

[Fraktion SPD / Die Linke ▪ Schanzstraße 14 ▪ 88045 Friedrichshafen](#)

Herrn  
Oberbürgermeister Andreas Brand  
Ersten Bürgermeister Dr. Stefan Köhler  
Adenauerplatz 1

88045 Friedrichshafen

25.1.2021

## Radverkehr in Friedrichshafen

Sehr geehrter Herr Brand, sehr geehrter Herr Dr. Köhler,

die Gemeinderatsfraktion SPD / Die Linke und die SPD-Fraktionen der Ortschaften Ailingen und Kluftern haben sich Gedanken zum Radverkehr in Friedrichshafen gemacht.

Wir wollen erreichen, dass der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr weiter gesteigert wird. Friedrichshafen ist bereits auf einem guten Weg. Wir wollen Sie dabei unterstützen.

Die Unterhaltung und der Ausbau des Radwegnetzes und die Sicherheit des Radverkehrs sind eine Pflichtaufgabe der Kommune.

Unseren ersten Vorschlägen liegt eine Radtour im Westen der Stadt zur Erkundung der Sicherheit und Qualität der tatsächlichen und der möglichen Radwegverbindungen zugrunde. Bereits für geringe finanzielle Mittel können wesentliche Verbesserungen erreicht werden. Manche unserer Vorschläge mögen schon auf Ihrer Umsetzungsliste 2021 und 2022 stehen, umso besser. Es ist nicht unser Interesse, Ihnen und Ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mehr Arbeit zu machen, sondern im Gegenteil, Ihnen durch das Aufzeigen praktikabler Lösungsvorschläge die Arbeit zu erleichtern. Es geht uns nicht um Kritik, sondern um zukunftsorientierte Lösungen.

### **Antrag:**

Wir bitten Sie um eine Prüfung unserer beantragten Maßnahmen und eine entsprechende Rückmeldung. Zudem bitten wir um eine Information zu möglichen Finanzierungsansätzen für die Maßnahmen mit der Aufteilung in bereits im Haushalt eingeplante Budgets für die Unterhaltung und für Radweg-Neubauten, sowie zu darüberhinausgehenden notwendigen Mitteln, die in die Haushaltsberatungen einzubringen sind, wenn die bisherigen Ansätze nicht ausreichen.

## **Ziele:**

Die Infrastruktur für den Radverkehr in Friedrichshafen kann auch bei knappen Kassen erheblich sicherer und attraktiver gestaltet werden durch

1. bessere Fahrbahnqualitäten der Radwege (neue Asphaltdecken aufbringen entsprechend einer Prioritätenliste, keine Flicker und Schlaglöcher mehr, die die Sicherheit gefährden, Kraft kosten, den Radverkehr erschweren und unattraktiv machen)
2. Markierung der Radweg-Ränder mit weißen Streifen (Sicherheit)
3. Ausweisen von Fahrradstraßen (Sicherheit)
4. Nutzung und Ausbau von vorhandenen Wegen und Straßen abseits der stark vom Kfz-Verkehr belasteten Straßen (Sicherheit und Attraktivität)
5. Geschwindigkeitsbegrenzungen für den Kfz-Verkehr insbesondere an Querungsstellen des Radverkehrs (Sicherheit)
6. Verpflichtung der Baufirmen zur Wiederherstellung der kompletten, ursprünglichen Oberflächenqualität (keine Flickschusterei mehr) nach Verlegung von Leitungen unter Geh- und Radwegen. (Kosteneinsparung und Sicherheit)

### **Zu 1. Fahrbahnqualität und 2. Markierungsstreifen**

#### **Beispiel Radweg entlang der B31 vom Seemooser Horn zur Friedrichstraße, Teil des stark befahrenen Bodensee-Radwegs**

Positiv: Vom Seemooser Horn bis zum Schwanenweg entlang der B31 ist der Belag nahezu durchgehend perfekt, es rollt. Negativ: Die Fahrradstraße Schmidstraße hat dann Wurzelhebungen, Schlaglöcher und Flicker im Asphalt.

Vorschlag: Schaffung einer guten Fahrbahnqualität in der Fahrradstraße und dem Schwanenweg

#### **Beispiel einseitiger Radweg entlang der Hochstraße Richtung Fallenbrunnen:**

Der Fahrwegrand sollte befestigt sein, ansonsten besteht die Gefahr des Abrutschens vom Fahrbahnrand. Es fehlen weiße Markierungsstreifen, die den Fahrwegrand sichtbar machen. Bei Dämmerung oder Dunkelheit ist der Fahrweg gegenwärtig schwer erkennbar.

