

An die Mitglieder
des Gemeinderates Friedrichshafen
(nur per Mail)

ADFC-Stellungnahme zur Sitzungsvorlage 2020 / V 00226, PBU 03.11.2020 „Begleitmaßnahmen B 31 neu: Provisorische Umgestaltung mit Begrünung von Albrecht- und Maybachstraße“

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadtverwaltung legt dem Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt (PBU) am 03.11.2020 einen Vorschlag für die provisorische Umgestaltung der Albrecht- und Maybachstraße vor. Der ADFC begrüßt diese Initiative im Grundsatz, denn der ADFC hatte am 01.09.2020 ein eigenes Konzept zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt¹ veröffentlicht, um zum Zeitpunkt der Eröffnung der B 31 neu dem Radverkehr mehr Platz einzuräumen. Nicht mehr benötigte Kfz-Fahrs Spuren in der Albrecht- und Maybachstraße, wo unter anderem viele Kinder zur Schule radeln, werden im ADFC-Konzept zu breiten und vom Kfz-Verkehr geschützten Radfahrstreifen umgewandelt.

In der vorliegenden Planung der Stadt sollen vorhandene Radfahrstreifen teilweise verschmälert werden, dadurch würde der Abstand des Kraftfahrzeugverkehrs zu Radfahrern geringer als heute. Dies führt zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit und der Attraktivität der Radfahrstreifen.

Bei der Albrechtstraße westlich der Rosenstraße stimmt der ADFC dem städtischen Vorschlag zu, die mittlere Fahrspur provisorisch zu begrünen, allerdings sollte der Radfahrstreifen mindestens 2 Meter breit bleiben und nicht verschmälert werden, wie es im städtischen Konzept vorgesehen ist.

Für die Maybachstraße lehnt der ADFC die Planung mit grünen Inseln zwischen den Kfz-Fahrs Spuren ab, denn der Radfahrstreifen würde dadurch schmaler als heute. Dies hätte negative Auswirkungen auf den Überholabstand des Kfz-Verkehrs zum Radverkehr.

Der ADFC schlägt für die Maybachstraße einen Kompromiss vor, bei dem die grünen Inseln zwischen der südlichen Kfz-Fahrbahn und dem Radfahrstreifen angelegt werden
(Detailinformationen siehe nachfolgende Stellungnahme).

¹ <https://www.adfc-bw.de/bodenseekreis/radverkehr/friedrichshafen/friedrichshafen-single/adfc-fordert-ortsdurchfahrt-friedrichshafen-2021-sofort-vom-kfz-verkehr-entlasten-1/>

Defizite beim städtischen Konzept sieht der ADFC an der Kreuzung der Hochstraße, vor allem bei den Linksabbiegespuren und den zu geringen Breiten der Radstreifen, die dort nur mit 1,5 Meter Breite vorgesehen sind. Auch auf anderen Abschnitten der Albrechtstraße werden im städtischen Konzept geltende Richtlinien für die Anlage von Radfahrstreifen nicht eingehalten, ohne dass zwingende Gründe dafür vorliegen.

Am Maybachplatz, wo derzeit noch durchgängig zweistreifige Fahrspuren vorhanden sind, wandelt das ADFC-Konzept die rechten Spuren bis zur Leutholdstraße durchgehend zu breiten geschützten Radfahrstreifen um, während das städtische Konzept am Maybachplatz fast alles beim Alten belässt. Der ADFC schlägt für die MTU-Mitarbeiter an der Hauptforte außerdem eine sichere Querung über die Fahrbahn vor, die im städtischen Konzept fehlt.

Der ADFC bittet darum, dass dem Gemeinderat in der Ausschusssitzung am 03.11.2020 nicht nur das vorliegende städtische Konzept, sondern als Alternative auch das ADFC-Konzept und der Kompromiss-Vorschlag für die Maybachstraße zur Abstimmung gestellt werden. Nur so kann auf dieser wichtigen Schulroute die Sicherheit des Radverkehrs verbessert werden.

Die detaillierte Stellungnahme des ADFC zum städtischen Konzept ist auf den Folgeseiten dokumentiert. Wir bitten Sie um Unterstützung für unsere Vorschläge und stehen für Rückfragen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Bernhard Glatthaar

Stellungnahme

■ Breite der Kfz-Fahrbahnen und Radfahrstreifen

Dem **ADFC-Konzept** liegt eine einheitliche Querschnittsaufteilung zu Grunde:

- Die Kfz-Fahrbahnbreite des ADFC-Konzepts weist grundsätzlich 3,25 Meter auf (Regelmaß der RAS², auch für hohe Kfz-Verkehrsbelastungen geeignet).
- Radfahrstreifen haben mindestens 2,0 Meter Breite (Empfehlung der ERA³ für hohe Kfz- und Radverkehrsstärken).

