

Auswertung Radbefahrung vom 23.05.2022



Bildquelle: Stadt Radolfzell | Theile



Bildquelle: Stadt Radolfzell | Theile

Kristof Ehrlich – Radverkehrsbeauftragter
Stabsstelle Umwelt-, Klima- und Naturschutz

23.09.2022

TOP

I **Vorstellung Stationen der Radbefahrung**

Station 1: Bahnhof und angrenzende Fahrradstraße Karl-Wolf-Straße

Station 2: Radwegeführung Ortsdurchfahrt Böhringen

Station 3: Radweg Böhringen nach Radolfzell

Station 4: BEZ Kreisel und Anschluss Zeppelinstraße

Station 5: Höristraße

Station 6: Anschluss Nordstadt

Station 7: Konstanzer Straße

Station 8: Geh-/Radweg Karl-Wolf-Straße östl. des Bahnhofs

II **Vorstellung sonstige Punkte (Auswahl)**

Herstellung von Randmarkierungen

Bevorrechtigung Radverkehr entlang L226 (Radolfzell – Steißlingen)

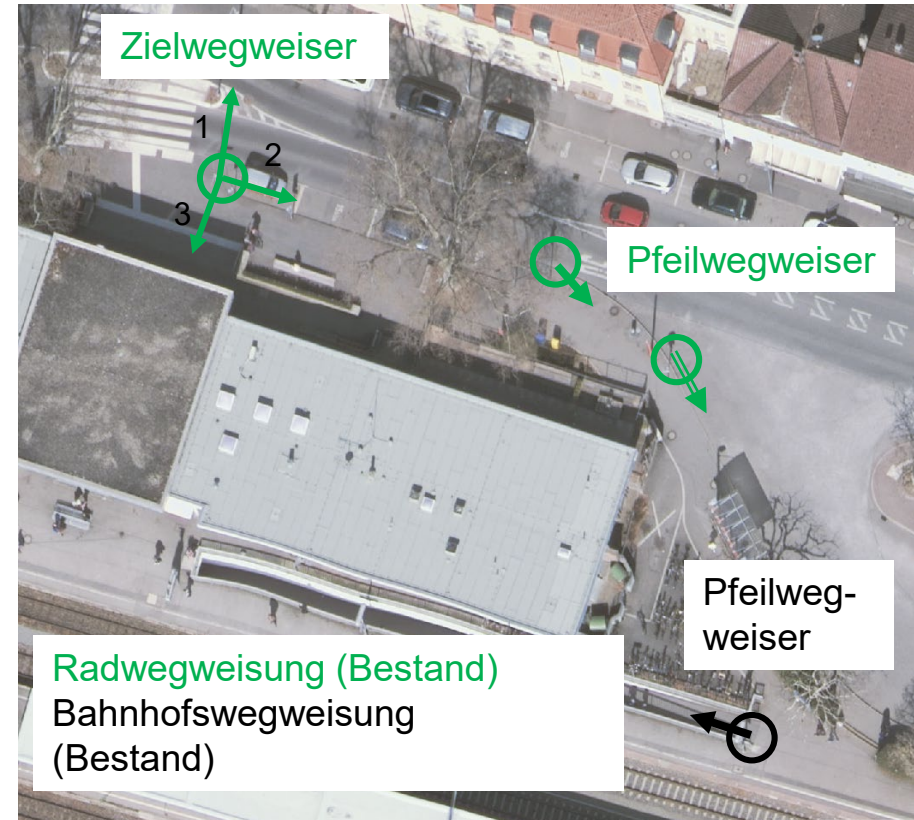
Optimierung von signalisierten Kreuzungen für schnellere Querung des Radverkehrs

III **Zusammenfassung / Maßnahmenübersicht**



I – Station 1: Bahnhof und angrenzende Fahrradstraße Karl-Wolf-Straße

- Mangelhafte, unklare Beschilderung zum Zugang der Nordrampe



I – Station 1: Bahnhof und angrenzende Fahrradstraße Karl-Wolf-Straße

→ Im Sinne der Vermeidung eines Schilderwalds kein zusätzlicher Radwegweiser

M1 in Umsetzung: Ergänzung
Bahnhofsbeschilderung

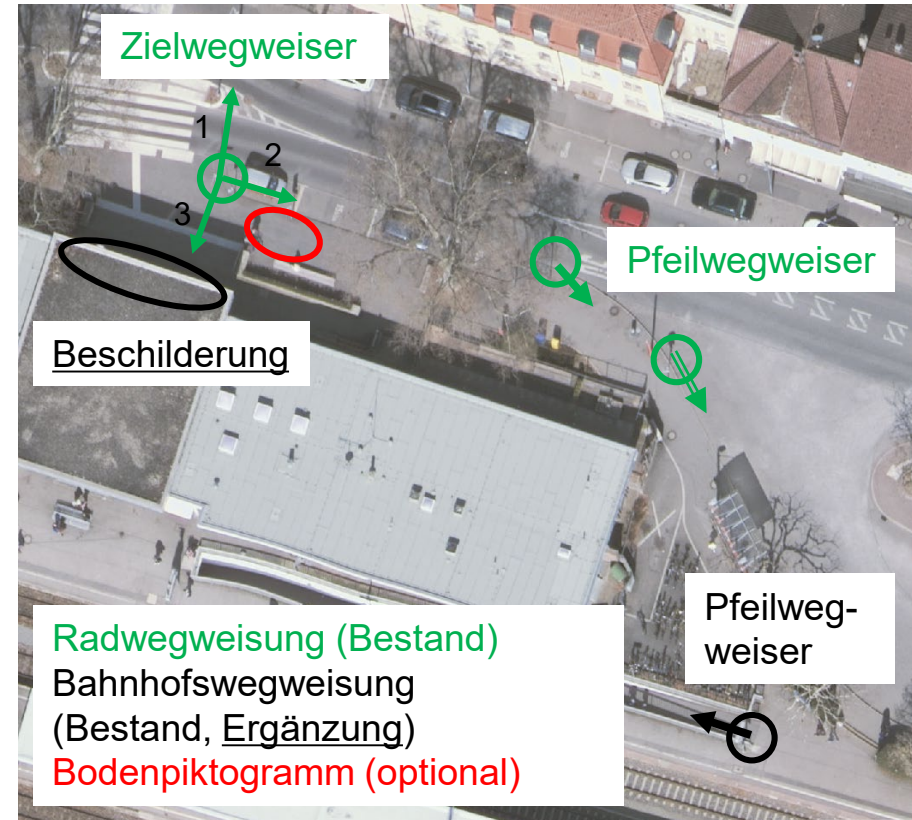
M2 mittelfristig: Optional
Bodenpiktogramm mit Hinweis auf
Rampe

Zeitraum der definierten Maßnahmen (M..)