**Beispiel Zubringer-Geh/Radweg von der Hochstraße in den Fallenbrunnen:** Der Fahrbahnbelag des Wegs von der Hochstraße (beginnend gegenüber der Einmündung der Stettiner Straße) in den Fallenbrunnen zu ZU, DHBW und RITZ ist in sehr schlechten Zustand und sollte neu asphaltiert und mit weißen Randmarkierungen versehen werden.

**Lösungsvorschläge zu Beseitigung von Wurzelbeulen im Asphalt:** Auf der Strecke von Meersburg nach Unteruhldingen haben sich seit vielen Jahren zwei Alternativen zur Verhinderung von Wurzelschäden in der Fahrbahn des Radwegs bewährt: 1. der Einbau von Betonbrücken, die aus Betonplatten mit runden Löchern bestehen, die das Oberflächenwasser zu den Baumwurzeln durchlassen und 2. durch in den Asphalt

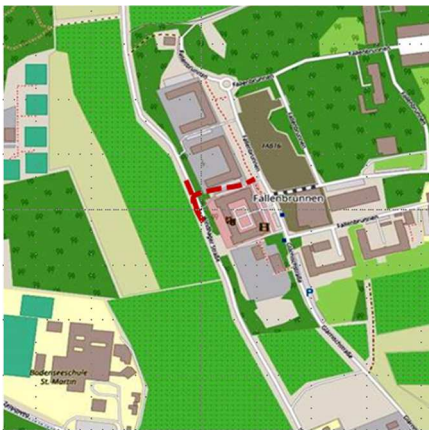
gebohrte Lochreihen, die ebenfalls den Baumwurzeln zu Regenwasser verhelfen und ihren Drang an die Oberfläche des Asphalt zu stoppen. Die zweite Variante ist die preiswertere. Auskunft erteilt u.a. Herr Tobias Gähr (Landratsamt Bodenseekreis). Der Radweg von Hirschlatt nach Ailingen wird in naher Zukunft Wurzelbrücken aus gelochten Betonplatten erhalten, eine Maßnahme des Straßenbauamtes des Bodenseekreises.

### Zu 3. und 4. Fahrradstraßen sowie Nutzung und Ausbau von vorhandenen Wegen und Straßen abseits der stark vom Kfz-Verkehr belasteten Straßen

Abseits der Hauptstraßen können durchgehende Radwegverbindungen geschaffen werden, wie die folgenden Beispiele zeigen:

#### **a1) Von Schnetzenhausen in die Kernstadt**

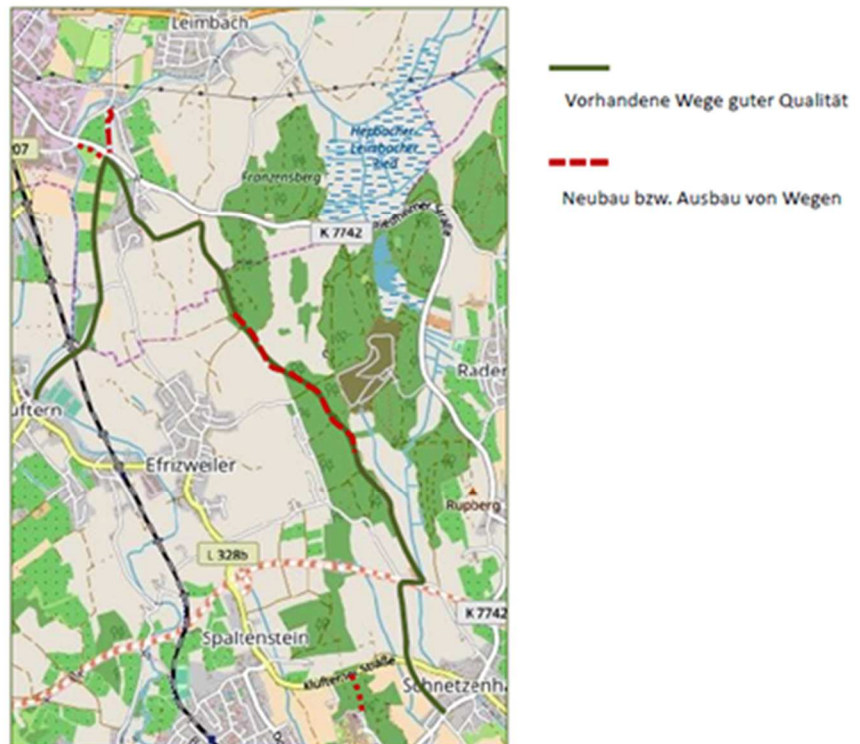
Von Schnetzenhausen kann die Kernstadt über die Windhager Straße als „Fahrradstraße“ angefahren werden, als auch über die Einfahrt von der Windhager Straße in den Fallenbrunnen und die Weiterfahrt in die Glärnischstraße.