In der **städtischen Planung** liegen die Kfz-Fahrbahnbreiten an vielen Abschnitten deutlich über dem RAS²-Regelmaß, während für Radfahrstreifen (außer am Maybachplatz) die Mindestbreite angesetzt wird und sogar unzulässige Unterschreitungen des Mindestmaßes vorgesehen sind:

- Kfz-Fahrbahnen sind mit bis zu 3,7 Meter Breite vorgesehen (Regelmaß 3,25 Meter).
- Die Radfahrstreifen sind auf der Albrecht- und Maybachstraße maximal mit dem Mindestmaß von 1,85 Meter geplant, was der hohen Verkehrsbelastung⁴ nicht gerecht wird.
- Auf der Albrechtstraße ist – bei Kfz-Fahrbahnbreiten von 3,5 Meter – gleichzeitig ein Untermaß der Radfahrstreifen von 1,6 Metern vorgesehen, was gegen geltende Planungsrichtlinien verstößt.

Nur bei einer ausreichenden Breite eines Radfahrstreifens haben Radfahrer die Möglichkeit, bei eng vorbeifahrendem Kfz-Verkehr den Seitenabstand selbst zu vergrößern. Es ist deshalb eine Breite der Radfahrstreifen von > 2 Metern anzustreben, um einen ausreichenden Seitenabstand von Kfz, insbesondere von Lkw zu Radfahrern annähernd gewährleisten zu können.



Albrechtstraße, heutiger Radfahrstreifen mit 1,85 Meter Breite

Das **ADFC-Konzept** enthält auf der Albrecht- und Maybachstraße „geschützte Radfahrstreifen“, welche neben einer Breite von > 2 Metern auch einen Sicherheitsstreifen mit Absperrerelementen zur Fahrbahn enthalten. Diese für die subjektive Sicherheit von Radfahrern wichtige Trennung fehlt bei der städtischen Planung.

² RAS² 06: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, 2006 (FGSV)

³ ERA: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, 2010 (FGSV)

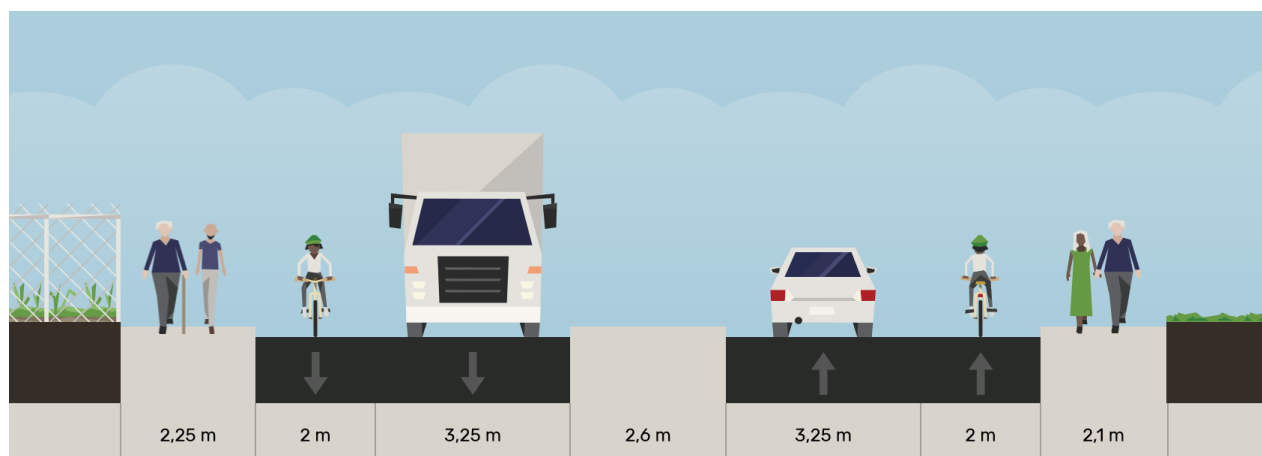
⁴ VEP-Prognose Albrecht- und Maybachstraße nach Freigabe B 31 neu: ca. 14.000 Kfz/Tag

■ Albrechtstraße: Landratsamt bis Rosenstraße

Im **städtischen Konzept** sind die Radfahrstreifen teilweise zu schmal ausgelegt. Für die Sicherheit und Akzeptanz von Radfahrstreifen ist es unabdingbar, die Breite der Radfahrstreifen rechtskonform (Mindestmaß 1,85 Meter) anzulegen. Gemäß der ERA sollen Radfahrstreifen auf stark befahrenen Straßen eine Breite von mindestens 2,0 Meter (analog ADFC-Konzept) aufweisen.