Kurzfristig: Umsetzung ≤ 1 Jahr

Mittelfristig: Umsetzung 1-4 Jahre

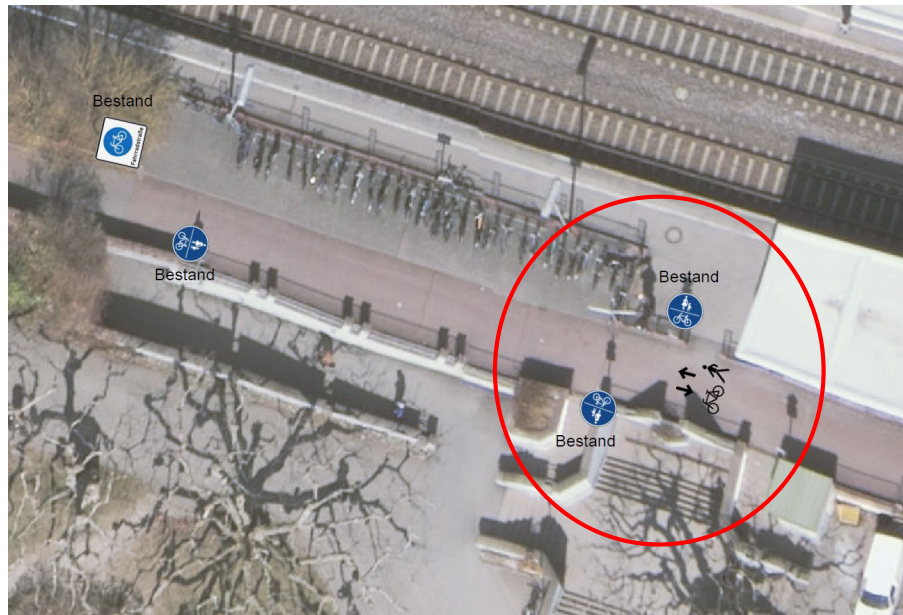
Langfristig: Umsetzung > 4 Jahre



I – Station 1: Bahnhof und angrenzende Fahrradstraße Karl-Wolf-Straße

- Konflikt zwischen Fußgängern vom/zum Bahnsteig Gleis 6 und Radfahrern entlang Bodenseeradweg

M3 kurzfristig: Markierung Bodenpiktogramm Fahrrad und Fußgänger mit Pfeil im kritischen Querungsbereich



Bildquelle: Stadt Radolfzell | Ehrlich



I – Station 1: Bahnhof und angrenzende Fahrradstraße Karl-Wolf-Straße

- fehlende Beleuchtung

M4 kurzfristig: Nachrüstung von Beleuchtungsanlagen im Zuge des Molenausbaus an neuer Pergola

M5 mittelfristig: Ergänzung / Erneuerung Beleuchtung im Zuge Fahrradwegeausbau (geradlinigere Führung)



I – Station 1: Bahnhof und angrenzende Fahrradstraße Karl-Wolf-Straße

- Konflikt von fahrenden Radfahrern im Fußgängerbereich
- Radführung/Verschwenkung wird oftmals zu spät wahrgenommen bzw. nicht akzeptiert

M6 kurzfristig: Verdeutlichung der Linienführung mittels Farbmarkierung

M7 mittelfristig: Aufbrechung der geraden Achse durch Vorziehen und Entschärfung der Verschwenkung



I – Station 1: Bahnhof und angrenzende Fahrradstraße Karl-Wolf-Straße

- Konflikt mit Fußgängern im Bereich der Fahrradstraße
- Regelung Fahrradstraße wird nicht akzeptiert bzw. nicht erkannt

M8 langfristig: Fahrbahndeckenerneuerung (Breite mgl. 3,50 m) mit durchgängiger Randmarkierung und Bodenpiktogramm Zeichen 244.1 StVO



I – Station 1: Bahnhof und angrenzende Fahrradstraße Karl-Wolf-Straße

- Unbefestigter, schmaler Geh-/Radweg (Breite 2,0 m) mit wassergebundener Schicht
- Keine Bevorrechtigung auf Höhe der Zufahrt zum Bora-Hotel

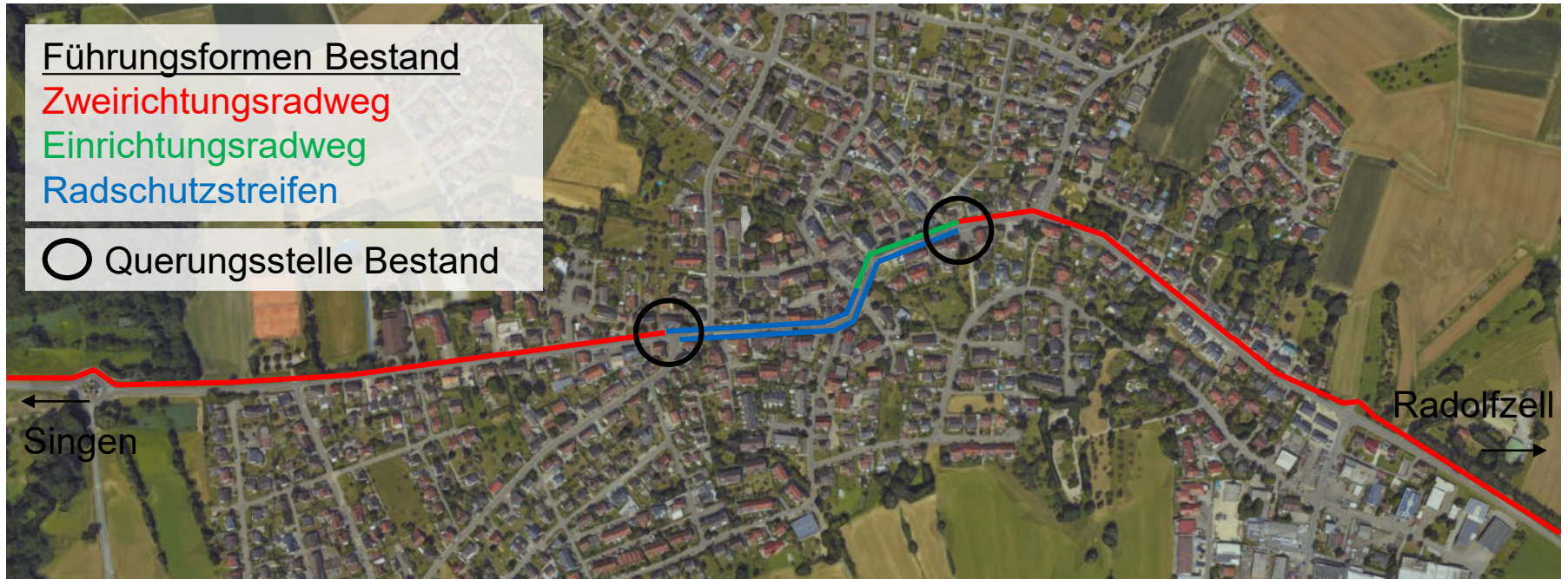


M9 mittelfristig: Wegeausbau mit Asphaltdecke, Breite 2,50 m

M10 mittelfristig: Bevorrechtigung mit Radverkehrsfurt und Bodenpiktogramm Fahrrad



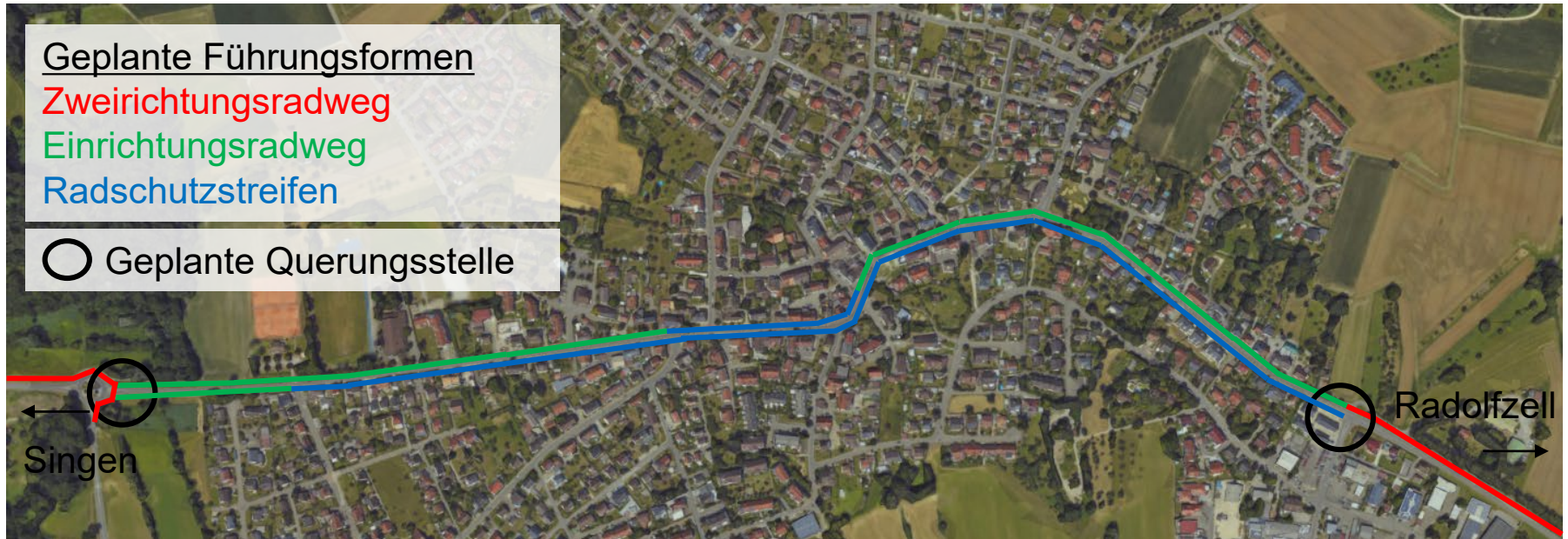
I – Station 2: Radwegeführung Ortsdurchfahrt Böhringen



