



Kreisverband Bodenseekreis
Friedrichstraße 36/2
88045 Friedrichshafen

Bernhard Glatthaar
Kreisvorsitzender

Tel. 07541 / 28129
bernhard.glatthaar@adfc-bw.de
www.adfc-bw.de/bodenseekreis

Bankverbindung
Sparkasse Bodensee
IBAN DE42 6905 0001 0020 1991 39
BIC-Code: SOLA DE 51 KNZ

21.11.2020

ADFC Bodenseekreis | Friedrichstraße 36/2 | 88045 Friedrichshafen

Stadt Friedrichshafen
Amt für Stadtplanung und Umwelt
Charlottenstraße 12

88045 Friedrichshafen

ADFC-Stellungnahme zur Entwicklung des Fallenbrunnens

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen im Rahmen der öffentlichen Beteiligung zur „Entwicklung des Fallenbrunnens Nordost“ Stellung zum Rahmenplan und zum geplanten Mobilitätskonzept.

Der ADFC stimmt der Aussage der Stadtverwaltung zu, dass die Mobilität eine zentrale Rolle für die Entwicklung des Fallenbrunnens spielt. Wir sind der Überzeugung, dass dabei vor allem die Konzeption für Parkhäuser eine entscheidende Rolle einnimmt, um den motorisierten Verkehr an der Zufahrt Glärnischstraße und der Zufahrt Ost aufzufangen, um ebenerdige Parkplätze im Quartier mit großem Flächenbedarf zu verhindern und um die nachhaltige Mobilität mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu fördern.

Aus Sicht des ADFC muss es das Ziel sein, den Fallenbrunnen zu einem grundsätzlich Kfz-freien Quartier zu entwickeln. Die Stadt Friedrichshafen hat noch einen großen Handlungsspielraum für dieses innovative Ziel, wenngleich mit der Straßenraumgestaltung im Zuge des Bebauungsplans Südwest von 2011 unter Berücksichtigung einer Nordanbindung und dem konventionellen Ansatz der SWG-Wohnanlage mit einer großzügigen Tiefgarage bereits irreversible Fehler begangen wurden.

Entscheidend ist, dass im Fallenbrunnen ein Konzept für den ruhenden Verkehr entwickelt wird, welches einen ungesteuerten Ziel- und Quellverkehr des motorisierten Individualverkehrs sowohl für die Bewohner und Beschäftigten als auch für Besucher und Gäste konsequent ausschließt. Fußwege von und zu den Parkhäusern an der Glärnischstraße und an der Zufahrt Ost bis zu den Zielen im Fallenbrunnen betragen maximal 500 Meter, was eine zumutbare fußläufige Entfernung darstellt. Ausgewählte Kurzzeit-Ladezonen für den Lieferverkehr und Haltemöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Personen sind selbstverständlich möglich.

Es wäre ein fataler Fehler und ein Widerspruch zu einer zielorientierten Stadtplanung, die „Wünsche“¹ der zukünftigen Anlieger als Anforderungen an die Gestaltung der Verkehrsanlagen und der Raumplanung zuzulassen. Ein „sowohl als auch“ bei der Planung der Mobilität im Fallenbrunnen würde zur seit Jahrzehnten bestens bekannten Situation führen, dass der motorisierte Individualverkehr aufgrund seines immens hohen Flächenbedarfs die Verkehrswege dominiert, dadurch hochwertige Flächen blockiert werden und die angestrebte hohe Aufenthaltsqualität verhindert würde.

Der ADFC hält es für wichtig, dass die Stadt die Rahmenbedingungen für die Mobilität im Fallenbrunnen eigenständig vorgibt und dadurch den Zuzug steuert, indem Menschen mit einer Affinität zur nachhaltigen Mobilität „angelockt“ werden, sich hier niederzulassen.

Neben der Steuerung des ruhenden Verkehrs ist es für die Entwicklung des Fallenbrunnens von entscheidender Bedeutung, keinen Kfz-Durchgangsverkehr zu ermöglichen. Allein der Rad- und Fußverkehr sowie der ÖPNV sollen den Fallenbrunnen durchqueren dürfen. Diese Planungsprämisse fehlt bisher in den Konzeptansätzen des Rahmenplans. Durch einen neuen Nord-Anschluss von der B 31 neu würde der Fallenbrunnen zur attraktiven B 31-Abfahrt Richtung Landratsamt und zur Innenstadt. Der ADFC begrüßt deshalb den Beschluss des Gemeinderates vom 22.07.2020, die Option einer Verbindungsstraße vom B 31-Knoten Heiseloch zum Fallenbrunnen aus der weiteren Planung herauszunehmen.

