaufschachtes sollten dabei geprüft werden.

Die Markierungen im Einmündungsbereich sind nur noch unvollständig vorhanden.



Bild 4: Mangelhaft abgesenkter Bordstein an der Einmündung der Kleinebergstraße



Bild 5: Mangelhaft abgesenkter Bordstein an der Einmündung der Kleinebergstraße

Werderstraße



Bild 6: Einmündung der Werderstraße in die Paulinenstraße



Bild 7: Einbiegendes, wartendes Kfz, welches dabei die Fahrradfurt blockiert

Die Einmündung der Werderstraße weist vergleichbare Mängel auf wie die Kleinebergstraße.

Die Bordsteinabsenkungen sind auch hier verbesserungswürdig.

Nur für Geübte – Radwege für Alltagsradler



Bild 8: Unzureichend abgesenkter Bordstein an der Einmündung der Werderstraße



Bild 9: Unzureichend abgesenkter Bordstein an der Einmündung der Werderstraße

Gebhardstraße



Bild 10: Einmündung der Gebhardstraße in die Paulinenstraße



Bild 11: Einbiegendes, wartendes Kfz, welches dabei die Fahrradfurt blockiert



Bild 12: Unzureichend abgesenkter Bordstein an der Einmündung der Gebhardstraße



Bild 13: Unzureichend abgesenkter Bordstein an der Einmündung der Gebhardstraße

Nur für Geübte – Radwege für Alltagsradler

An der Einmündung der Gebhardstraße wurde die Radwegfurt mit einem Rotbelag und Begrenzungslinien neu markiert. Dies ist ein Sicherheitsgewinn für den Radverkehr. Allerdings sind die Sichtverhältnisse sowohl für den Radverkehr auf dem Radweg als auch für den einbiegenden Kfz-Verkehr nur begrenzt. Die Rotmarkierung kann nicht verhindern, dass Kfz die Radwegfurt blockieren.

Die Absenkung vom Radweg zur Fahrbahn ist verbesserungswürdig.

Georgstraße



Bild 14: Einmündung der Georgstraße in die Paulinenstraße



Bild 15: Einmündung der Georgstraße in die Paulinenstraße

Der Einmündungsbereich der Georgstraße ist als rot gepflasterte Fläche gestaltet, analog zu einigen Knotenpunkten im angrenzenden Quartier. Eine erhöhte Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrer gegenüber der Fahrradfurt oder eine reduzierte Geschwindigkeit ist dadurch nicht zu beobachten. Es fehlt die Erkennbarkeit der querenden Fahrradfurt.

Die Absenkung vom Radweg auf die Fahrbahn ist nicht ausreichend eben gebaut und vermutlich noch Altbestand.



Bild 16: Unzureichend abgesenkter Bordstein an der Einmündung der Georgstraße



Bild 17: Ausreichend abgesenkter Bordstein an der Einmündung der Georgstraße

Nur für Geübte – Radwege für Alltagsradler

Schubertstraße, Bahnübergang

Die Einmündungen der Schubertstraße und Konradinstraße sowie der Bahnübergang sind für Radfahrer ausreichend gesichert.

Die Bordsteinabsenkungen sind verbesserungswürdig.



Bild 18: Einmündung der Schubertstraße in die Paulinenstraße



Bild 19: Bahnübergang an der Paulinenstraße

Am Bahnübergang ist eine große Anzahl von links fahrenden Radfahrern festzustellen, was sich aus den Wegebeziehungen v.a. des Quartierverkehrs und den mangelnden Querungsmöglichkeiten der Paulinenstraße erklären lässt. Ein erhöhtes Gefahrenpotential ist nicht zu erkennen, so dass eine Freigabe des südlichen Radweges zwischen der Rotachbrücke und der Konradinstraße zu prüfen wäre, um diese Fahrbeziehung rechtlich abzusichern. Die Breite des bestehenden Fuß- und Radweges ist ausreichend.