- keine einheitliche Radverkehrsführung
- Unkomfortable Querungsstellen für Radfahrer aus Richtung Singen kommend
- Zweirichtungsweg Breite ca. 2 m
- Zusätzliche Einengung Gehweg und Zweirichtungsweg durch Baumscheiben



I – Station 2: Radwegeführung Ortsdurchfahrt Böhringen



M11 mittelfristig: Richtungsbezogene Radwegeführung, Aufhebung Zweirichtungsradwege innerorts, Weiterführung Radschutzstreifen

- + Minimierung des Gefahrenpotentials in Kreuzungsbereichen
- + Minimierung Konfliktpunkte mit dem Fußgängerverkehr
- + Mehr Flächen für den Rad- und Fußverkehr
- + Höhere Reisegeschwindigkeit



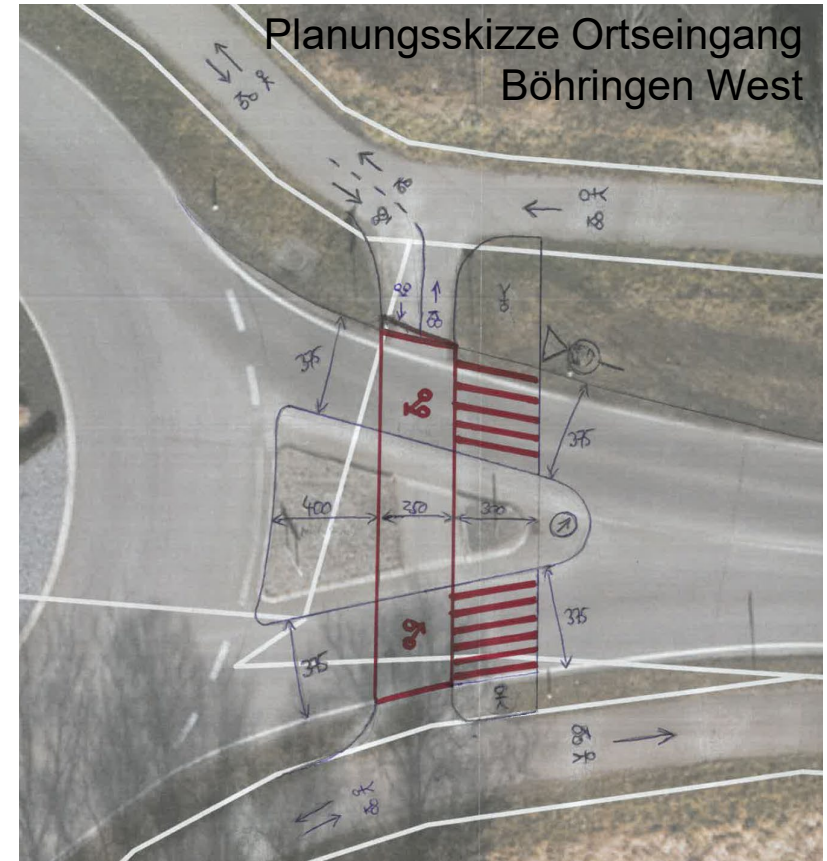
I – Station 2: Radwegeführung Ortsdurchfahrt Böhringen

M12 kurzfristig: Erweiterung Tempo 30-Bereich in der Ortsdurchfahrt

M13 mittelfristig: Bevorrechtigung Radweg/Gehweg über Querungsstelle Singener Straße mittels Radverkehrsfurt und Fußgängerüberweg



Bildquelle: Stadt Radolfzell | Ehrlich



I – Station 2: Radwegeführung Ortsdurchfahrt Böhringen

- keine Bevorrechtigung für Radfahrer aus Richtung Singen
- Verschwenkung des Radwegs



M14 mittelfristig:

Geradlinige Radverkehrsführung,
Bevorrechtigung mittels Radverkehrsfurt,
Aufgeweiteter Radaufstellstreifen als
Sicherung des linksabbiegenden
Radverkehrs



I – Station 3: Radweg Böhringen nach Radolfzell

- Schlechter Wegezustand mit vielen Unebenheiten und Rissen im Belag
- Breite zwischen 1,80 m (Engstelle Höhe Privatgrundstück) und 2,50 m

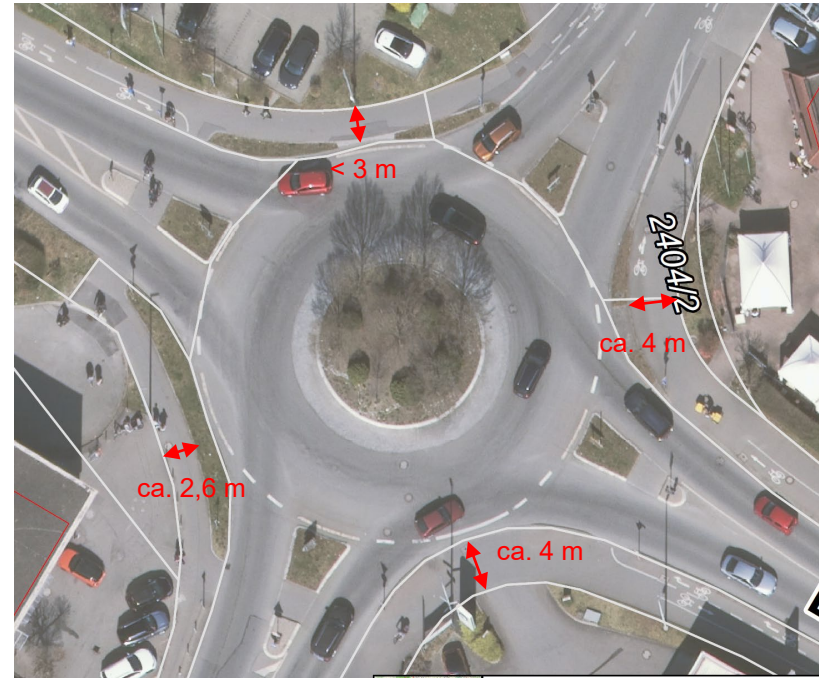
M15 mittelfristig: Deckenerneuerung und geringfügige Verbreiterung des bestehenden Radwegs, nach Möglichkeit auf Regelbreite 2,50 m
Zwangspunkte:

*Böschung zur Bodenseestraße,
Beleuchtungsmasten mit Fundament,
größtenteils geschützte Biotopflächen
(Moore, Sümpfe, Röhrichbestände,
Riede, Gewässervegetation)*



