

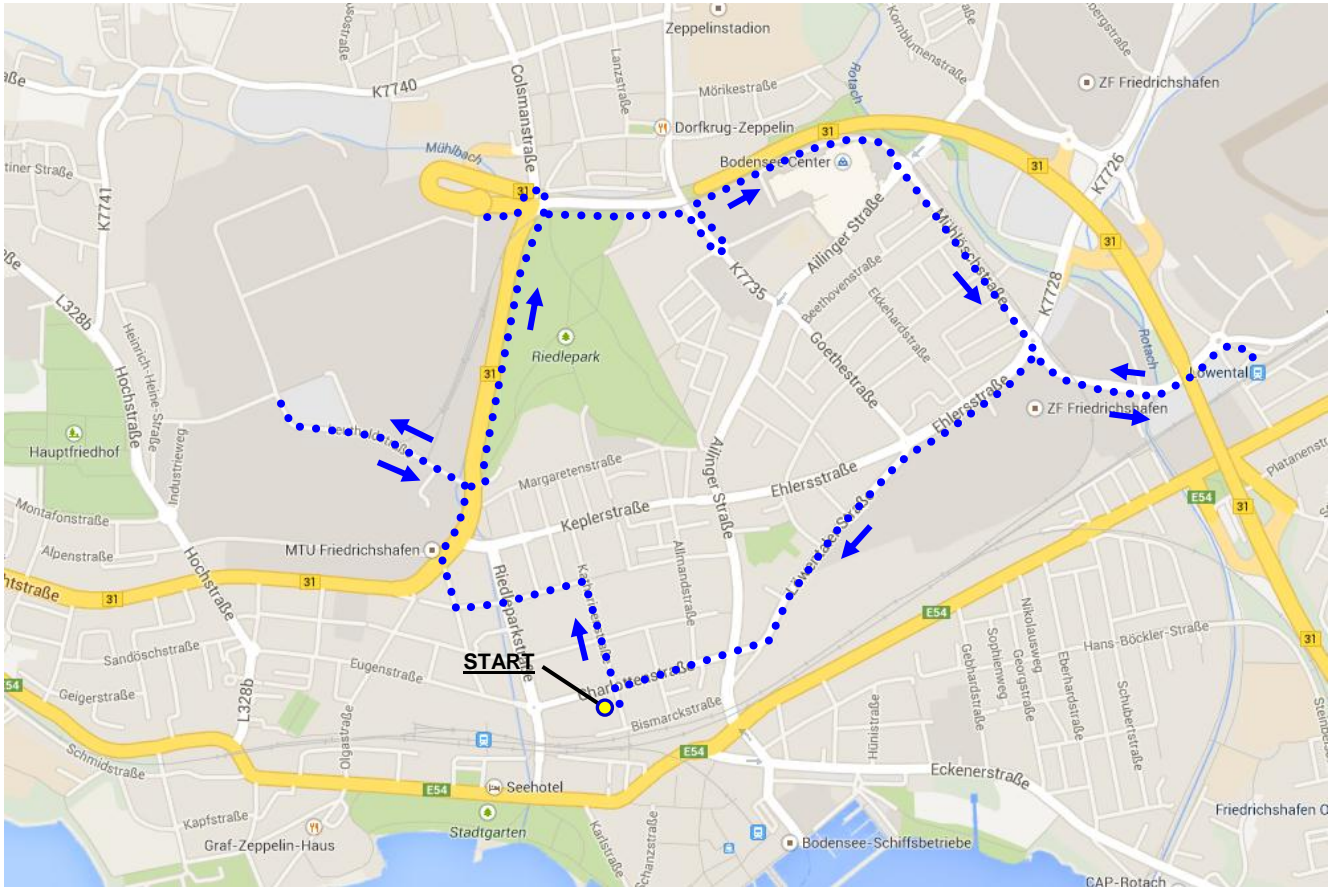


Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen

3. Juli 2014

Mit dem Rad zur Arbeit – aber sicher!

Tourverlauf



Inhalt

1	Förderung des Radfahrens zur Arbeit	4
1.1	Betriebliches Mobilitätsmanagement	4
1.2	Beispiel: Leihräder bei MTU	4
2	Radwegeinfrastruktur für den Arbeitsweg	5
3	Beispiele wichtiger Verkehrsanlagen für Alltagsradler	6
3.1	Leutholdstraße	6
3.2	Colsmanknoten	9
3.3	Ehlersstraße	12
3.4	Löwentaler Straße	15
4	Ausblick auf neue Radverkehrsverbindungen	16
4.1	Veloring	16
4.2	Radschnellweg	18

1 Förderung des Radfahrens zur Arbeit

1.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Immer mehr Unternehmen sehen es auch als Ihre Aufgabe an, die Mobilität ihrer Mitarbeiter auf dem Weg zur Arbeit umweltverträglich und kosteneffizient zu gestalten. Radfahren auf dem Weg zur Arbeit eignet sich hervorragend dazu, diese Ziele für die Mitarbeiter und das Unternehmen zu erreichen und gleichzeitig die körperliche Bewegung der Mitarbeiter zu fördern.

Es bieten sich für Unternehmen zahlreiche Möglichkeiten, die Verkehrsmittelwahl ihrer Mitarbeiter zu beeinflussen. Dies erfolgt in der Regel durch Anreizmodelle, aber auch Lenkungsinstrumente können erforderlich sein.

Ein betriebliches Mobilitätsmanagement umfasst eine Vielzahl von Handlungsfeldern. Instrumente der Fahrradförderung können sein (Beispiele):

- Ausreichende Infrastruktur für Radfahrer (Abstellanlagen, Umkleidemöglichkeiten)
- Fahrradboxen
- Fahrrad-Verleihsysteme
- Lademöglichkeiten für Pedelecs
- Fahrrad-Leasingangebote
- Informationen neuer Mitarbeiter über Radrouten und das Angebot des ÖPNV (Bike and Ride)

1.2 Beispiel: Leihräder bei MTU

Die in Friedrichshafen ansässigen Großbetriebe können durch geeignete Angebote und Maßnahmen wesentlich zur Förderung des Radfahrens beitragen.