Die Absicherung der Grundstückszufahrten zwischen dem Bahnübergang und der Columbankirche wäre als Maßnahme vorzusehen, um den Radweg in Gegenrichtung freizugeben.



Bild 20: Radweg an der Paulinenstraße östlich des Bahnübergangs Richtung Columbankirche

Nur für Geübte – Radwege für Alltagsradler

1.3 Signalisierte Einmündungen

Eberhardstraße

Die Problematik der signalisierten Querung der Eberhardstraße liegt in der konflikträchtigen gleichzeitigen Grünschaltung des Kfz-Rechtsabbiegers und des Radweges, da der Rechtsabbieger die Busspur queren muss. Radfahrer rechnen nicht mit Rechtsabbiegern „aus der zweiten Reihe“.



Bild 21: Busspur auf der Paulinenstraße, links daneben Rechtsabbieger



Bild 22: Konflikt des Rechtsabbiegers mit der Fahrradfahrt

Westliche Zufahrt zur B31

Die Querung der westlichen Zufahrt zur B31 wurde für Radfahrer sicher und komfortabel gestaltet. Auch die Kombination mit der Querung der Ravensburger Straße aus Richtung des östlichen Weges an der Rotach (Rotach-Route) ist konfliktfrei angelegt.



Bild 23: Ravensburger Straße, Querung der westlichen Zufahrt zur B31



Bild 24: Ravensburger Straße aus Richtung Rotach-Route (Ansicht von Süden)

Länderöschstraße (nördliche Zufahrt zur B31)

Die Querung der Länderöschstraße führt über eine signalisierte Querung, welche auf Anforderung auf Grün schaltet. Auf dem zulaufenden Radweg sind zwei Kontaktschleifen eingebaut, welche das

Nur für Geübte – Radwege für Alltagsradler

Grünsignal auslösen. Für zügig fahrende Alltagsradler bedeutet diese Einrichtung dennoch grundsätzlich eine Wartezeit.

Beobachtungen zeigen, dass viele Radfahrer die beiden Kontaktschleifen nicht wahrnehmen und stattdessen den Taster an der Ampel betätigen. Dadurch kommt es zu unnötigen Wartezeiten.

Die Linienführung der gesamten Querung ist verbesserungswürdig. Eine geradlinige Führung auf einem Radfahrstreifen parallel der Ravensburger Straße und die Markierung einer sog. Radfahrweiche für den rechts Richtung Länderöschstraße abbiegenden Kfz-Verkehr wäre nach dem Stand der Technik möglich und der heutigen Führung vorzuziehen. Auch die Bordsteinabsenkungen sind verbesserungswürdig.



Bild 25: Ravensburger Straße auf Höhe des Bike-Parcours



Bild 26: Erste Kontaktschleife auf dem Radweg



Bild 27: Zweite Kontaktschleife auf dem Radweg Richtung Länderöschstraße



Bild 28: Radfahrerin, die den Taster der Signalanforderung bedient

1.4 Markierungen

Auf dem Radweg entlang der Paulinenstraße und Ravensburger Straße sind die Markierungen in insgesamt schlechtem Zustand. Vor allem an stark befahrenen Einmündungen und Querungen sind die Rotbeläge und Furtmarkierungen verschlissen. Aufgrund von Belagsarbeiten sind außerdem viele Markierungen nicht mehr existent.

Nur für Geübte – Radwege für Alltagsradler

Fehlende, unvollständige oder verwitterte Rotmarkierungen sollten erneuert werden, um den gewünschten Sicherheitsgewinn zu erzielen.



Bild 29: Paulinenstraße, Einmündung Nikolausweg: Unvollständige Rotmarkierung infolge Tiefbauarbeiten



Bild 30: Paulinenstraße östlich des Bahnübergangs: Verschlissene Markierungen

Besonders unklar sind im gesamten Streckenverlauf – stadtauswärts und stadteinwärts – die markierten Haltebalken an signalisierten Kreuzungen. Sowohl nicht mehr aktuelle Altbestände als auch fehlende Markierungen sind vorzufinden. Aus diesem Grund ist keine Akzeptanz der vorhandenen Haltebalken zu erkennen.