Die Kfz-Fahrbahn sollte gleichzeitig nicht zu breit, sondern konsequent mit der RAS_t-Regelbreite von 3,25 Metern dimensioniert werden (positiv für Geschwindigkeitsakzeptanz und Lärmschutz).

Im **ADFC-Konzept** wird auf der Albrechtstraße folgender Straßenquerschnitt vorgeschlagen:



ADFC-Vorschlag für den Querschnitt auf der Albrechtstraße westlich der Rosenstraße

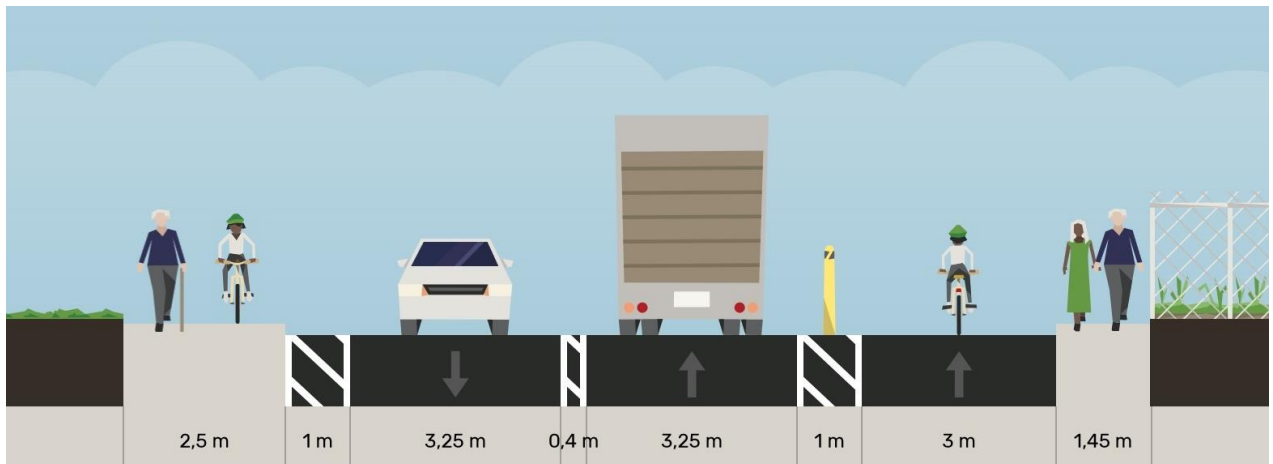
Auf der verbleibenden Mittelspur kann das **städtische Konzept** der provisorischen Grüninseln („Grüner Kasten“) erprobt werden. Da die provisorischen Grüninseln in Flächenkonkurrenz zur Verkehrssicherheit des Radverkehrs stehen, empfiehlt der ADFC, Referenzen bezüglich der langjährigen Haltbarkeit der provisorischen Grüninseln anhand bereits realisierter Anlagen in vergleichbaren Umgebungsbedingungen einzuholen.

■ Albrechtstraße: Rosenstraße bis Hochstraße

Beim **städtischen Konzept** wird der Radverkehr auf der Nordseite der Albrechtstraße vom gemeinsamen Geh- und Radweg (2,5 bis 3,0 Meter Breite) auf einen Radfahrstreifen (1,80 bis 1,85 Meter Breite) verlegt. Der gemeinsame Geh- und Radweg wird von Fußgängern kaum frequentiert und es gibt nur wenige Grundstücksausfahrten. Diese Einfahrten weisen gute Sichtbeziehungen zum Radweg auf, es kommt deshalb zu keinen gefährlichen Konflikten. Eine Verlagerung des Radverkehrs vom gemeinsamen Geh- und Radweg auf die Fahrbahn ist somit nicht erforderlich.