Die Leihräder der MTU gehen auf die Initiative der MTU-Fahrradgruppe zurück, die sich 1998 im Agenda-Forum „Mit dem Rad zur Arbeit“ gegründet hatte. Die Leihräder gibt es seit über 12 Jahren und sind ein gutes Beispiel für die Integration des Radfahrens in den Alltag der Mitarbeiter. Die etwa 25 Fahrräder können von allen Mitarbeitern für kurze untertägige Erledigungen in der Stadt kostenlos ausgeliehen werden. Die Mitglieder der Fahrradgruppe und die Mitarbeiter an der Pforte sind an der Organisation dieses Services beteiligt.

2 Radwegeinfrastruktur für den Arbeitsweg

Radverkehrsanlagen für Alltagsradler unterscheiden sich von touristischen Radrouten vor allem durch folgende Eigenschaften:

- **Sicherheit.** Das Fahrrad wird auf dem Weg zur Arbeit nicht genutzt, wenn subjektiv gefährliche Verkehrsführungen vorhanden sind.
- **Geradlinigkeit.** Alltagsradler möchten auf einem möglichst direkten und schnellen Weg zum Ziel kommen. Der Zeitvorteil der Fahrradnutzung gegenüber einer Pkw-Fahrt ist ein wichtiges Entscheidungskriterium, das Fahrrad zu benutzen.
- **Vielfältigkeit.** Radler haben unterschiedliche Bedürfnisse und Voraussetzungen, deshalb werden Alltagswege sowohl an Hauptverkehrsstraßen als auch in verkehrsberuhigten Bereichen zurückgelegt.
- **Ganzjährige Nutzung.** Eine Berücksichtigung von Radrouten beim Winterdienst ist eine wichtige Voraussetzung, um das Radfahren auch im Winter sicher zu ermöglichen.
- **Bike und Ride.** Die Kombination aus der Nutzung des Öffentlichen Verkehrs und des Fahrrades ist in Friedrichshafen aufgrund der Lage der Bahnhaltstellen attraktiv.

3 Beispiele wichtiger Verkehrsanlagen für Alltagsradler

Im Folgenden werden ausgewählte Verkehrsanlagen analysiert. Diese Verkehrsanlagen befinden sich im Umfeld der Großbetriebe ZF, MTU und Zeppelin.

3.1 Leutholdstraße

Die Leutholdstraße ist eine Privatstraße und befindet sich im Besitz der Luftschiffbau Zeppelin GmbH. Sie verläuft durch das Industriegebiet mit den Großbetrieben ZF, MTU und Zeppelin und ist für den öffentlichen Straßenverkehr geöffnet. Die Leutholdstraße ist eine wichtige Verbindungsstraße zwischen der Hochstraße im Westen und der Colzmanstraße im Osten.



Bild 1: Der Industriegeweg an der Albert-Merglen-Schule, Blick Richtung Osten.



Bild 2: Der Industriegeweg an der Albert-Merglen-Schule, Blick Richtung Westen.



Bild 3: Die nördliche Kurve der Leutholdstraße beim Hugo-Eckener-Haus (links): Hier überfahren Kfz regelmäßig die Linksabbiegespur.



Bild 4: Die nördliche Kurve der Leutholdstraße beim Hugo-Eckener-Haus (links): Hier überfahren Kfz regelmäßig die Linksabbiegespur.

Mit dem Rad zur Arbeit – aber sicher!



Bild 5: Die Leutholdstraße bei der Zeppelin-Konzernzentrale: Die zukünftige Aufteilung des Straßenraums sollte mehr an die Belange des Rad- und Fußverkehrs angepasst werden und die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs reduzieren.



Bild 6: Die Leutholdstraße beim MTU-Schulungszentrum: Fahrbahnschäden bzw. nicht fertiggestellte Tiefbauarbeiten und parkende Pkw zwingen Radfahrer zu Slalomfahrten.



Bild 7: Einmündung der Leutholdstraße in die Colzmanstraße: Für Radfahrer fehlt eine sichere Verkehrsführung vor allem Richtung Riedlewald.



Bild 8: Einmündung der Leutholdstraße in die Colzmanstraße (Blick Richtung Westen): Radfahrer befahren häufig den Gehweg beim Autohaus in beiden Richtungen, da eine offizielle Radverkehrsführung nicht vorhanden ist.

Auf der Colzmanstraße verlaufen vielfältige Verkehrsbeziehungen:

- Stadtbuslinien 3 und 11
- Erschließung der Kfz- und Fahrrad-Parkplätze von ZF, MTU und Zeppelin (einschließlich der Unternehmen im Hugo-Eckener Haus)
- Lkw-Anlieferung ZF, MTU und Zeppelin
- Durchgangsverkehr Kfz und Fahrrad (u.a. Schülerverkehr)

Mit dem Rad zur Arbeit – aber sicher!

Die wesentlichen Problemstellungen für den Radverkehr sind:

- Aufgrund der überbreiten Fahrbahn ohne Leitlinie in der Fahrbahnmitte bestehen hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sowohl auf der geradlinigen Strecke als auch im Kurvenbereich.
- Die Verkehrsführung in der nördlichen Kurve beim Hugo-Eckener-Haus wird von vielen Kfz nicht beachtet, d.h. die markierte Abbiegesituation wird häufig ignoriert.
- Die südliche Kurve wird von Kfz häufig mit nicht angepasster Geschwindigkeit befahren. Für Radfahrer – vor allem im Innenradius – bedeutet dies eine subjektive und objektive Gefährdung.
- Der oft unebene Fahrbahnbelag (Aufwürfe, Risse, Schlaglöcher, mangelhaft ausgebesserte Bauarbeiten, ehemalige Gleisanlagen) stellt eine Sturzgefahr für Radfahrer dar. Bei Regen entstehen große Pfützen, die für Radfahrer sehr nachteilig sind.
- Die Streckenführung beim Übergang in den Industrieweg entlang der Albert-Merglen-Grundschule stellt für die Schüler eine Gefährdung dar.