Grundsätzlich sollten Haltebalken nur an solchen Stellen markiert werden, wo eine direkt benachbarte, von Radfahrern erkennbare Signalisierung vorhanden ist. Haltebalken innerhalb kurzer Abstände sind nicht sinnvoll.



Bild 31: Paulinenstraße stadtauswärts, Einmündung Eberhardstraße: Doppelter Haltebalken mit unklarer Aussage



Bild 32: Ravensburger Straße stadteinwärts, beim VW-Autohaus: Nicht zumutbare Abfolge von Haltebalken

Nur für Geübte – Radwege für Alltagsradler

1.5 Hindernisse und Gefahrenstellen

Im Verlauf der Paulinenstraße und Ravensburger Straße liegen zahlreiche Bushaltestellen des Stadtverkehrs und der RAB. Bei einzelnen Haltestellen grenzen die Warte- und Zustiegsbereiche direkt an den Radweg. Dadurch entstehen Konflikte zwischen Radfahrern und Busfahrgästen.



Bild 33: Bushaltestelle „Paulinenstraße“, zwischen Kleinebergstraße und Werderstraße



Bild 34: Bushaltestelle „Georgstraße“ zwischen Gerhardstraße und Georgstraße

Stadteinwärts stellen die Pfosten der Signalanlagen im Bereich der Rotachbrücke ein Hindernis für den Radverkehr dar. Eine Slalomfahrt ist unvermeidlich.

1.6 Belagsqualität

Aufgrund der Baumbepflanzung kommt es am angrenzenden Radweg auf der gesamten Strecke wiederholt zu Aufbrüchen des Asphaltbelages durch Wurzeln. In Verbindung mit den teilweise mangelhaften Bordsteinabsenkungen ist der Radweg an der Paulinenstraße und Ravensburger Straße in beiden Fahrtrichtungen als wenig komfortabel zu bezeichnen.

Auf dieser wichtigen und hoch frequentierten Radroute sollte insgesamt ein besserer Unterhalt des Radwegbelages durchgeführt werden.



Bild 35: Wurzelaufbruch an der Paulinenstraße



Bild 36: Wurzelaufbruch an der Paulinenstraße

Nur für Geübte – Radwege für Alltagsradler



Bild 37: Wurzelaufbruch an der Ravensburger Straße



Bild 38: Wurzelaufbruch an der Ravensburger Straße

1.7 Baustellen

Im Verlauf der Paulinenstraße und Ravensburger Straße sind häufig Baustellen vorzufinden, entweder auf angrenzenden Grundstücken oder infolge von Kanal- oder Leitungsarbeiten. Die Führung des Rad- und Fußweges während der Baustellenphase ist oft mangelhaft angelegt, irreführend oder falsch beschildert. Insbesondere sollten die Baustellen während der arbeitsfreien Tage in einen möglichst barrierefreien Zustand versetzt werden.

Besonders bei der verkehrsrechtlichen Baustellen-Beschilderung an Radwegen entlang der Paulinenstraße und Ravensburger Straße konnten in den letzten Jahren immer wieder zahlreiche Mängel festgestellt werden. Der vorhandene „Schilderwald“ bei Baustellen ist nicht geeignet, die das Verständnis und die Akzeptanz von Verkehrsschildern bei den Verkehrsteilnehmern zu erhöhen. Verschiedene Bildbeispiele der letzten Jahre dokumentieren diesen Missstand.

Aktuell wurde es an der Ravensburger Straße bei der Lidl-Baustelle erneut versäumt, eine verkehrssichere und praktikable Verkehrsführung für den Rad- und Fußverkehr zu realisieren (siehe Bilder 46a bis 46e).