Der südliche Radfahrstreifen des städtischen Konzepts besitzt mit 1,75 Meter keine ausreichende Breite und entspricht nicht dem Stand der Technik.

Aus diesem Grund ist auf diesem Abschnitt das **ADFC-Konzept** zu bevorzugen, welches den Radfahrstreifen auf der Südseite auf ein komfortables Maß verbreitert, wo möglich als geschützten Radfahrstreifen aufwertet und gleichzeitig einen Sicherheitstrennstreifen der Kfz-Fahrbahn zum bestehenden nördlichen Geh- und Radweg ermöglicht (folgende Abbildung).

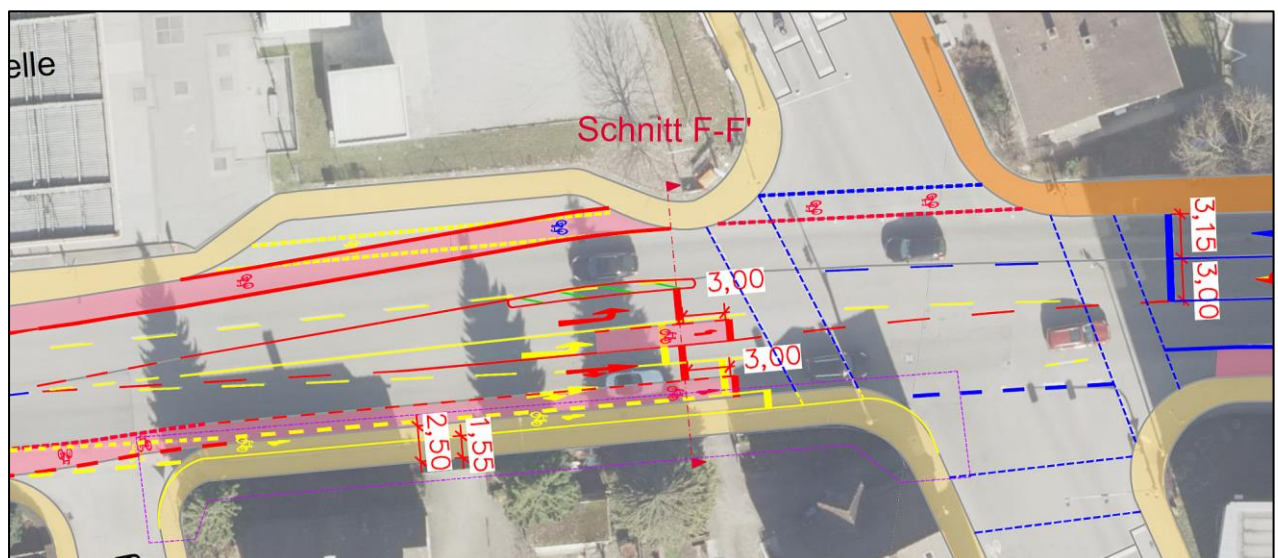


ADFC-Vorschlag für den Querschnitt auf der Albrechtstraße östlich der Rosenstraße

■ Albrechtstraße: Kreuzung Hochstraße

Das **städtische Konzept** bietet dem Radverkehr aus der Albrechtstraße in die nördliche Hochstraße eine direkte Möglichkeit zum Linksabbiegen an. Hierzu ist eine Annäherungsspur mit 1,5 Meter Breite vorgesehen, welche in eine vorgezogene Haltefläche mündet.

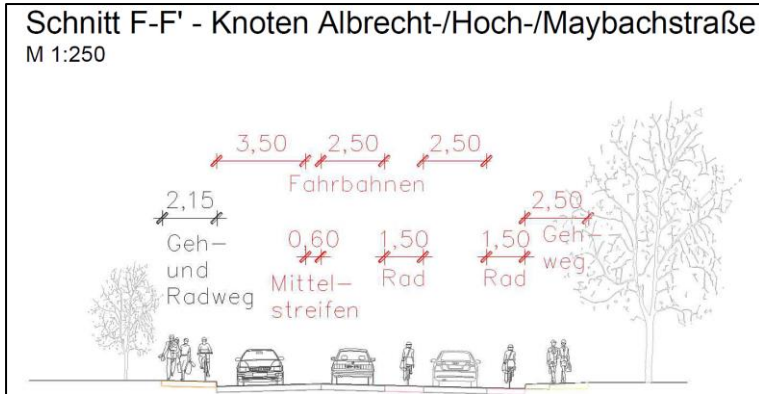
Der Radfahrstreifen, welcher geradeaus in die Maybachstraße führt, weist ebenfalls eine Breite von nur 1,5 Meter auf. Die Kfz-Fahrspuren geradeaus/rechts und der Linksabbieger sind mit 2,5 Meter Breite bemessen (siehe folgende Abbildung, Blatt 3 der Sitzungsvorlage).