Die Einfahrt in den Fallenbrunnen muss dafür fahrradgerecht gestaltet werden.

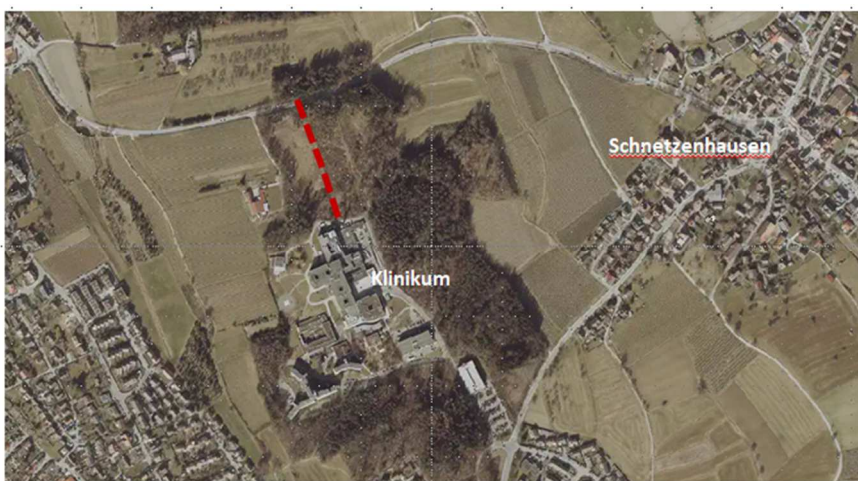
Die Verbindung Schnetzenhausen-Kernstadt abseits der Hauptstraßen kann erweitert werden bis nach Markdorf auf einem Weg entlang des Mühlbachtals.

Vorschläge zur Komplettierung der Radwege von Markdorf über Riedheim, Schnetzenhausen nach FN  
(Details auf den folgenden Seiten 4 bis 6)



Der Radwegverbindung von Markdorf entlang des Mühlbachtals fehlt im markierten roten Bereich die Asphaltierung, die auf den grün markierten Abschnitten bereits besteht.

Zudem empfiehlt sich eine Verbindung zum Klinikum.  
Mit einer Zufahrt von der L328b zum Klinikum (Nähe Hardhof) ist das Klinikum von Spaltenstein und Kluftern her aber auch von Markdorf auf dem Weg entlang des Mühlbachtals auf direktem kurzem Weg zu erreichen.



**a2) Von Kluffern in die Kernstadt Friedrichshafen** über den Blütenweg zur Eichenmühle weiter entlang der Bahnlinie nach Fischbach, Manzell (MTU, Kaufland), Seemooser Horn (ZU), Seemoos (Schwimmbad)



Fotos oben: Dem neuen Radweg über die B31 bei der Eichenmühle fehlt eine adäquate Fortsetzung nach Fischbach.

In den oben aufgeführten Beispielen fehlen jeweils kürzere Abschnitte mit akzeptablen Breiten und/oder Fahrbahnqualitäten, die mit geringem finanziellem Aufwand ertüchtigt werden können. So entstehen attraktive, schnelle Radverbindungen über Entfernungen von 10 und mehr Kilometern in die Kernstadt und bedeutende andere Ziele in Friedrichshafen.