Bild 39: Paulinenstraße, 2001: Die Beschilderungen „unebene Fahrbahn“ und „Radfahrer absteigen“ sind an dieser Stelle nicht nachvollziehbar



Bild 40: Paulinenstraße, 2002: Die Absperrung des Radweges mit einem nur für Kraftfahrzeuge gültigen Zeichen ist unverständlich

Nur für Geübte – Radwege für Alltagsradler



Bild 41: Ravensburger Straße, 2005: Eine Sperrung des Radweges ohne alternative Routenführung ist an dieser Stelle gefährlich



Bild 42: Paulinenstraße, 2005: Das Radweg-Ende wird in 100 m angekündigt, doch das Fahrverbot (Zeichen 250) gilt ab sofort. Eine unlogische Beschilderung



Bild 43: Paulinenstraße, 2008: Radweg oder kein Radweg, das ist hier die Frage



Bild 44: Paulinenstraße, 2009: Ein Hinweis auf eine Unebenheit und eine im Radweg aufgestellte Warnbake reichen nicht aus



Bild 45: Paulinenstraße, 2010: Beim Fahrverbot auf dem Radweg muss eine Alternativroute angeboten werden



Bild 46a: Ravensburger Straße, Foto 9. Juli 2012: Diese private Baustelle (Lidl) sieht für den Rad- und Fußverkehr keine alternative Führung vor, weitere Bilder ⇨

Nur für Geübte – Radwege für Alltagsradler



Bild 46b: Der Radverkehr fährt ohne gesicherte Einleitung auf die Fahrbahn der Ravensburger Straße



Bild 46c: Aufgrund des gesperrten Radweges quert ein Kind die Fahrbahn der Ravensburger Straße...



Bild 46d: Eine Radfahlerin aus der Aistegstraße, welche zum Lidl möchte...



Bild 46e: Auch Fußgänger suchen verzweifelt eine Verkehrsführung

2 Radroute südliche Barbarossastraße – Länderöschstraße

2.1 Querung der Ravensburger Straße

Die Barbarossastraße ist – neben der Aistegstraße – die einzige Nord-Süd-Verbindung, auf der die Bahnlinie gequert werden kann. Dementsprechend stellt sie für den Radverkehr eine wichtige Route von Löwental Richtung Friedrichshafen-Ost dar.

Die Überquerung der Ravensburger Straße ist für geübte Radfahrer nicht problematisch, während z.B. Familien mit Kindern keine sichere und komfortable Radverkehrsanlage vorfinden. Die Beobachtung zeigt, dass diese auf den Fußweg ausweichen und die bestehenden signalisierten Fußgängerüberwege benutzen.

Eine Fahrrad-Aufstellfläche ist realisierbar und würde die Nutzung der Fahrbahn attraktivieren.



Bild 47: Barbarossastraße an der Einmündung in die Ravensburger Straße



Bild 48: Wegen mangelnder Radverkehrsführung bevorzugen viele Radfahrer die vorhandenen Fußgängerüberwege

Auf dem Verbindungsweg zur Platanenstraße ist ein Absperrpfosten angebracht, dessen Nutzen nicht erkennbar ist.



Bild 49: Wegen mangelnder Radverkehrsführung bevorzugen viele Radfahrer die vorhandenen Fußgängerüberwege



Bild 50: Sinnfreier Absperrpfosten am Verbindungsweg zur Platanenstraße

2.2 Verbindung Barbarossastraße – Länderöschstraße

Die Radroute aus der Barbarossastraße Richtung Kitzenwiese und Friedrichshafen-Ost führte bis vor wenigen Jahren geradlinig – die Platanenstraße querend – zur Länderöschstraße. Durch den Kitzenwiesenweg und die Unterführung zur Steinbeisstraße war die Anbindung an Friedrichshafen-Ost gewährleistet.

Durch den Neubau des Gebäudes der Bruderhaus Diakonie an der Länderöschstraße wurde diese Radroute unterbrochen. Der Weg führt nun durch den Innenhof des Sozialzentrums und endet auf dem Radweg an der Länderöschstraße ohne Weiterführung Richtung Kitzenwiese.