Der ADFC schlägt folgende Verbesserungsmaßnahmen an der Leutholdstraße vor:

- Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeiten durch verkehrsrechtliche und bauliche Maßnahmen.
- Schaffung einer attraktiven und sicheren Radverkehrsverbindung zwischen dem Kreisverkehr Hochstraße/ Montafonstraße zur Colzmanstraße, z.B. durch markierte Schutz- oder Radfahrstreifen. Eine Maßnahme ist im VIA-Radverkehrskonzept von 2013 enthalten (Ü-ID FN12, Maßnahme S50-51), siehe Bild 10.
- Verbesserung der Einmündung der Leutholdstraße in die Colzmanstraße (siehe Bild 7 und 8). Hier besteht aus Richtung Unterführung aktuell keine Radverkehrsführung. Aus der Leutholdstraße kommend wird von Radfahrern – mangels Alternative – häufig der Fußweg beim Autohaus benutzt.



Bild 9: Entwurf Umbau Leutholdstraße (etwa 1998)

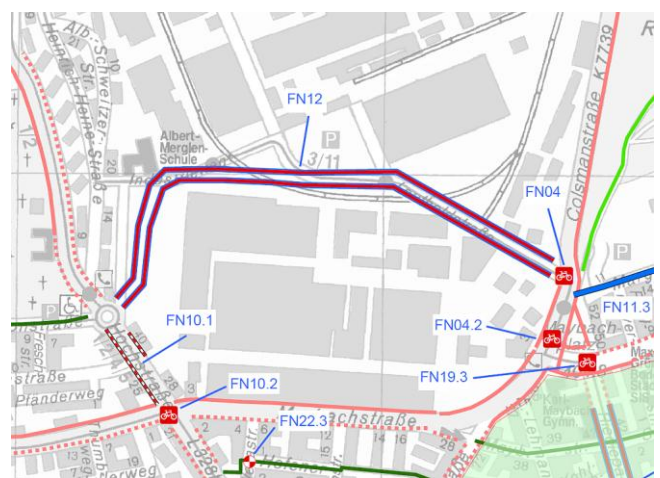


Bild 10: Auszug aus Maßnahmenkarte des VIA-Radverkehrskonzeptes (Quelle: VIA-Radverkehrskonzept, Karte 0-9, 2013)

3.2 Colsmanknoten

Die Ausführung des Colsmanknotens ist vorrangig auf die Abwicklung des Verkehrs im Zuge der B31 und der Zubringerstraßen zur B31 ausgerichtet. Der Bedarf für sichere und attraktive Wege des Rad- und Fußverkehrs fand in der Planung keine ausreichende Berücksichtigung.

Die Erschließung des Knotens für die Industriebetriebe war bereits beim Umbau des Colsmanknotens erforderlich. Seit der Umwandlung der Pforte 6 der ZF zur Hauptpforte des Werks 2 und der erheblich gestiegenen Mitarbeiterzahl der ZF im Werk 2 ist auch das Aufkommen des Rad- und Fußverkehrs gestiegen.

Für den Rad- und Fußverkehr ist aus Richtung Riedlewald derzeit eine dreifache Querung des Knotens mit getrennt zu aktivierenden Überwegen erforderlich! In umgekehrter Fahrtrichtung (Richtung Riedlewald) verkürzt – nur für Radfahrer – eine Diagonalquerung den Weg, so dass zwei Querungen erforderlich sind. Ziel einer Fahrradstadt muss es sein, Radfahrern auch an großen Knotenpunkten ein sicheres Abbiegen in einem Vorgang zu ermöglichen.

Aufgrund dieser für Radfahrer und Fußgänger unzumutbaren Verkehrsführung können folgende Verhaltensweisen beobachtet werden:

- Die Diagonalquerung wird von Radfahrern häufig auch in Richtung Norden befahren.
- Radfahrer und Fußgänger queren die Colsmannstraße auf der Südseite über die vierstreifige Fahrbahn.
- Radfahrer aus Richtung ZF benutzen nicht den südlichen Radweg (nicht benutzungspflichtig beschildert), sondern befahren den Kreisverkehr und die Geradeaus-/Linksabbiegerspur auf der Fahrbahn. Diese Fahrbahnbenutzung ist zulässig, aber nicht für jeden Radfahrer geeignet.