#### zu 5. Geschwindigkeitsbegrenzungen für den Kfz-Verkehr insbesondere an Querungsstellen des Radverkehrs

**Beispiel Radweg vom Kreisverkehr Hochstraße über Schnetzenhausen nach Spaltenstein (L328b):** Auf dieser Strecke muss der Radfahrer 3-mal die Straßenseiten wechseln, erstmals bei der Henry-Dunant-Straße, dann am Ortseingang Schnetzenhausen und am Ortsausgang Schnetzenhausen. Die Fahrbahnwechsel sind mit Stopps verbunden und gefährlich. Die Fahrt beginnt auf einem Schutzstreifen, geht weiter auf einem gegenläufigen Geh-Radweg mit zu geringer Breite und mangelhafter Fahrbahndecke und ausgebrochenen Fahrbahnrändern und führt über einen schmalen Schutzstreifen durch Schnetzenhausen. Nur eine kleine Neubaustrecke vor Schnetzenhausen erfüllt die notwendige Qualität eines attraktiven Radwegs.

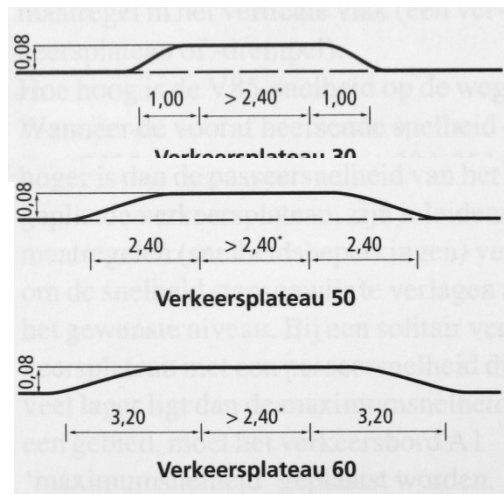
**Querungshilfen:** Für die notwendigen Querungsfahrten der Radfahrer sollte der Kfz-Verkehr innerorts nicht schneller als Tempo30, außerorts Tempo50 fahren, um ein sicheres Queren des Radverkehrs zu ermöglichen.

Vielerorts wie auf der Klufturner Straße (L328b) beim Spaltensteiner Knoten der 31neu oder der Einmündung des Riedwegs in die L328b am Ortsrand von Schnetzenhausen fehlen Querungshilfen.

**Vorschlag:** Bauen von Verkehrsplateaus auf den Straßen, die den Kfz-Verkehr zu Geschwindigkeiten bewegen, die eine sichere Querung der Radler möglichst ohne Absteigen ermöglichen (siehe Video in der Anlage). So lässt sich die Sicherheit für den Kfz- als auch den Rad- und Fußverkehr erhöhen. Diese Variante der Gestaltung von Querungen und Kreuzungen sollte auch für die Kreuzung der L328b an der Girishalde (Spaltenstein) untersucht werden, für die ein Kreisverkehr geplant war, der aber aus Kostengründen und Problemen des Grundstückserwerbs nicht verwirklicht wurde.

#### **Gestaltungsrichtlinien (Maße in Meter) aus den Niederlanden:**

Damit Fahrzeuge nicht „Aufsitzen“ und beschädigt werden, empfiehlt es sich, die Plateaus nur 8 cm hoch zu bauen. In der Darstellung unten sind die Rampenlängen abhängig von der geforderten maximalen Geschwindigkeit 30, 50 und 60 km/h dargestellt. Um Verkehrsplateaus für Busse und Lastwagen befahrbar anzulegen, sollte die Plateau-Länge auf mindestens 8 bis 10 Meter ausgedehnt werden.



#### zu 6. Verpflichtung der Baufirmen zur Wiederherstellung der kompletten, ursprünglichen Oberflächenqualität von Rad- und Gehwegen

Insbesondere unter Rad- und Gehwegen werden Versorgungsleitungen (Strom, Gas, Wasser, Kabel für Telefon, Internet usw.) verlegt. Hierfür werden die Asphaltdecken lokal aufgebrochen und schließlich lokal neu asphaltiert. Diese Bereiche sinken oftmals ab, es entstehen Längs- und Querrillen und -absätze. Es ist zu prüfen, ob die Baufirmen verpflichtet werden können, die ursprüngliche Oberflächenqualität der Wege wiederherzustellen, indem sie die gesamte Wegbreite neu asphaltieren.



Foto-Beispiel für Quer- und Längsrillen sowie Pfützen durch Absenkungen, die durch diverse Bauarbeiten und lokale Reparatur-Asphaltierung entstanden sind.

Mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Sigg

Heinz Tautkus

Bernd Caesar