I – Station 4: BEZ Kreisel und Anschluss Zeppelinstraße

- Keine direkte Fahrmöglichkeit für Radfahrer aus Richtung Stadtmitte mit Fahrtziel Rewe/Toom bzw. aus Richtung Singen mit Fahrtziel Nordstadt
- Platz- und Grundstücksverhältnisse lassen keine Lösung für direkte Fahrmöglichkeiten zu (Mindestbreite Zweirichtungsradweg 2,50 m, Gehweg 2,50 m)
- Gesamtausbau mit deutlicher Aufweitung der Zuwege/Zufahrten und Optimierung der Querungsstellen notwendig



I – Station 4: BEZ Kreisel und Anschluss Zeppelinstraße

- Gehwegabsenkung beim REWE wird oftmals von Kfz als Ausfahrt zum Kreisverkehr genutzt, gefährliche Situationen für Fußgänger / Radfahrer
- Weg kann durch Poller oder sonstige Barrieren nicht für Kfz unpassierbar gemacht werden, da dies wiederum potentielle Gefahren für den Radverkehr wären

M16 kurzfristig: Bodenpiktogramm
Fahrrad/Fußgänger



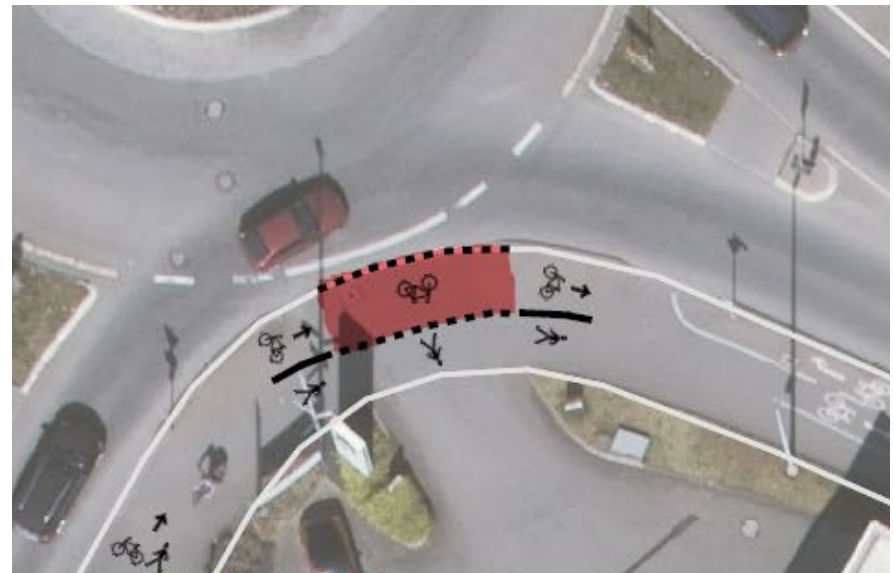
Bildquelle: Stadt Radolfzell | Ehrlich



I – Station 4: BEZ Kreisel und Anschluss Zeppelinstraße

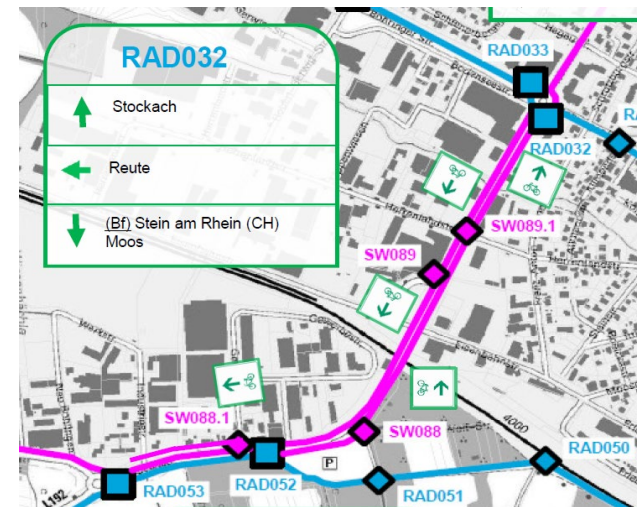
- Konflikte im Bereich der Tankstellenzufahrt zwischen Kfz und Fußgänger/Radfahrern

M17 kurzfristig: Optische Trennung des Geh-/Radwegs und Radfurmarkierung im Bereich der Tankstellenzufahrt



I – Station 4: BEZ Kreisel und Anschluss Zeppelinstraße

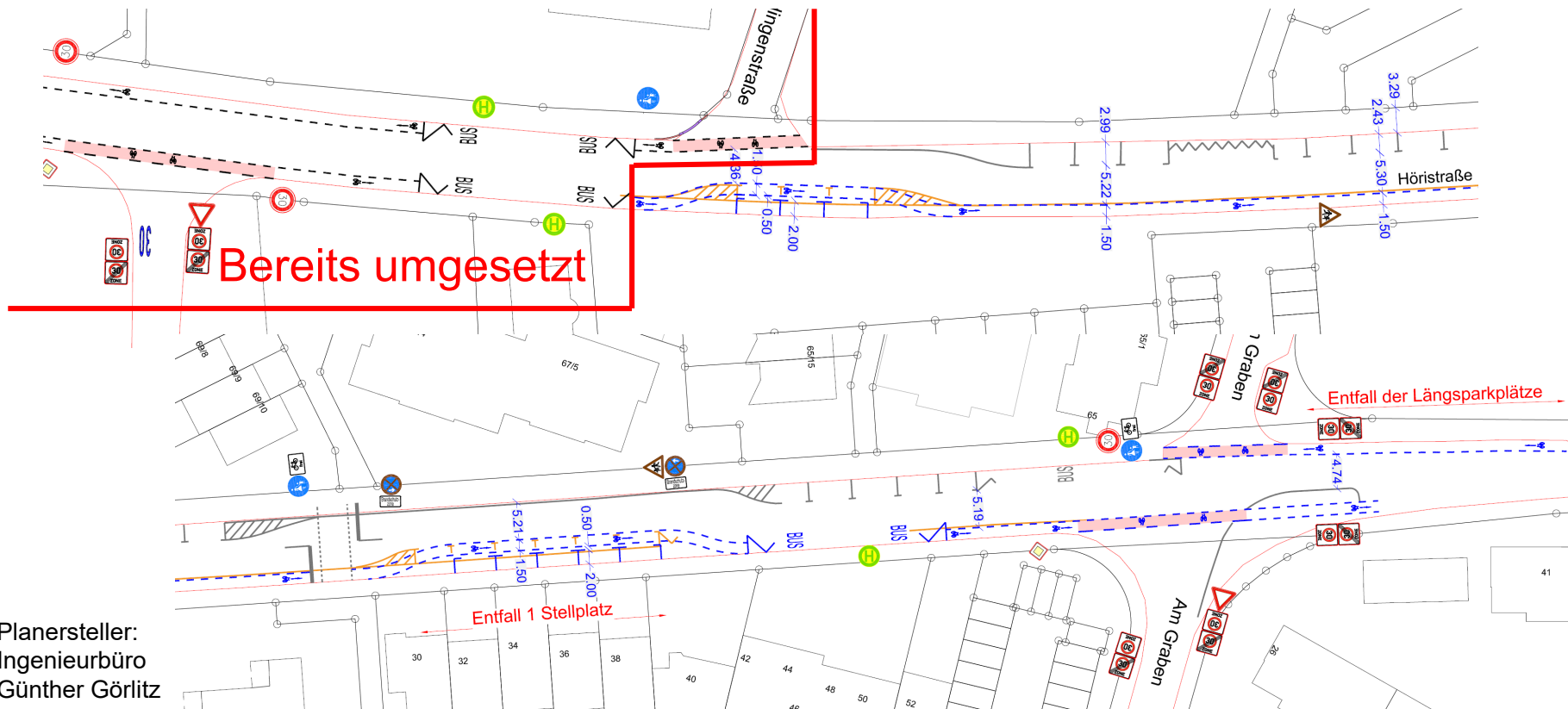
- fehlende Wegweisung am Kreisverkehr Richtung See über Bora-Hotel, Seepromenade, Karl-Wolf-Str.)
 - Querungsmöglichkeiten im Zuge der Zeppelinstraße problematisch
- städtische Radwegweisung erfolgt i.d.R. auf Haupttrouten sowie auf - den aktuellen Vorgaben entsprechend - ausgebauten Radwegen (Stein a.R. und Moos sind hier die Ausnahme, da alternative Radführung mit zu großen Umwegen verbunden)
- richtungsbezogene Radwegeführung bis zum Kreisverkehr L192 Radolfzeller Straße /L220 Zeppelinstraße
- Ergänzung Wegweisung Richtung See mit entsprechender Infrastruktur (Ausbau Radwege inkl. Querungsstellen) möglich