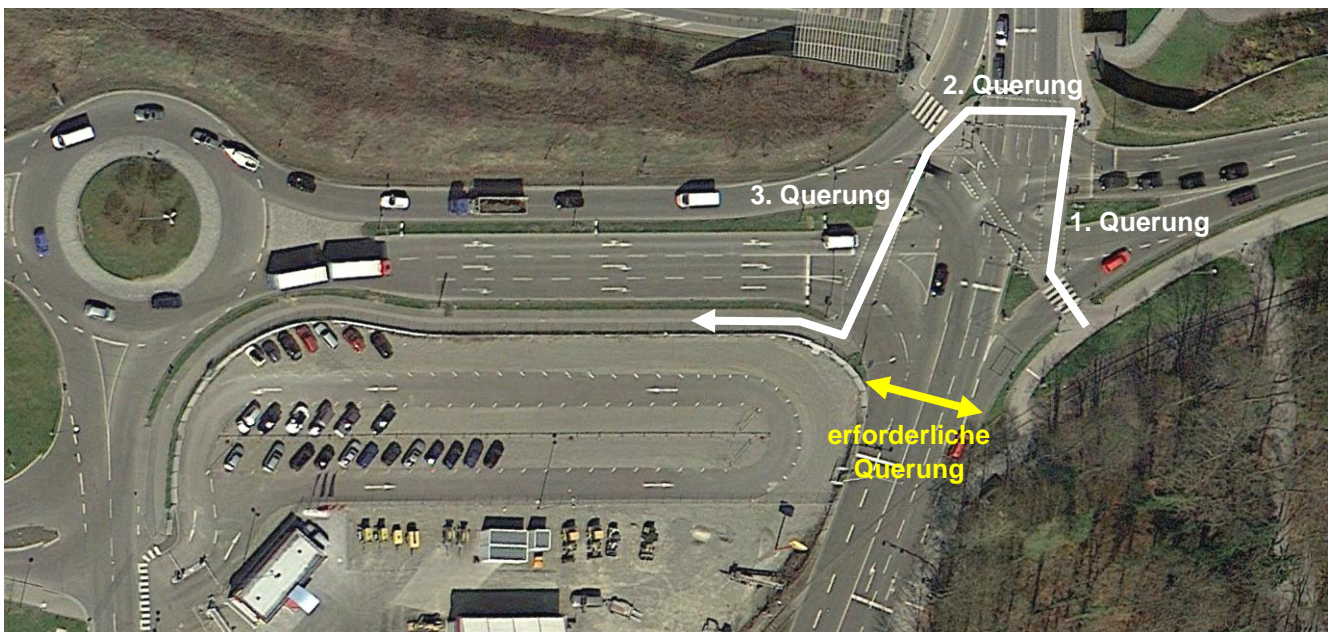


Bild 11: Colsmanknoten mit Kreisverkehr an der Zufahrt zum B31-Tunnel (Quelle: Google). Vom Riedlewald ist Richtung ZF /Zeppelin eine dreifache Querung mit getrennter Signalisierungs-Anforderung erforderlich.

Mit dem Rad zur Arbeit – aber sicher!



Bild 12: Auf dem Radweg entlang der Colsmannstraße wurde nach der Stilllegung des Industriegleises die Wegeföhrung begradigt.



Bild 13: Die Querung des Bypasses von der Colsmannstraße zur Riedleöschstraße erfolgt über einen Fußgängerüberweg. Die anschließende dreieckförmige Wartefläche ist zu klein.



Bild 14: Blick auf den Colsmannknoten Richtung Westen.



Bild 15: Links: Diagonalquerung Richtung Riedlewald. Rechts: Querung Richtung ZF / Zeppelin.



Bild 16: Der Radweg zwischen dem Colsmannknoten und ZF / Zeppelin ist nicht als Radweg beschildert und darf somit in Fahrriichtung Westen eigentlich nicht befahren werden.



Bild 17: Der Radweg zwischen dem Colsmannknoten und ZF / Zeppelin ist nicht als Radweg beschildert.

Mit dem Rad zur Arbeit – aber sicher!



Bild 18: Zufahrt aus Richtung B31-Tunnel zum Colsmanknoten, Blick Richtung Westen.



Bild 19: Zufahrt aus Richtung B31-Tunnel zum Colsmanknoten, Blick Richtung Osten.

Der ADFC schlägt folgende Verbesserungsmaßnahmen am Colsmanknoten vor:

- Kurzfristig: Bau einer signalisierten Querung über die Colsmanstraße auf der Südseite des Knotens (siehe Bild 11).
- Langfristig (nach Fertigstellung B31 neu West): Komplettumbau des Knotens unter gleichberechtigter Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs.

3.3 Ehlersstraße

Der Umbau der Ehlersstraße zwischen der Goethestraße und Löwentaler Straße sowie der Flugplatzstraße und Mühlöschstraße mit der Einrichtung von Kreisverkehren erfolgte in zwei Bauabschnitten (2012 und 2013). Nach dem Wegfall des Durchgangsverkehrs im Jahr 2001 wurde nun die Fahrbahn neu angelegt und der provisorische Kreisverkehr an der Goethestraße fertig gebaut.

Bei der Planung und Ausführung wurde der Rad- und Fußverkehr in beispielhafter Weise berücksichtigt. Einzelne Entwurfs Elemente können zukünftig als Gestaltungsmuster für andere Radverkehrsanlagen herangezogen werden. Beim Kreisverkehr Mühlöschstraße / Flugplatzstraße stellt die in manchen Fahrbeziehungen mögliche Wahlfreiheit zwischen der Benutzung eines Radweges oder freigegebenen Gehweges neben der Fahrbahn und dem Fahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Kreisverkehr eine Besonderheit dar. Diese Radverkehrsführungen wurden vor allem durch die ausreichende Breite verträglich mit dem Fußverkehr gestaltet.



Bild 20: Bei der Ausleitung vom Radweg an der Mühlöschstraße zum Kreisverkehr haben Radfahrer die Wahlmöglichkeit, auch auf dem freigegebenen Gehweg weiter zu fahren.



Bild 21: Auch bei der Ausleitung von der Messestraße auf die Fahrbahn kann der Radverkehr weiterhin im Seitenbereich weiterfahren. Dies ist z.B. für in Richtung Mühlöschstraße sinnvoll.



Bild 22: Im Kreisverkehr der Flugplatzstraße und Mühlöschstraße nutzen Radfahrer häufig das Angebot, den Kreisverkehr auf der Fahrbahn direkt zu durchfahren.



Bild 23: Die als Schutzstreifen markierte Einleitung aus der Ehlersstraße in den Kreisverkehr der Flugplatzstraße und Mühlöschstraße wird von Radfahrern angenommen.

Mit dem Rad zur Arbeit – aber sicher!



Bild 24: Auf der Flugplatzstraße wurde eine komfortable Abbiegespur für Radfahrer markiert, die auf den linksseitigen Radweg an der Ehlersstraße fahren möchten.



Bild 25: Die Abbiegespur in der Flugplatzstraße in Blickrichtung Osten.



Bild 26: Es besteht für Radfahrer die Möglichkeit, auf einer eigenen Ausfahrt den Kreisverkehr zu verlassen.



Bild 27: Es besteht für Radfahrer die Möglichkeit, auf einer eigenen Ausfahrt den Kreisverkehr zu verlassen.



Bild 29: Auf der Nordseite der Ehlersstraße wird der Radverkehr auf einen Radfahrstreifen ausgeleitet.



Bild 29: Auf der Nordseite der Ehlersstraße wird der Radverkehr auf einem Radfahrstreifen geführt.

Mit dem Rad zur Arbeit – aber sicher!



Bild 30: An der Einmündung der ZF-Werkszufahrt weist ein „roter Teppich“ auf den kreuzenden Radweg hin und zeigt die möglichen Fahrbeziehungen an.



Bild 31: Der gegenläufige Geh- und Radweg an der Ehlersstraße entlang der ZF ermöglicht mit 4,2 Metern Breite eine konfliktfreie Benutzung für Radfahrer und Fußgänger im Beidrichungsverkehr.