Albrechtstraße, Knoten Albrecht-/Hochstraße (städtische Planung)

Aus Sicht des ADFC ist diese Kombination aus Maßunterschreitungen sowohl bei den Kfz-Fahrspuren als auch den Radfahrstreifen nicht akzeptabel. Der erforderliche Seitenabstand von Kfz zu Radfahrern kann mit dieser Planung nicht eingehalten werden, somit ist weder die subjektive noch objektive Sicherheit des Radverkehrs im Kreuzungsbereich gewährleistet.

Das städtische Konzept stellt für den Radverkehr am Einmündungsbereich keine Verbesserung dar.



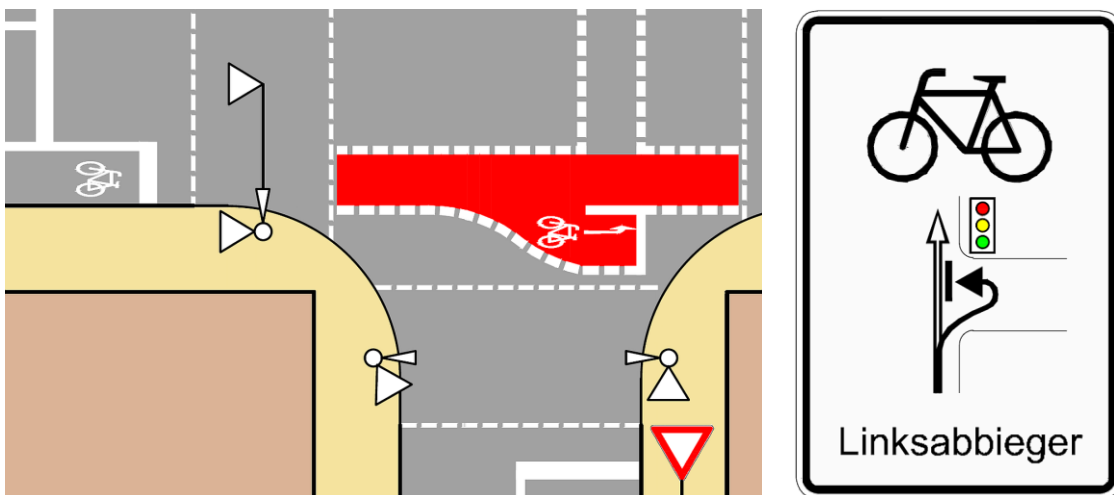
Albrechtstraße, Querschnitt am Knoten Albrecht-/Hochstraße (städtische Planung)

Das **ADFC-Konzept** führt einen 2,2 Meter breiten Radfahrstreifen bis zum Kreuzungsbereich und verzichtet auf die Möglichkeit zum direkten Linksabbiegen in die nördliche Hochstraße, da dem Radverkehr von der Albrechtstraße für diese Fahrbeziehung eine verkehrssarme Alternative über die Säntisstraße zur Alpenstraße bzw. Montafonstraße zur Verfügung steht.



ADFC-Vorschlag für den Querschnitt auf der Albrechtstraße Kreuzung Hochstraße

Als platzsparende Alternative für das Linksabbiegen an der Kreuzung Albrecht-/Hochstraße schlägt der ADFC indirektes Linksabbiegen am südöstlichen Quadrant der Kreuzung vor.



Indirektes Linksabbiegen gemäß den Musterlösungen (4.4-1) Baden-Württemberg

■ **Maybachstraße: Kreuzung Hochstraße**

Die im **städtischen Konzept** enthaltene neue Kfz-Linksabbiegespur aus der Maybachstraße in die südliche Hochstraße wird vom ADFC kritisch beurteilt. Es besteht keine Notwendigkeit, diese neue Kfz-Fahrbeziehung einzurichten, denn die südliche Hochstraße kann – wie heute – über die Olgastraße und Eugenstraße gleichwertig erreicht werden.