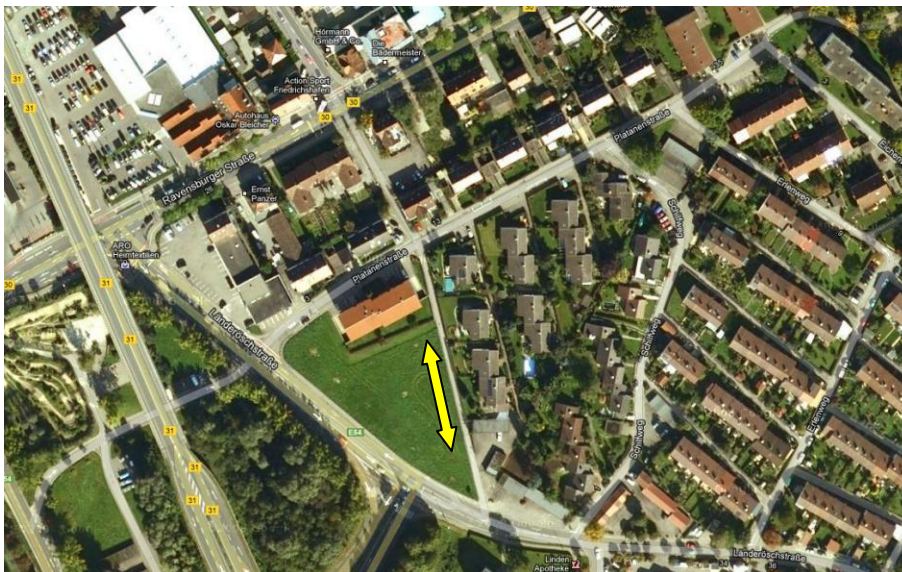


Bild: Google

Bild 51: Satellitenbild vor dem Bau der Bruderhaus Diakonie an der Länderöschstraße. Der durchgehende Weg in Fortsetzung der Radroute aus der Barbarossastraße ist entlang der Wiese erkennbar (gelber Pfeil)



Bild 52: Von der Barbarossastraße kommend beginnt an der Platanenstraße die Durchfahrt zur Länderöschstraße



Bild 53: Der Radweg von der Platanenstraße biegt nach kurzer Strecke rechts ab. Bisher führte er geradlinig zur Länderöschstraße

Nur für Geübte – Radwege für Alltagsradler



Bild 54: Nach der Rechtskurve führt der Radweg durch den Innenhof des Sozialzentrums der Bruderhaus Diakonie. Eine Gefahrenquelle für Personen des Sozialzentrums als auch für Radfahrer



Bild 55: Die Durchfahrt durch den Innenhof endet rechtwinklig auf dem Radweg an der Länderöschstraße ohne die Möglichkeit zur Weiterfahrt Richtung Osten bzw. Richtung Kitzenwiese

Das große Bauwerk der Bruderhaus Diakonie führte nicht nur zur Unterbrechung der Radroute aus der Barbarossastraße Richtung Kitzenwiese, sondern auch zu einer nicht vertretbaren Linienführung des Radweges an der Länderöschstraße Richtung Ravensburger Straße. Beim Bau des Gebäudes wurde die Verkehrsplanung nicht angemessen berücksichtigt.

In Fahrtrichtung Kitzenwiese muss für den Radverkehr aus Richtung Barbarossastraße wieder eine rechtskonforme Route hergestellt werden.



Bild 56: Der Radweg an der Länderöschstraße führt zunächst direkt an einer Bushaltestelle vorbei



Bild 57: Auf dem Radweg an der Länderöschstraße erschweren mehrere Engstellen und Richtungswechsel eine sichere Fahrt

Die Benutzungspflicht des Radweges im Bereich der Bruderhaus Diakonie muss aufgehoben werden. Es sollte eine alternative Führung des Radverkehrs, z.B. auf der Fahrbahn, eingerichtet werden. Dadurch kann auch die Zuführung zur Einmündung in die Ravensburger Straße fahrradgerecht gestaltet werden (Annäherungs- und Aufstellspuren).