Bild 32: Bei der Überquerung des Bypasses von der Ehlersstraße zur Flugplatzstraße besteht eine neben dem Fußgängerüberweg markierte Furt für Radfahrer. Diese Furt dürfen Radfahrer bevorrechtigt befahren.



Bild 33: Auch über den Bypass von der Flugplatzstraße zur Messestraße wurde eine Radfurt markiert. Dass bei den Querungen der Kreisverkehrszufahrten keine Radfurten markiert sind, entspricht zwar den Vorschriften. Es ist aber für viele Verkehrsteilnehmer nicht nachvollziehbar, dass direkt hintereinander folgend zwei unterschiedliche Situationen mit unterschiedlichen Vorfahrtsrechten existieren.

3.4 Löwentaler Straße

An den Umbau der Ehlersstraße schließt sich 2014 die vollständige Neugestaltung der Löwentaler Straße an.

Dieser Umbau ist aus Sicht des Radverkehrs sehr wichtig, da die bisherige Führung auf dem getrennten Geh- und Radweg in Verbindung mit dem sehr schlechten Zustand des Asphaltbelags unzumutbar geworden war. Aber auch die Umfeldverbesserung im Rahmen des Neubaus des ZF-Forums machte einen Umbau erforderlich.

Für den Radverkehr werden beidseitige Schutzstreifen markiert werden. Aus Sicherheitsgründen sollte darauf geachtet werden, das Längsparken von Pkw an der Löwentaler Straße auf ein Minimum zu beschränken, da das Vorbeifahren an parkenden Pkw – trotz Sicherheitstrennstreifen – für Radfahrer eine unnötige Gefahrenquelle darstellt. Aus verkehrlichen Gründen ist es weder erforderlich noch zielführend, öffentliche Parkplätze an der Löwentaler Straße einzurichten.



Bild 34: Die Löwentaler Straße vor dem Umbau 2012, Blick Richtung Osten.



Bild 35: Die Löwentaler Straße vor dem Umbau 2012, Blick Richtung Westen.

4 Ausblick auf neue Radverkehrsverbindungen

4.1 Veloring

Im VIA-Radverkehrskonzept soll der Veloring zukünftig eine in Ringform um die Kernstadt führende durchgehende und komfortable Radroute darstellen. Der Veloring soll die auf die Kernstadt zuführenden radialen Radwegeverbindungen verknüpfen und Querverbindungen herstellen oder verbessern. Vom Veloring profitieren einerseits Verbindungen zwischen den Stadtteilen, andererseits werden wichtige Alltagsziele, zum Beispiel Arbeitsplatzschwerpunkte und Ausbildungsstätten, besser erschlossen.

Das VIA-Radverkehrskonzept unterscheidet zwischen den Abschnitten 1 und 2 als mittelfristige Optionen mit ausgeprägtem Neubaubedarf, während die Abschnitte 3 und 4 durch die Aufgabe des Industriegleises einfacher umzusetzen sind und abschnittsweise bereits existieren. Der Abschnitt 5 stellt die Rotachroute dar.

In den Abschnitten 3 und 4 sind vom Veloring drei Hauptstraßen zu queren: Die Colmanstraße, Meistershofener Straße (zukünftiger Kreisverkehr) und Ailinger Straße (bestehender Kreisverkehr).

Im Rahmen der aktuellen Radtour stehen die Abschnitte 3 und 4 im Mittelpunkt.