I – Station 5: Hörstraße

- Netzlücke zwischen Hohenfriedingenstraße und Am Graben

M18 kurzfristig: Weiterführung Radschutzstreifen



Planersteller:
Ingenieurbüro
Günther Görlitz



I – Station 6: Anschluss Nordstadt

Heutige Route

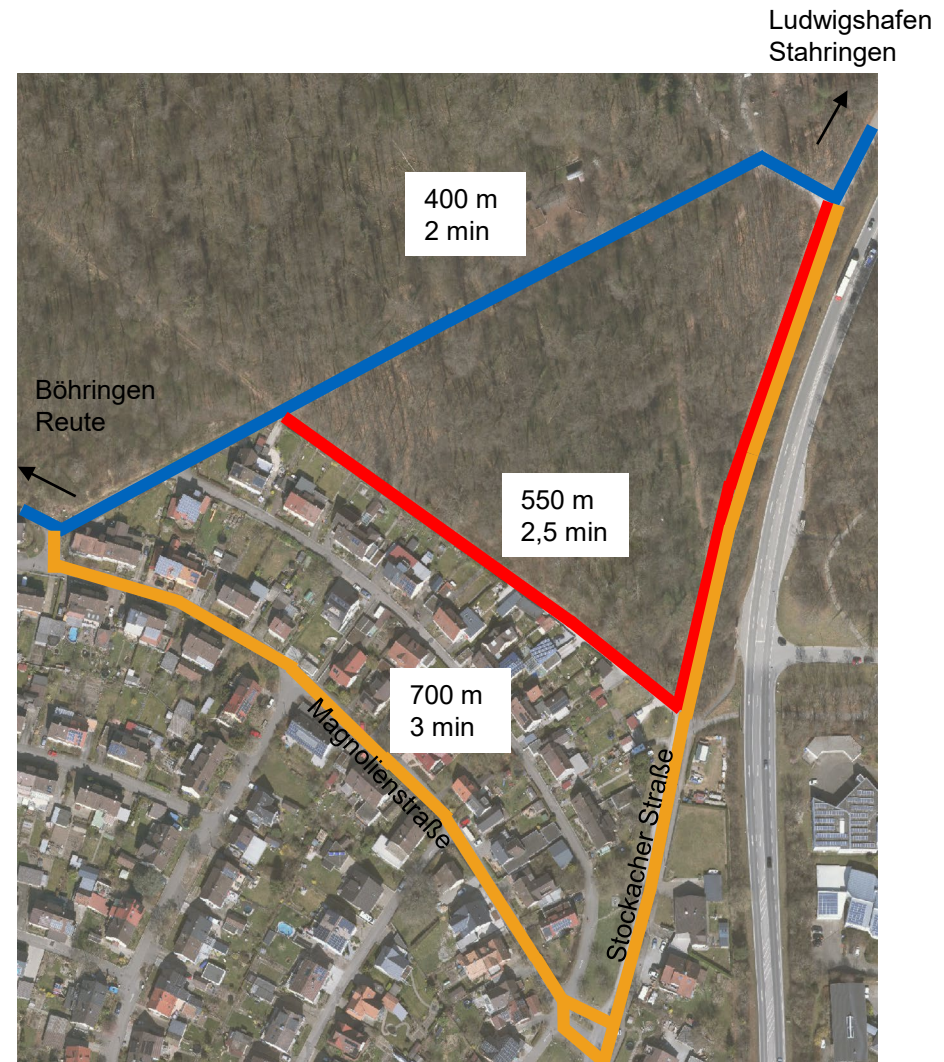
- + Kürzeste, schnellste Verbindung
- 270 m unbefestigt, Schotter
- Wegeausbau mit Breite 2,50 m, Kosten ca. 70.000 €

Alternativroute

- 210 m unbefestigt, Schotter
- Wegeausbau mit Breite 2,50 m, Kosten ca. 53.000 €
- Verkehrssicherheit, eingeschränkte Sichtbeziehung Krz. Stockacher Str.

Favorisierte Route

- + Kein Wegeausbau notwendig
- + Verkehrssicherheit, gute Sichtbeziehungen Krz. Stockacher Str.
- Längste Verbindung



I – Station 7: Konstanzer Straße

- Subjektive Verkehrssicherheit niedrig (zu hoher Geschwindigkeitsunterschied zwischen den Verkehrsteilnehmern führt zu “gezwungenen” Überholmanövern, unzureichender Mindestabstand beim Überholen)
- Abschnittsweise Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 in Prüfung (Anordnung eines Überholverbots gemäß VZ 277.1 wäre obsolet)



M19 umgesetzt: Sicherheitsmaßnahme
“Abstand halten – Danke” in Konstanzer Straße installiert

Sicherheitsmaßnahmen allgemein:

M20 in Umsetzung: Sicherheitskampagne “Mit Abstand sicher”

M21 kurzfristig: Öffentlichkeitsarbeit und Aufklärungskampagne in Zusammenarbeit mit dem ADFC in Planung



I – Station 8: Geh-/Radweg Karl-Wolf-Straße östl. des Bf

- Radwegeführung zu umwegig
- unübersichtliche Bereiche, Einschränkung der Sichtbeziehungen

→ **Geradlinigere Radverkehrsführung durch Wegeverlegung**, Umsetzung nach zeitlicher Abhängigkeit von tangierenden Projekten

M22 mittelfristig:
nach Ausbau der
Mole, 1. Bauabschnitt



M23 langfristig:
nach Ausbau der
Mole, 2. Bauabschnitt



M24 langfristig:
im Zuge Seebärplanung nach
Abriss der Toilettenanlage



Bildquellen: Stadt Radolfzell | Ehrlich



I – Station 8: Geh-/Radweg Karl-Wolf-Straße östl. des Bf

- Gemeinsamer Geh-/Radweg (Breite $\geq 2,5$ m) führt zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern (insb. morgens und nachmittags sind hier viele Schüler unterwegs), alternative Fußwegeverbindung besteht
- Keine Aufhebung vorgesehen, da Breite nicht ausreichend (Zweirichtungsradswege mind. 3,0 m; Fahrradstraße mind. 3,5 m)
- Problem entschärft sich mit künftiger geradliniger Führung



Bildquelle: Stadt Radolfzell | Ehrlich



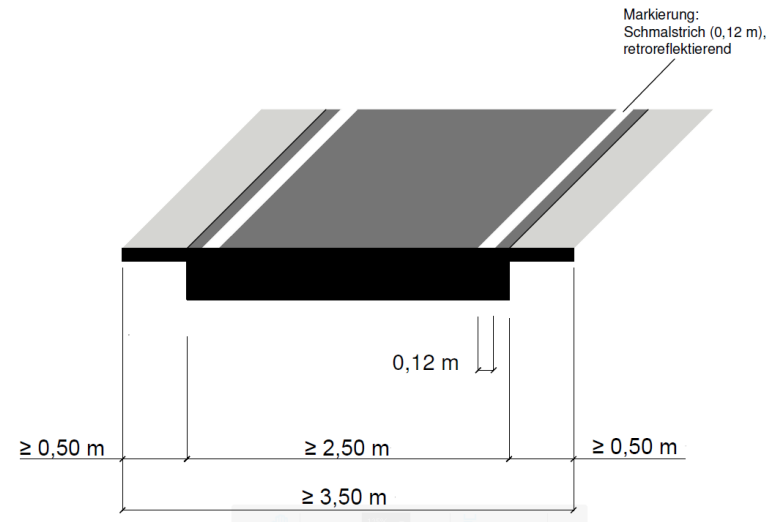
II – Sonstige Punkte: Herstellung von Randmarkierungen

ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.2.2:

„Um den Wegverlauf auch bei Dunkelheit zu verdeutlichen, kann entweder eine Beleuchtung oder eine Fahrbahnrandmarkierung mittels durchgehendem Schmalstrich (retroreflektierend), sofern der Rand nicht anderweitig gut erkennbar ist, in Frage kommen.“

Anwendungsbereiche:

- *außerorts auf Radwegen bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen, wenn die Wege unbeleuchtet sind und im Alltagsverkehr auch bei Dunkelheit befahren werden*



Quelle: Ministerium für Verkehr Bawü,
Musterlösungen für Radverkehrsanlagen, S. 49



II – Sonstige Punkte: Herstellung von Randmarkierungen

Priorität 1

M25 mittelfristig: RadNETZ **Gütt – Stah**, Länge ca. 1,3 km, Breite ≥ 3 m

M26 mittelfristig: RadNETZ **Gütt – Ligg**, Länge ca. 1,3 km, Breite $\geq 2,4$ m

Priorität 2

M27 mittelfristig: Hauptroute **Rz – Gütt**, Länge ca. 2,0 km, Breite ≥ 3 m

M28 mittelfristig: Hauptroute **Rz – Mögg**, Länge ca. 2,0 km, Breite $\geq 2,2$ m

Priorität 3

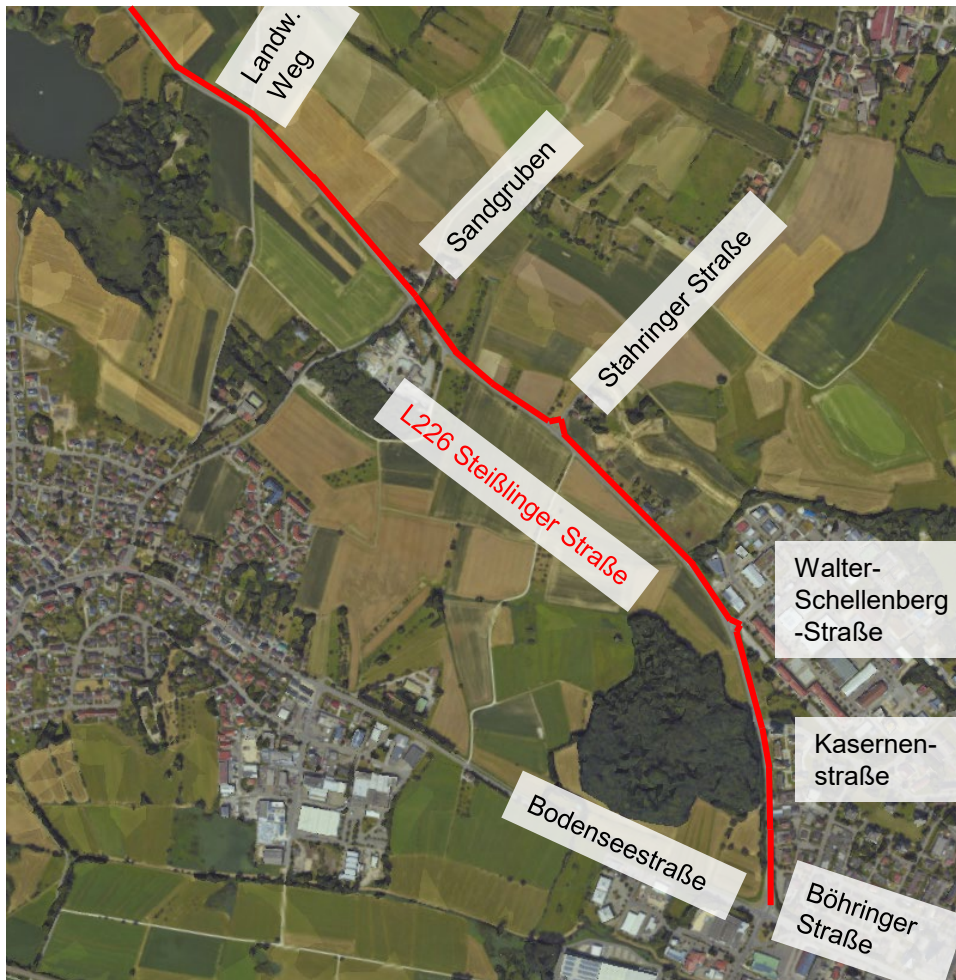
M29 mittelfristig: Hauptroute **Mögg – Ligg**, Länge ca. 1,2 km, Breite $\geq 2,2$ m

M30 mittelfristig: Hauptroute **Rz – Böhr entl. L220**, Länge ca. 1,6 km, Breite ≥ 3 m

→ *Hauptroute **Mögg – Gütt**, Länge ca. 1 km, Breite 1,7-2,0 m -> zunächst Verbreiterung erf.*



II – Sonstige Punkte: Bevorrechtigung Radverkehr entlang L226 (Radolfzell – Steißlingen)



II – Sonstige Punkte: Bevorrechtigung Radverkehr entlang L226 (Radolfzell – Steißlingen)

ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3.2: *Im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs oder bei einmündenden Straßen mit geringer Verkehrsbelastung kann der Radverkehr auch bevorrechtigt über die untergeordnete Straße geführt werden. Dann sollen die Furten möglichst nur 2,00 m, keinesfalls weiter als 4,00 m vom Rand der übergeordneten Straße abgesetzt werden.*

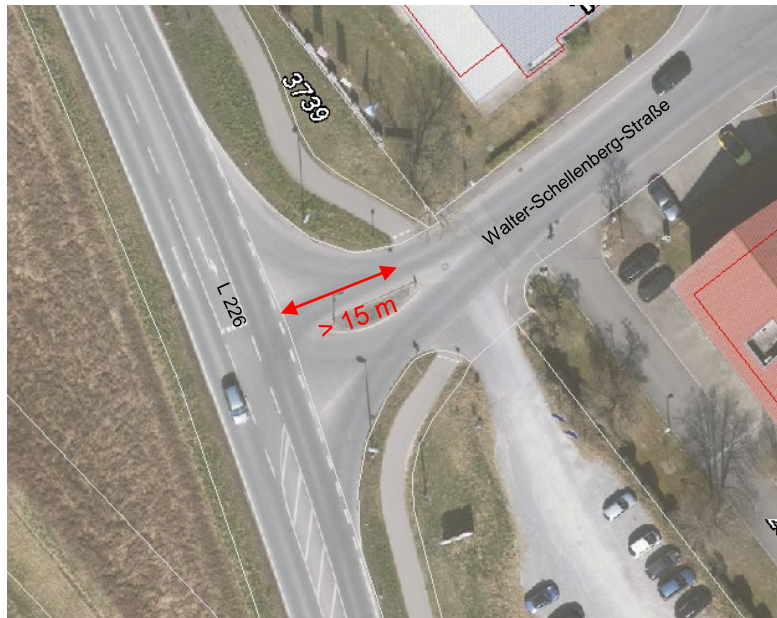
VwV- § 9 StVO - Vorrang des geradeausfahrenden Radlers neben der Fahrbahn vor Abbiegern: *“Der Radverkehr fährt nicht mehr neben der Fahrbahn, wenn ein Radweg erheblich (ca. 5 m) von der Straße abgesetzt ist.”*