3 Radroute Aistegstraße – Flugplatzstraße – Ehlersstraße

3.1 Bahnunterführung Aistegstraße

Die Bahnunterführung der Aistegstraße ist die einzige verkehrsberuhigte Nord-Süd-Verbindung zwischen der Flugplatzstraße und Paulinenstraße. Die dauerhafte Entfernung eines Absperrpfostens ist zu begrüßen, denn die Unfallgefahr für Radfahrer ist aufgrund der Engstelle und schlechten Lichtverhältnisse hoch.



Bild 58: Bahnunterführung der südlichen Aistegstraße, Südseite



Bild 59: Bahnunterführung der südlichen Aistegstraße, Nordseite

3.2 Flugplatzstraße im Bereich ZF

Der Radverkehr an der Flugplatzstraße zwischen der Aistegstraße und der Ehlersstraße wird u.a. auf der Südseite auf einem Beidrichtungsradweg geführt. Der gemeinsame Fuß-/Radweg ist hoch frequentiert und wird von ZF-Mitarbeitern benutzt, welche im angrenzenden Werk arbeiten. Der im Jahre 2011 eingebaute Mast der Fußgängerampel ist eine unzumutbare Gefährdung und Beeinträchtigung des Rad- und Fußverkehrs. Der Mast muss an den Rand versetzt werden.



Bild 60: Beidrichtungsradweg an der Flugplatzstraße, Fahrtrichtung Ehlersstraße



Bild 61: Beidrichtungsradweg an der Flugplatzstraße, Ampelmast im Radweg

3.3 Umbau der Ehlersstraße

Beim Umbau der Ehlersstraße einschließlich des geplanten Baus von Kreisverkehren an der Mühlöschstraße und Goethestraße sowie bei der Umgestaltung der Löwentalerstraße werden die Belange des Radverkehrs umfassend berücksichtigt. Die Planung sieht vor, den Radverkehr in den Kreisverkehren im Mischverkehr zu führen, beim KVP Ehlersstraße / Mühlöschstraße wird gleichzeitig die Führung auf Radwegen außerhalb des Kreisverkehrs beibehalten. Dadurch ist gewährleistet, dass die vielfältigen Verkehrsbeziehungen des Radverkehrs entsprechend den unterschiedlichen Anforderungen der Radfahrer aufrechterhalten bzw. verbessert werden können.



Impressum:

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

4 Pressespiegel

SÜDKURIER NR. 160 | FN
FREITAG, 13. JULI 2012

FRIEDRICHSHAFEN

Jede Menge Tipps für Verbesserungen

- ADFC-Fahrradtour zeigt Schwachstellen auf
- „Radschnellweg“ am Bahndamm denkbar

VON PHILIPP SITTE

Friedrichshafen – Viele sind in Friedrichshafen täglich mit dem Fahrrad unterwegs. Sie kennen die Probleme bezüglich der Verkehrssicherheit und Routenführung. Städtische Entscheidungsträger auf diese neuralgischen Punkte hinzuweisen war das Ziel der ADFC-Radtour „Nur für Geübte – Radlers Höhen und Tiefen“. Neben Bürgermeister Stefan Köhler sind auch Gemeinderäte der SPD und der Grünen sowie Vertreter der Polizeidirektion und städtischer Ämter mitgefahren. Ebenso war Peter Gwiasda vom Kölner Verkehrsplanungsbüro Via dabei.

Ein Beispiel für die Schwierigkeiten der Radfahrer sind die Paulinenstraße und Ravensburger Straße, die angesteuert wurden. Gerade die Paulinenstraße sei ein Unfallschwerpunkt, so Bernhard Glatthaar, Kreisvorsitzender des ADFC. Aufgrund der Abtrennung des Radweges durch einen Grünsteifen gibt es hier schlechte Sichtverhältnisse. Einem Schutzstreifen auf der Fahrbahn sind jedoch Parkplätze im Weg.