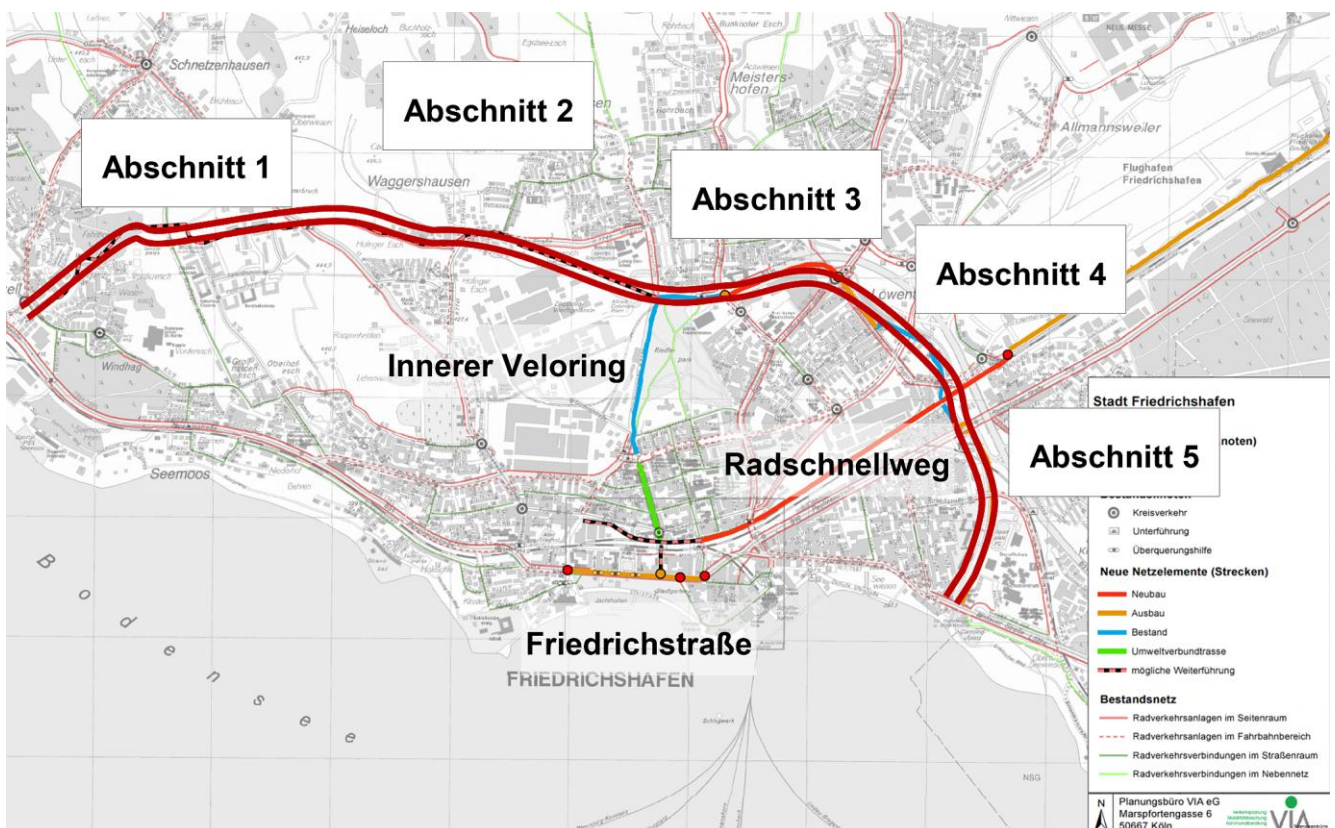


Bild 36: Darstellung des Velorings (Quelle: VIA-Radverkehrskonzept, Abschlussbericht, Abbildung 6-9, 2013)

Mit dem Rad zur Arbeit – aber sicher!



Bild 37: Nördlich des Riedlewaldes kann neben dem bestehenden Gehweg der Veloring angelegt werden, um Rad- und Fußverkehr zu trennen.



Bild 38: Am zukünftigen Sportpark quert der Veloring den geplanten Kreisverkehr an der Meistershofener Straße auf der Südseite.



Bild 39: Auf dem Industriegleis nördlich des Bodensee-centers liegt die Trasse des Velorings.



Bild 40: Ein Bedarf für den Veloring ist offenkundig.



Bild 41: Auf dem Industriegleis nördlich des Bodensee-centers liegt die Trasse des Velorings.



Bild 42: Der Veloring verläuft östlich der Mühlöschstraße. Um die Querung des Kreisverkehrs an der Ehlersstraße zu vermeiden, soll die Route kreuzungsfrei über den Trautenmühleweg und die Aistegstraße erfolgen.

4.2 Radschnellweg

Vor allem für Pendler sind Radschnellwege eine attraktive Verkehrsführung, da sie sicheres und schnelles Radfahren erlauben. Ausgehend von den Niederlanden und Dänemark haben auch Regionen in Deutschland damit begonnen, Radschnellwege anzulegen. Als aktuelle Beispiele seien der eRadschnellweg Göttingen (siehe Bild 45) und der Ruhrschnellweg genannt.

Auf dem Gleiskörper der Südbahn vom Haltepunkt Löwental bis zum Stadtbahnhof ist es möglich, an der Stelle eines abgebauten Gleises einen durchgehenden Radweg anzulegen.

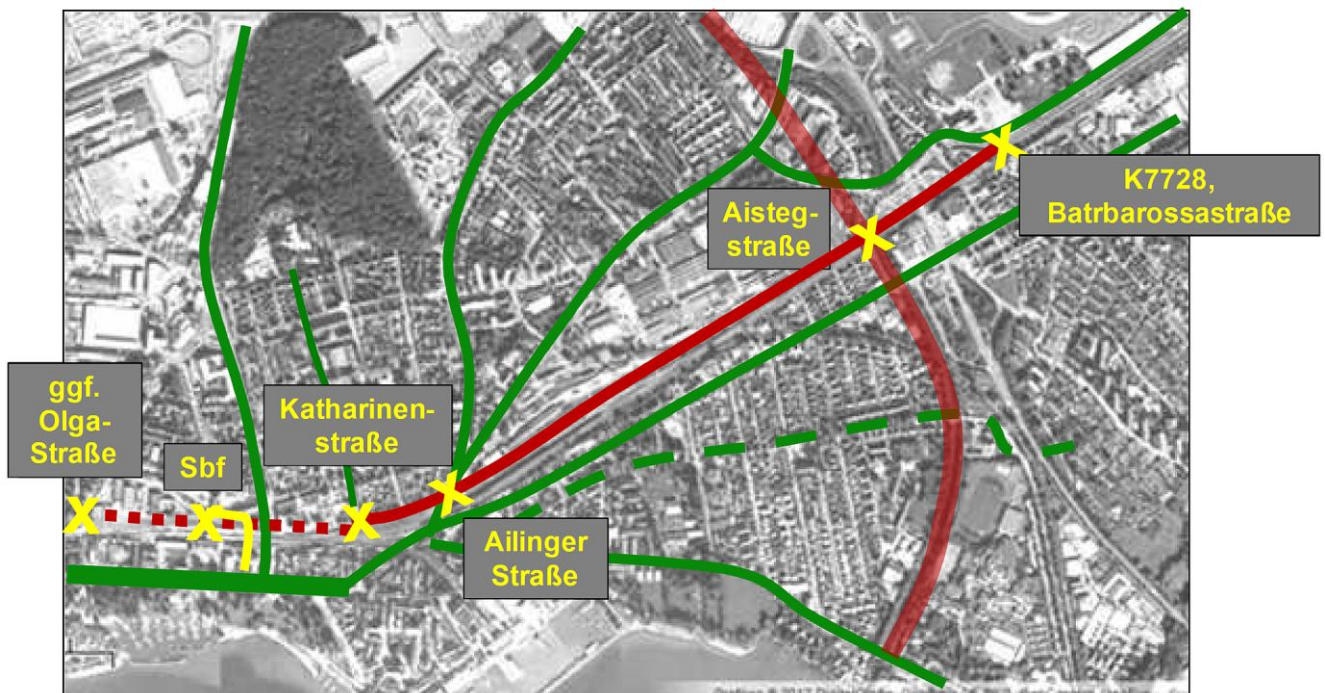


Bild 43: Darstellung des Radschnellweges (Quelle: VIA-Radverkehrskonzept, Abschlussbericht, Abbildung 6-4, 2013)



Bild 44: An der Haltestelle Löwental ist auf dem Schotter des ehemaligen Gleises die Anlage des Radschnellweges vorgesehen (Blick Richtung Stadtmitte).

schaufenster
elektromobilität
Eine Initiative der Bundesregierung

eMobilität
in Niedersachsen.

eRadschnellweg Göttingen

eCycle Superhighway Göttingen

eRadschnellweg
GÖTTINGEN

Der eRadschnellweg Göttingen im Schaufenster Elektromobilität

Die Bundesregierung hat vier Regionen in Deutschland als „Schaufenster Elektromobilität“ ausgewählt und fördert hier auf Beschluss des Deutschen Bundestags die Forschung und Entwicklung von alternativen Antrieben. In diesen regionalen Demonstrations- und Pilotvorhaben wird Elektromobilität an der Schnittstelle von Energiesystem, Fahrzeug und Verkehrssystem erprobt.
www.schaufenster-elektromobilitaet.org.