Bei der Rahmenplanung des Fallenbrunnens müssen ausreichend dimensionierte Flächen bereitgestellt werden für Fahrradabstellanlagen, welche den Anforderungen für Diebstahlsicherheit, Komfort, Flächen-Variabilität (Stichwort Lastenräder) und E-Mobilität gerecht werden. Hinsichtlich der Größe, Lage und Ausgestaltung der Fahrradabstellanlagen sollte den unterschiedlichen Anforderungen der Nutzer aus Bildungseinrichtungen, Gewerbe, Anwohnern und Kultur Rechnung getragen werden.

Der geplante Veloring und die verkehrliche Ausrichtung der Windhager Straße spielen für die Erschließung des Fallenbrunnens hinsichtlich des Radverkehrs eine herausragende Rolle. Beim Veloring ist die zeitnahe Umsetzung von großer Bedeutung, denn Interessenten an einer Ansiedlung im Fallenbrunnen brauchen ein verlässliches Verkehrskonzept für ihre Entscheidung. Die Windhager Straße ist derzeit eine Gemeindeverbindungsstraße, die für den Radverkehr nicht das gewünschte Potential entwickeln kann. Die wenigen Kfz sind auf der streckenweise unübersichtlichen Straße trotz Tempo 50 mit hohen Geschwindigkeiten unterwegs, was die Attraktivität und Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs stark negativ beeinflusst. Deshalb ist es wichtig, die Windhager Straße aus dem Kfz-Netz herauszunehmen und zum Beispiel als Fahrradstraße dem nichtmotorisierten Verkehr zu widmen. Die Entscheidung über die Umwidmung der Straße obliegt dem Gemeinderat als Entscheidungsgremium des Baulastträgers (Stadt), während die Verkehrsbehörde nur für die verkehrsrechtliche Ausgestaltung zuständig ist (welche vom Baulastträger definiert wird).

Die vorhandene Rad- und Fußwegeverbindung vom Fallenbrunnen Richtung Hochstraße/Stettiner Straße ist baulich in einem schlechten Zustand und hat auch hinsichtlich der sozialen Sicherheit Defizite. Dieser Weg einschließlich einer sicheren Querungsmöglichkeit über die Hochstraße sowie die Fortsetzung Richtung Innenstadt (Radwegbreite) sollten kurzfristig im Fokus sein bei der Erschließung des Fallenbrunnens für den nichtmotorisierten Verkehr. Auch die Führung des

¹ Sitzungsvorlage Gemeinderat 2020 / V 00040, Anlage 1b „Textliche Erläuterungen zum Rahmenplan Fallenbrunnen Nordost“, Seite 8

Radverkehrs über die Sonnenbergstraße, welche heute an der Querung der Hochstraße für den Radverkehr inakzeptabel ist, muss in das Konzept der Verkehrserschließung des Fallenbrunnens einfließen.

Für die weitere Konzeption sollte ein Fachbüro ausgewählt werden, welches Referenzen für erfolgreich umgesetzte Quartiersprojekte mit nachhaltiger Mobilität nachweisen kann. Eine konventionelle Stadt-, Freiraum- und Verkehrsplanung birgt das große Risiko, dass innovative Impulse und zukunftsfähige Konzepte weder in die Diskussion, den Abwägungsprozess noch die politische Entscheidung einfließen.

Die Berücksichtigung dieser ADFC-Vorschläge ermöglicht die Entwicklung des Fallenbrunnens zu einem Quartier mit hoher Aufenthaltsqualität für Wohnen, Lernen und Arbeiten, mit bestmöglicher Nutzung der hochwertigen Flächen, mit einem beispielhaften Mobilitätskonzept und mit einer perspektivisch klimaneutralen Ausrichtung. Dieses in der Region einzigartige Konzept hätte Leuchtturmcharakter, würde Friedrichshafen für neue gesellschaftliche Gruppen attraktiv machen und das Image als moderne und zukunftsfähige Stadt fördern.

Wir bitten Sie um Aufnahme dieser Stellungnahme in das Verfahren des Rahmenplans und des Mobilitätskonzepts und würden uns freuen, wenn unsere Ideen und Vorschläge in den Beratungen des Gemeinderates berücksichtigt werden könnten.

Mit freundlichen Grüßen

Bernhard Glatthaar