Ein typisches Problem, das nicht nur in der Paulinenstraße zu beobachten ist, gibt es bei den Einmündungen: Viele Autofahrer stehen zum Einbiegen auf die Hauptstraße auf dem Radweg. Die Mängelliste kann man erweitern: Die Rotmarkierungen auf der Straße und die Bordsteinsabsenkungen sind verbesserungswürdig.

Die städtischen Vertreter weisen auf ein neues Gesamtkonzept hin, das derzeit zusammen mit dem Kölner Planungsbüro erarbeitet wird. Wichtig sei bei der ganzen Problematik bezüglich des Radverkehrs die „einheitliche Sichtweise“, betonte Köhler. Möglicherweise gibt es für den weiträumigen Radverkehr im Bereich der Paulinenstraße bald Entlastung. Derzeit laufen Verhandlungen mit der Bahn, ein stillgelegtes Gleis auf dem Bahndamm abzubauen und einen „Radschnellweg“ zu errichten. Manchmal lässt sich etwas einfacher lösen: Bei einer Einmündung wurde seitens des ADFC eine fehlende markierte Aufstellungsfläche für Radfahrer beklagt. „Wird geändert“, sagte Köhler sofort.

Ebenso ein generelles Problem sei, so der ADFC, dass die zahlreichen Ampeln mehrheitlich zur Optimierung des Autoverkehrs programmiert sind. Im Folgenden gab es noch Beispiele für eine schlechte Planung und derzeit laufende Planungen. So wurde beim neuen Wilhelm-Maybach-Stift eine traditionelle Radroute unterbrochen. Zudem gibt es hier mitten auf dem Radweg einen Arztparkplatz, der bei der Tour, als wäre es seitens des ADFC bestellt, belegt war.

Eine lange Diskussion zwischen den Beteiligten gab es in der Ehlersstraße. Hier sind neue und moderne Radverkehrsanlagen in Planung, es werden hier in Zukunft verschiedene Wegmöglichkeiten angeboten. Vom ADFC wurden allerdings die zahlreichen Parkplätze moniert, die geschaffen werden sollen. „Da gehen wir nochmal ran“, verspricht Köhler.



Oliver Zimmerhagl vom Stadtbauamt, Stadtrat Karl-Heinz Mommertz (SPD), Robert Eberl von der Polizei, Michael Gerner vom Stadtbauamt und Erster Bürgermeister Stefan Köhler (von links) unterhalten sich in der Ehlersstraße über den dort entstehenden Kreisell und die Verkehrsführung. BILD: SITTE

ADFC

➤ Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) betreibt Lobbyarbeit für Alltags- und Freizeitradfahrer aller Altersgruppen und zeigt dabei Engagement für ein ökologisches Verkehrskonzept und eine konsequente Förderung des Fahrradverkehrs. Der ADFC ist eine Mitgliederorganisation,

jeder kann beitreten. „Immer, wenn es Alternativen gibt, sollte das Auto stehen bleiben“, ist ein Motto des Clubs.

➤ Im Bodenseekreis ist der ADFC mit einem Kreisverband vertreten. Vorsitzender ist Bernhard Glatthaar (Telefon 75 41/4 44 52). Neben dem politischen Einsatz werden auch wöchentliche geführte Touren angeboten. Zum einen Tagesausflüge in die nähere Umgebung, aber auch eine Mehr-

tagestour durch das Ostallgäu und den Pfaffenwinkel in Oberbayern.