Zu den ausgewählten Regionen zählt die „Metropolregion Hannover, Braunschweig, Göttingen und Wolfsburg“ (Unsere Pferdestärken werden elektrisch). Der Bund fördert die Umsetzung aller Projekte mit bis zu 50 Millionen Euro je Schaufenster (2012 bis 2015). Zusätzliche Fördermittel stellen die jeweiligen Bundesländer zur Verfügung.

Die Projekte des niedersächsischen Schaufensters umfassen die gesamte Wertschöpfungskette der Elektromobilität: Vom Aufbau regenerativer Energieerzeugung über die Weiterbildung von Fachkräften bis zum Einsatz von Elektrofahrzeugen in Kommunen. Das Projekt „eRadschnellwege – Umstiege erleichtern“ ist eines von rund 30 Projekten im niedersächsischen Schaufenster Elektromobilität und wird mit rund einer Millionen Euro vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen der Schaufensterinitiative Elektromobilität der Bundesregierung gefördert.
www.metropolregion.de/emobil

schaufenster
elektromobilität
Eine Initiative der Bundesregierung

eMobilität
in Niedersachsen.

2

Bild 45: Informationsbroschüre (Auszug) zum eRadschnellweg Göttingen



Impressum:

ADFC Kreisverband Bodenseekreis
Friedrichstraße 36/2
88045 Friedrichshafen

www.adfc-bw.de/bodenseekreis

Mit dem Rad zur Arbeit – aber sicher!

Schwäbische Zeitung 2014-07-04



Verkehrspolitische Radtour durch die Stadt: Für den ADFC und dessen Vize, Bernhard Glatthaar (Zweiter von rechts), hat der Colsmanknoten (Bild) für Radfahrer und Fußgänger eine „unzumutbare Verkehrsführung.“
FOTO: ALEXANDER MAYER

Colsmanknoten: Für Radler „unzumutbar“

Verkehrspolitische Radtour des ADFC thematisiert „Mit dem Rad zur Arbeit“

Von Alexander Mayer

FRIEDRICHSHAFEN - Wer in Friedrichshafen mit dem Rad unterwegs ist, der begibt sich als Radler zwar nicht gerade auf Abenteuerurlaub, erlebt als Verkehrsteilnehmer aber doch seine verkehrstechnischen Höhen und Tiefen. Und dem Motto „Radlers Höhen und Tiefen in FN“ stand einmal mehr die verkehrspolitische Radtour des ADFC Bodenseekreis am späten Donnerstagnachmittag. Rund 20 Radler mit Bürgermeister Stefan Köhler und ADFC-Vize Bernhard Glatthaar an der Spitze gingen thematisch „mit dem Rad zur Arbeit.“

Dem Thema entsprechend führte die Tour auf den Stecken, welche auch auf dem Weg zur täglichen Arbeit befahren werden, zum täglich Brot von Alltagsradler gehören: Die Leutholdstraße und der Colsmanknoten etwa bezeichnet der ADFC als „Tiefen“. Probleme in der Leutholdstraße sind hohe Geschwindigkeiten, gefährliche Streckenführung beim Übergang in den Industriefweg und ein oft unebener Fahrbahnbelag mit Sturzgefahr für Radler. Der Colsmanknoten ist für Bernhard Glatthaar eine „pure Zumutung für Radfahrer“. Und nicht nur deshalb, weil

er den aus Richtung Riedlewald kommenden Radlern eine dreifache Querung des Knotens mit getrennt zu aktivierenden Überwegen abnötigt. Wo so mancher Schatten ist, da gibt es aber auch Licht. In den Augen des ADFC ist die 2012 und 2013 umgebaute Ehlersstraße sehr radfreundlich: „Bei der Planung und Ausführung wurde der Rad- und Fußgängerverkehr in beispielhafter Weise verwirklicht“, sagte Glatthaar.

An den Umbau der Ehlersstraße schließt sich dieses Jahr die vollstän-

dige Neugestaltung der Löwentaler Straße an. Laut ADFC-Mann Glatthaar sei dieser Umbau aus Sicht des Radverkehrs sehr wichtig, da die bisherige Führung auf dem getrennten Geh- und Radweg wegen schlechtem Asphalt „unzumutbar geworden ist.“ Für den Radverkehr sollen dort beidseitig Schutzstreifen für Radler markiert werden – was den ADFC zufrieden stellt, wenn zusätzlich das Längsparken in der Straße auf ein Minimum beschränkt werde.

Wie am Rande der Radtour zu hö-

ren war, hat der Fahrradverkehr in Friedrichshafen inzwischen einen Anteil von rund 25 Prozent. Davon sprach Baubürgermeister Stefan Köhler. Vor dem Hintergrund dieser „beachtenswerten Größe“ habe der Gemeinderat deutlich mehr Mittel in den Haushalt eingestellt. Die für jeweils für 2014 und 2015 eingeplanten 550 000 Euro zur Verbesserung der Radinfrastruktur sollen tatsächlich auch verbaut werden, versicherte Köhler.