Eine neue Kfz-Linksabbiegespur hätte folgende Nachteile:

- Für die Abbiegespur gehen in der Maybachstraße Flächen verloren, welche für den Radverkehr bzw. die Begrünung benötigt werden.
- Durch die neue Abbiegesituation ergeben sich bei der Signalanlage zwangsläufig negative Auswirkungen auf die heutigen Umlaufzeiten bzw. längere Wartezeiten der anderen Verkehrsströme (Fuß, Rad, Kfz).

■ **Maybachstraße: Einmündung Werastraße**

Die im **städtischen Konzept** enthaltene neue Linksabbiegespur aus der Maybachstraße in die Werastraße ist nicht erforderlich, da die Werastraße für Kfz eine Einbahnstraße ist.

Für den Radverkehr besteht aus der Maybachstraße in die Werastraße keine wichtige Radverkehrsverbindung, die berücksichtigt werden muss. Eine Absenkung des Bordsteins des nördlichen Geh- und Radweges wäre zur Erleichterung der Querung ausreichend.

Es müssen Schleppkurven für aus der Werastraße ausfahrende Lkw mit Auflieger und zweiachsigen Anhängern berücksichtigt werden.

■ **Maybachstraße.**

Die Fahrbahnaufteilung des **städtischen Konzepts** mit provisorischen Grüninseln zwischen den Kfz-Fahrspuren der Maybachstraße wird vom ADFC abgelehnt.

Folgende Aspekte sprechen dagegen:

- Der aktuell vorhandene Radfahrstreifen auf der Südseite weist eine Breite von weitgehend 2,0 Meter auf. Durch die Verschmälerung auf 1,85 Meter, wie im städtischen Konzept vorgesehen, würde die Situation für den Radverkehr verschlechtert. Eine Verschmälerung würde sich negativ für den Seitenabstand zum Kfz-Verkehr auswirken, der von Radfahrern primär für die fehlende subjektive Sicherheit auf Radfahrstreifen verantwortlich gemacht wird.
- Durch den direkt an die südliche Kfz-Fahrbahn angrenzenden Grünstreifen ist es Kfz nicht möglich, beim Überholen von Radfahrern auf die Gegenfahrbahn auszuweichen, um ausreichend Abstand zu halten.
- Da der Radfahrstreifen in der Maybachstraße ein hoch frequentierter Schulweg ist, muss ein hoher Sicherheitsstandard als oberster Gestaltungsgrundsatz gelten.

Kompromiss-Vorschlag:

Als Kompromiss schlägt der ADFC vor, die Grüninseln zwischen dem Radfahrstreifen und den Kfz-Fahrbahnen anzulegen. Dadurch ist der Radverkehr vom Kfz-Verkehr baulich geschützt und kann auf einem 2,5 Meter breiten Radfahrstreifen geführt werden. Die Grüninseln können mit 2,5 Meter Breite entsprechend der Systemskizze der Sitzungsvorlage angelegt werden.

Die nachfolgende Skizze zeigt den Straßenquerschnitt des Kompromiss-Vorschlags:



Straßenquerschnitt des Kompromiss-Vorschlags für die Maybachstraße mit Grüninseln und Radfahrstreifen (2,5 Meter Breite)

■ Maybachplatz

Das **städtische Konzept** beinhaltet die Fortsetzung des Radfahrstreifens von der Maybachstraße über den Maybachplatz in die Keplerstraße und die Anbindung an den dortigen Radfahrstreifen. Diese Führung mit einer komfortablen Breite und einem Sicherheitstrennstreifen wird vom ADFC begrüßt. Dieser Sicherheitstrennstreifen sollte mit Absperrerelementen ergänzt werden, so dass ein „geschützter Radfahrstreifen“ mit zusätzlichem Sicherheitsgewinn entsteht.

Im **ADFC-Konzept** werden am Maybachplatz bis zur Leutholdstraße konsequent alle rechten Fahrspuren zu geschützten Radfahrstreifen umgewandelt. Der vorhandene Straßenquerschnitt ermöglicht diese Neuaufteilung. Durch das Angebot einer oberirdischen Radverkehrsführung kann der Unfallschwerpunkt in der Unterführung des Maybachplatzes entschärft werden.

Das ADFC-Konzept beinhaltet außerdem die dauerhafte Begrünung der vorhandenen Mittelstreifen des Maybachplatzes.



ADFC-Vorschlag für geschützte Radfahrstreifen am Maybachplatz (hier: Höhe Villa Colzman)