II – Sonstige Punkte: Bevorrechtigung Radverkehr entlang L226 (Radolfzell – Steißlingen)

Keine Bevorrechtigung

→ Einmündung **Walter-Schellenberg-Straße** (Baulastträger Stadt)



Keine Bevorrechtigung

→ Einmündung **Stähringer Straße** (Baulastträger Land)

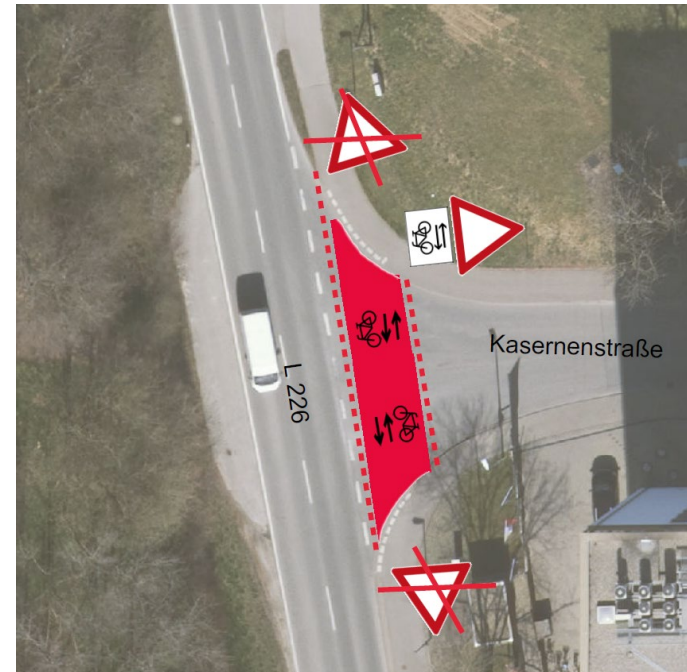


II – Sonstige Punkte: Bevorrechtigung Radverkehr entlang L226 (Radolfzell – Steißlingen)

M31 kurzfristig: Bevorrechtigung Radverkehr an der Einmündung **Kasernenstraße** (Baulastträger Stadt/Land) mit Radverkehrsfurt

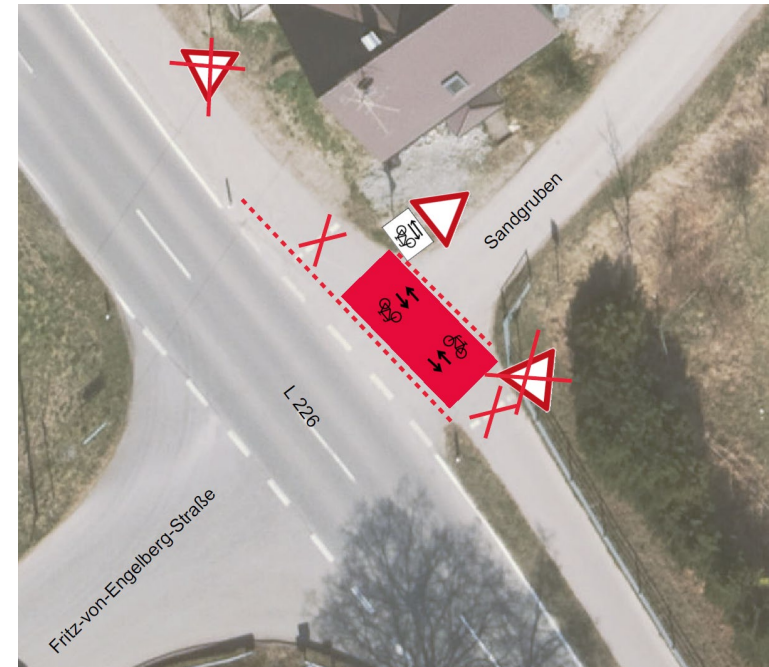


Bildquelle: Stadt Radolfzell | Ehrlich



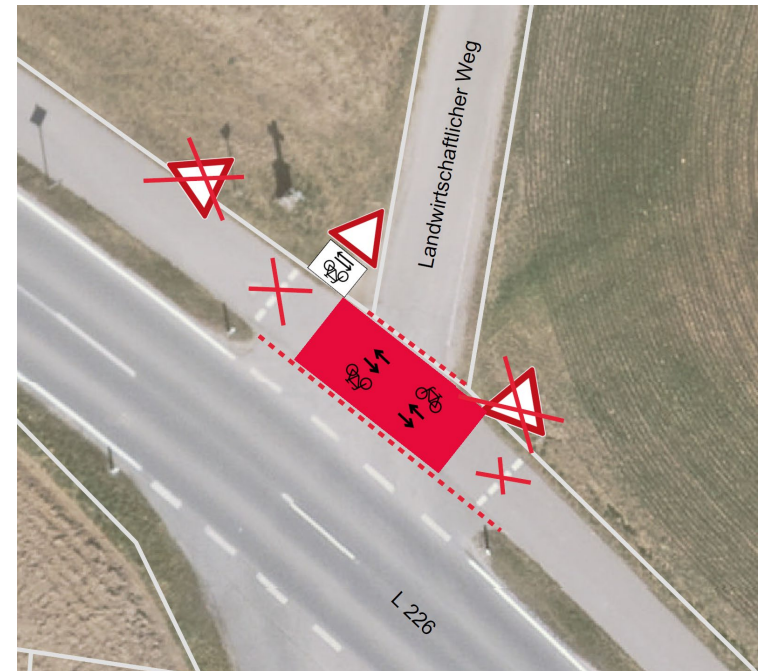
II – Sonstige Punkte: Bevorrechtigung Radverkehr entlang L226 (Radolfzell – Steißlingen)

M32 kurzfristig: Bevorrechtigung Radverkehr an der Einmündung Sandgruben (Baulastträger Land) mit Radverkehrsfurt



II – Sonstige Punkte: Bevorrechtigung Radverkehr entlang L226 (Radolfzell – Steißlingen)

M33 kurzfristig: Bevorrechtigung Radverkehr an der Einmündung **Landwirtschaftlicher Weg** (Baulastträger Stadt/Land) mit Radverkehrsfurt



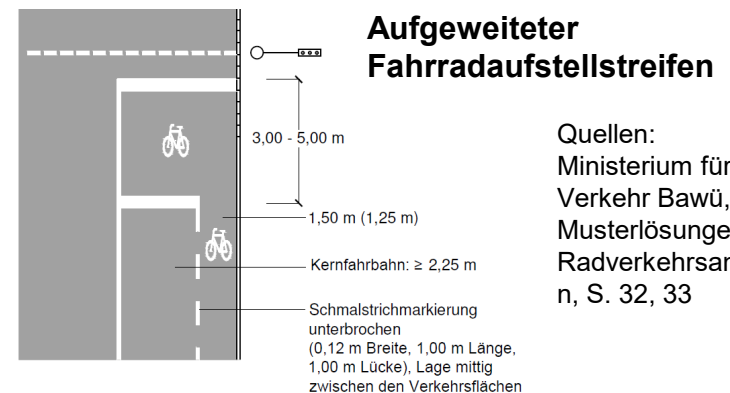
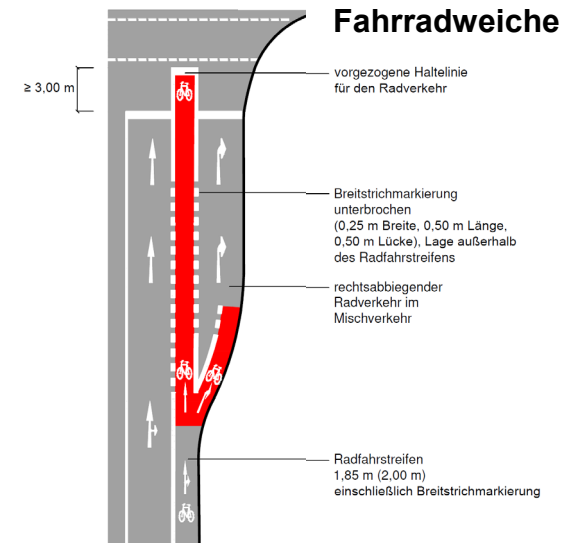
II – Sonstige Punkte: Optimierung von signalisierten Kreuzungen für schnellere Querung des Radverkehrs