ADFC: Magnar und Partner

Gern vernommen hat Bernhard Glatthaar auch die bürgermeisterlichen Worte, wonach der ADFC nicht nur Partner der Stadt sei, sondern auch Mahner: „Wir haben aber nicht nur die Rute bekommen, der ADFC hat auch Vorschläge zur Lösung von Problemen gemacht“, lobte Köhler. Deswegen sei man auch oft vorangekommen, „wo einmal Tiefen waren, sind heute Höhen.“

Dass Stefan Köhler mit dieser Aussage richtig liegt, zeigte die Tour genauso wie der Augenschein am Colsmanknoten die Worte von Gemeinderätin Johanna Kersting bestätigt: „Es gibt für Radler immer noch zu viele Stellen, die sehr gefährlich sind.“

Radelnd zur Arbeit: Beispiel Leihräder bei MTU

„Immer mehr Unternehmen“, so meint Bernhard Glatthaar, „sehen es als ihre Aufgabe an, die Mobilität ihrer Mitarbeiter auf dem Weg zur Arbeit umweltverträglich und kosteneffizient zu gestalten.“ Nach Überzeugung des ADFC Bodenseekreis böten sich den Unternehmen zahlreiche Möglichkeiten, die Verkehrsmittel ihrer Mitarbeiter zu beeinflussen. Weil dies die MTU mit Leihfahrrädern tut, führte die verkehrspolitische Tour am Donnerstag zunächst zur MTU. Die dortigen Leihräder gehen auf

die Initiative der MTU-Fahrradgruppe zurück. Sie hat sich 1998 im Agenda-Forum „Mit dem Rad zur Arbeit“ gegründet. Wie Martin Müller, Leiter des Gesundheitsmanagements bei MTU betonte, seien die Leihräder ein gutes Beispiel für die Integration des Radfahrens in den Alltag der Mitarbeiter. Die 37 Fahrräder können für kurze Erledigungen tagsüber in der Stadt kostenlos ausgeliehen werden. Durchschnittlich wird der Radservice von MTU 50-mal pro Tag genutzt. (aix)

Mit dem Rad zur Arbeit – aber sicher!



Nicht überall ist Radeln ein Genuss

Keinen leichten Stand haben Radfahrer auf der Leutholdstraße – das kann sich nach Aussage von Zeppelin-Luftschiffbau-Geschäftsführerin Gabriele Freund aber bald ändern. BILD: GEISELHART

SÜDKURIER 2014-07-04

- ADFC-Radtour führt zu neuralgischen Punkten
- Experten zeigen Verbesserungsmöglichkeiten auf
- MTU bietet Mitarbeitern Leihfahräder an

VON WILFRIED GEISELHART

Friedrichshafen – Mit dem Rad zur Arbeit? Tolle Idee. Doch dazu müssen die Rahmenbedingungen stimmen. Dieser Meinung ist man auch beim Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC), der seine diesjährige Radtour „Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“ exakt dieser Problematik widmete. „Ein wichtiges Thema – zumal dank der derzeit günstigen Haushaltslage deutlich höhere Mittel für Investitionen bereitstehen, die dem Radverkehr zugute kommen können“, findet Erster Bürgermeister Stefan Köhler, der gestern Nachmittag neben mehreren Gemeinderatsvertretern und zahlreichen Bürgern mit von der Partie war, um zusammen mit Tourleiter Bernhard Glatthaar ein paar neuralgische Punkte genauer unter die Lupe zu nehmen. Dass der Anteil der Radfahrer am Gesamtverkehr aktuell bei 25 Prozent – Tendenz steigend – liegt, auch diese Information wird mit Interesse zur Kenntnis genommen.

Die Tour führt vom Charlottenplatz in Richtung MTU. Hier steht Patrick Müller, Leiter Gesundheit und Soziales, als kompetenter Ansprechpartner zur Verfügung – und erläutert das gut angenommene Leihräder-Konzept seiner Firma. In der Mittagspause mal schnell eines von insgesamt 37 Rädern ausleihen, um damit Besorgungen zu erledigen oder mal schnell auf ein Eis in die Stadt fahren? Der Gedanke hat was. „Es liegt eindeutig im Interesse des Unternehmens, für die Mitarbeiter Anreize zu schaffen, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu kommen – aus Gründen der Umweltbi-



Patrick Müller, Leiter Gesundheit und Soziales bei MTU (links), erläutert das Leihräder-Konzept des Unternehmens.

„In der Ehlersstraße wurde bei Planung und Ausführung der Rad- und Fußverkehr in beispielhafter Weise berücksichtigt.“

Bernhard Glatthaar, ADFC

lanz, aber auch im Sinne der gewünschten körperlichen Aktivität“, sagt Müller. Dazu gehört natürlich auch, den radelnden Mitarbeitern Spinde und Duschen bereitzustellen. „Wie sieht es mit Ladestationen für Pedececs aus?“, will Stefan Köhler wissen. „Wir haben dieses Projekt ins Auge gefasst, können es aus finanziellen Gründen derzeit aber nicht realisieren“, sagt Patrick Müller.

Weiter zur Leutholdstraße. Der marode Fahrbahnbelag sorgt dafür, dass man ordentlich durchgeschüttelt wird. Für Radfahrer nicht gerade ein Genuss, sich mit Bussen und Lastwagen die Straße ungeschützt teilen zu müssen. Handlungsbedarf, keine Frage. Doch hier handelt es sich um eine Privatstraße, die im Besitz der Luftschiffbau Zeppelin GmbH ist. „Ein Konglomerat aus

Kriegszeiten und ein Flickenteppich“, so die Einschätzung von Geschäftsführerin Gabriele Freund. Dass man zusammen mit den Anlieger und der Stadt einen „gemeinsamen Schlüssel“ finden werde, davon ist sie überzeugt. Doch diese Aussage reicht Bernhard Glatthaar nicht. „Wann kann man mit einer Veränderung rechnen?“, bohrt er weiter nach. „Wenn die Herberge Ende 2015 fertiggestellt wird, dann können wir 2016 mit der Baumaßnahme an der Leutholdstraße beginnen“ – davon geht Gabriele Freund aus.

Wie man es richtig macht, davon kann man sich in der Ehlersstraße überzeugen. Dank genügend Platz und eindeutiger Kennzeichnung ist vergleichsweise eine Wohlfühlzone für Radler entstanden. „Hier wurde bei Planung und Ausführung der Rad- und Fußverkehr in beispielhafter Weise berücksichtigt“, so die zufriedene Feststellung von Bernhard Glatthaar. Wird auch die Neugestaltung der Löwentaler-Straße positive Veränderungen in Sachen Radverkehr bringen? Auch darauf muss nach Überzeugung des ADFC genau geachtet werden.