➤ Am Mittwochabend stand typische lokale Lobbyarbeit auf dem Programm: eine Rundfahrt durch Teile der Stadt Friedrichshafen mit verschiedenen städtischen Entscheidungsträgern. Ziel war es, sich die Probleme vor Ort anzusehen und Verbesserungsvorschläge einzubringen. (psi)

Radler „erfahren“ Schwachstellen auf Häflers Wegen

Augenmerk wird auf Sicherheit, Routenführung und Fahrkomfort gelegt

Von Michael Tschek

FRIEDRICHSHAFEN - Bei der jährlichen verkehrspolitischen ADFC-Radtour „Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“ standen dieses Jahr Radwege im Mittelpunkt, die vorwiegend von Alltagsradlern genutzt werden. Dabei wurden durch Vertreter von Stadtrat, Stadtbauamt, Polizei

„Es ist angekommen.“

Stefan Köhler

zusammen mit Bürgermeister Stefan Köhler und dem Kreisvorsitzenden des ADFC, Bernhard Glatthaar, ausgewählte Radwege hinsichtlich Verkehrssicherheit, Routenführung und Fahrkomforts gemeinsam „erfahren“.

Auf der Dringlichkeitsstufe an Verbesserung steht dabei die Radstrecke Paulinenstraße-Ravensburger Straße an oberster Stelle. Vom Ausgangspunkt am Technischen Rathaus führte die Route gleich zur „Problembaustelle Nummer eins“, die anschließend über die Radrouten südliche Barbarossastraße-Länderöschstraße und Aisteg, Flugplatz- und Ehlersstraße führte.

„Es ist angekommen“, bemerkte Bürgermeister Stefan Köhler. Er sehe, dass die Probleme in der Paulinen- und Ravensburger Straße „vielfältig“ wären. Im gesamten Streckenverlauf wären für den Radfahrer nicht nur zahlreiche mangelhafte

Bordsteinabsenkungen und Belagschäden im Asphalt „spürbar“, sondern es würden darüberhinaus an den Einmündungen zwischen Kleinerbergstraße bis zur Georgstraße weitere Gefahrenstellen durch „schlechte Sichtverhältnisse zum abbiegenden Verkehr“, sowie „Konflikte mit einbiegenden Verkehr“ bestehen, stellte Glatthaar heraus. „Komplexe Kreuzungs- und Verteilströme“

erschwerten die Situation zudem.

Angedacht wurde in diesem Zusammenhang unter anderem ein Aufstellstreifen in der Länderöschstraße für Linksabbieger. Ein Problem stellen auch Ampelmasten dar, welche nicht nur an der Columbanbrücke, sondern auch an der Flugplatzstraße beim „Klosterwirt“ mitten in den Radwegen stehen.

Im weiteren Verlauf der Route wurde festgestellt, dass zum einen für die Überquerung der Ravensburger Straße an der Einmündung der Barbarossastraße keine sichere Radverkehrsanlage vorzufinden sei. Familien mit Kindern würden deshalb auf den signalisierten Fußgängerüberweg ausweichen. Eine Fahrrad-aufstellfläche wäre an dieser Stelle auch „realisierbar“. Zum anderen sei nach dem Neubau der Bruderhaus Diakonie an der Länderöschstraße die Verbindung zur Barbarossastra-



Auf der „ADFC-Radtour“ können sich die Teilnehmer in der Ehlersstraße anhand von Planungsskizzen ein Bild über die Belange des Radverkehrs bei Straßen-Umbau in diesem Bereich machen.

FOTO: MICHAEL TSCHKE

ße unterbrochen worden. Der Weg führe durch den Innenhof des Sozialzentrums und ende ohne Weiterführung Richtung Kitzenwiese, so die Feststellung der Tour-Teilnehmer.

Die letzte Etappe führte über die Bahnunterführung Aistegstraße die dauerhafte Entfernung des Absperrpfostens „zu begrüßen sei“ bis zum Etappenziel an der Ehlersstraße. In

der gerade im Umbau befindlichen Straße werden die Belange des Radverkehrs „umfassend berücksichtigt“, so die Aussagen durch Peter Gwiasda vom Planungsbüro „VIA“.