Geprüfte übergeordnete Kreuzungen:

- **Haselbrunnstraße – Friedhofstraße**
- **Haselbrunnstraße – Sankt-Meinrads-Platz**
- **Zeppelinstraße – Herrenlandstraße**

→ aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens (DTV > 20.000 Kfz) entlang der Landesstraße L 220 Haselbrunnstraße ist keine Optimierung der Grünphasen für den Fuß- und Radverkehr möglich

→ Radverkehrsanlagen mit Überholung des Kfz-Verkehrs und Aufstellflächen vor den Ampelanlagen nur mit deutlicher Aufweitung des Straßenraums und Eingriff in Privatflächen verbunden

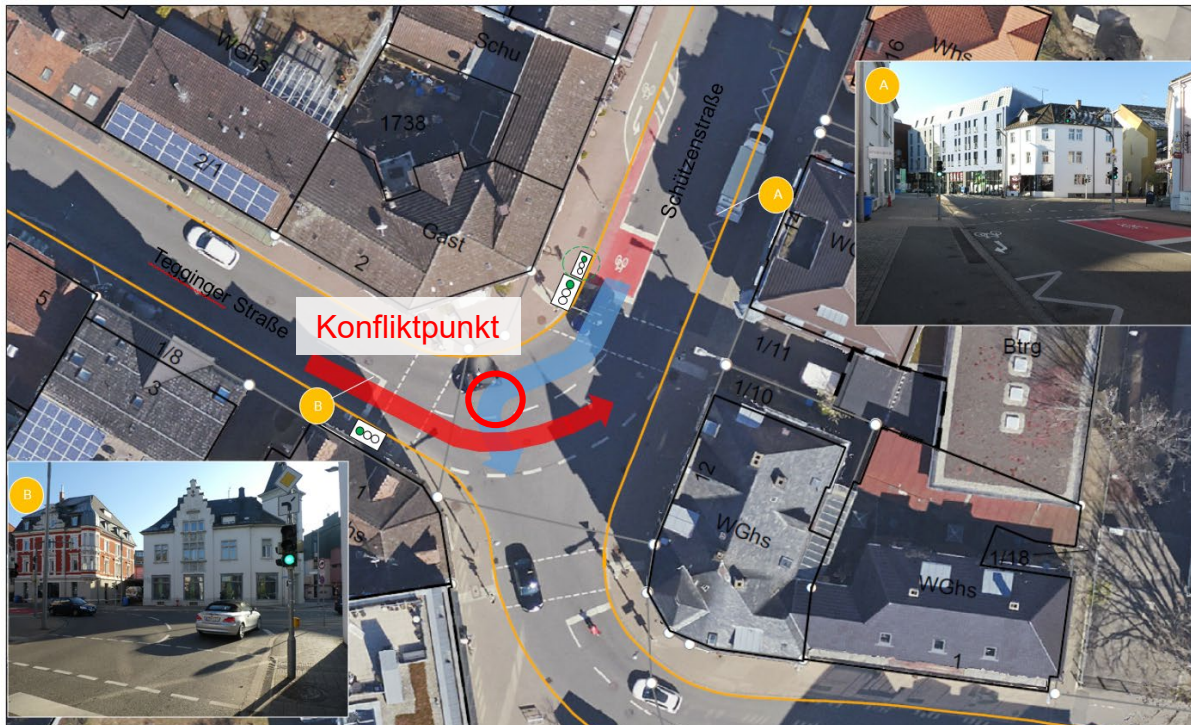


Quellen:
Ministerium für Verkehr Bawü,
Musterlösungen für Radverkehrsanlagen, S. 32, 33



II – Sonstige Punkte: Optimierung von signalisierten Kreuzungen für schnellere Querung des Radverkehrs

- Abbiegende Radfahrer in Richtung Tegginger Straße müssen auf den zeitgleich grün geschalteten Gegenverkehr warten, eingeschränkte Verkehrssicherheit, Beeinträchtigung für nachfließenden Verkehr



M34 kurzfristig:
Vorgeschaltete
Grünphase
(ca. 10-15 sek) für den
Radverkehr mittels
separater
Fahrradampel



III – Zusammenfassung / Maßnahmenübersicht

3 umgesetzte Maßnahmen/Maßnahmen in der Umsetzung

M1: Ergänzung Bahnhofsbeschilderung

M19: Sicherheitsmaßnahme Konstanzer Straße “Abstand halten – Danke”

M20: Sicherheitskampagne “Mit Abstand sicher”



III – Zusammenfassung / Maßnahmenübersicht

12 kurzfristige Maßnahmen, Umsetzung ≤ 1 Jahr

M3: Markierung Bodenpiktogramm Fahrrad / Fußgänger im kritischen Querungsbereich des Bahnhofs

M4: Nachrüstung Radwegbeleuchtung Höhe Bahnhof an neuer Pergola

M6: Verdeutlichung der Linienführung Fahrradstraße Höhe Bahnhof mittels Farbmarkierung

M12: Erweiterung Tempo 30-Bereich in der Ortsdurchfahrt Böhringen

M16: Bodenpiktogramm Fahrrad/Fußgänger am BEZ-Kreisel

M17: Optische Trennung des Geh-/Radwegs und Radfurtmarkierung im Bereich der Tankstellenzufahrt am BEZ-Kreisel

M18: Weiterführung Radschutzstreifen Höristraße

M21: Öffentlichkeitsarbeit und Aufklärungskampagne

M31-M33: Bevorrechtigung Radverkehr entlang Steißlinger Straße, Einmündung Kasernenstraße, Sandgruben und landwirtschaftlicher Weg

M34: Vorgeschaltete Grünphase Ecke Schützenstraße/Tegginger Straße



III – Zusammenfassung / Maßnahmenübersicht

16 mittelfristige Maßnahmen, Umsetzung 1-4 Jahre

- M2: Bodenpiktogramm Bahnhof mit Hinweis auf Rampe
- M5: Ergänzung / Erneuerung Radwegbeleuchtung Höhe Bahnhof
- M7: Aufbrechung der geraden Achse der Fahrradstraße durch Vorziehen und Entschärfung der Verschwenkung
- M9: Wegeausbau zwischen Borahotel und Zeppelinstraße
- M10: Bevorrechtigung Fahrradstraße Höhe Zufahrt Bora-Hotel
- M11: Richtungsbezogene Radwegführung Ortsdurchfahrt Böhringen
- M13: Bevorrechtigung Radweg/Gehweg über Querungsstelle Singener Straße
- M14: Geradlinige Radverkehrsführung Böhringen Ortseingang Ost
- M15: Radwegeausbau zwischen Radolfzell und Böhringen, Bodenseestraße
- M22: Geradlinigere Radverkehrsführung Radweg Höhe Bahnhof
- M25-M30: Herstellung Randmarkierung Güttingen – Stahringen, Güttingen – Liggeringen, Radolfzell – Güttingen, Radolfzell – Möggingen, Möggingen – Liggeringen und Radolfzell – Böhringen entlang L220



III – Zusammenfassung / Maßnahmenübersicht

3 langfristige Maßnahmen, Umsetzung > 4 Jahre

M8: Fahrbahndeckenerneuerung Karl-Wolf-Straße

M23, M24: Geradlinigere Radverkehrsführung Radweg östlich des Bahnhofs



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

