

Stadt Überlingen am Bodensee

Radverkehrskonzept

Arbeitskreis Radverkehr
13. November 2014



Dipl.-Ing. Ulrich Noßwitz, Prokurist, Leiter Fachbereich Verkehrsplanung
Dipl.-Ing. Robert Wenzel, Teamleiter
Dipl.-Geogr. Fee Rebbe, Projektingenieurin

Inhalte

1. Aufgabenstellung und Vorbemerkungen
2. Bestandsaufnahme
3. Mängelanalyse
4. Weiteres Vorgehen

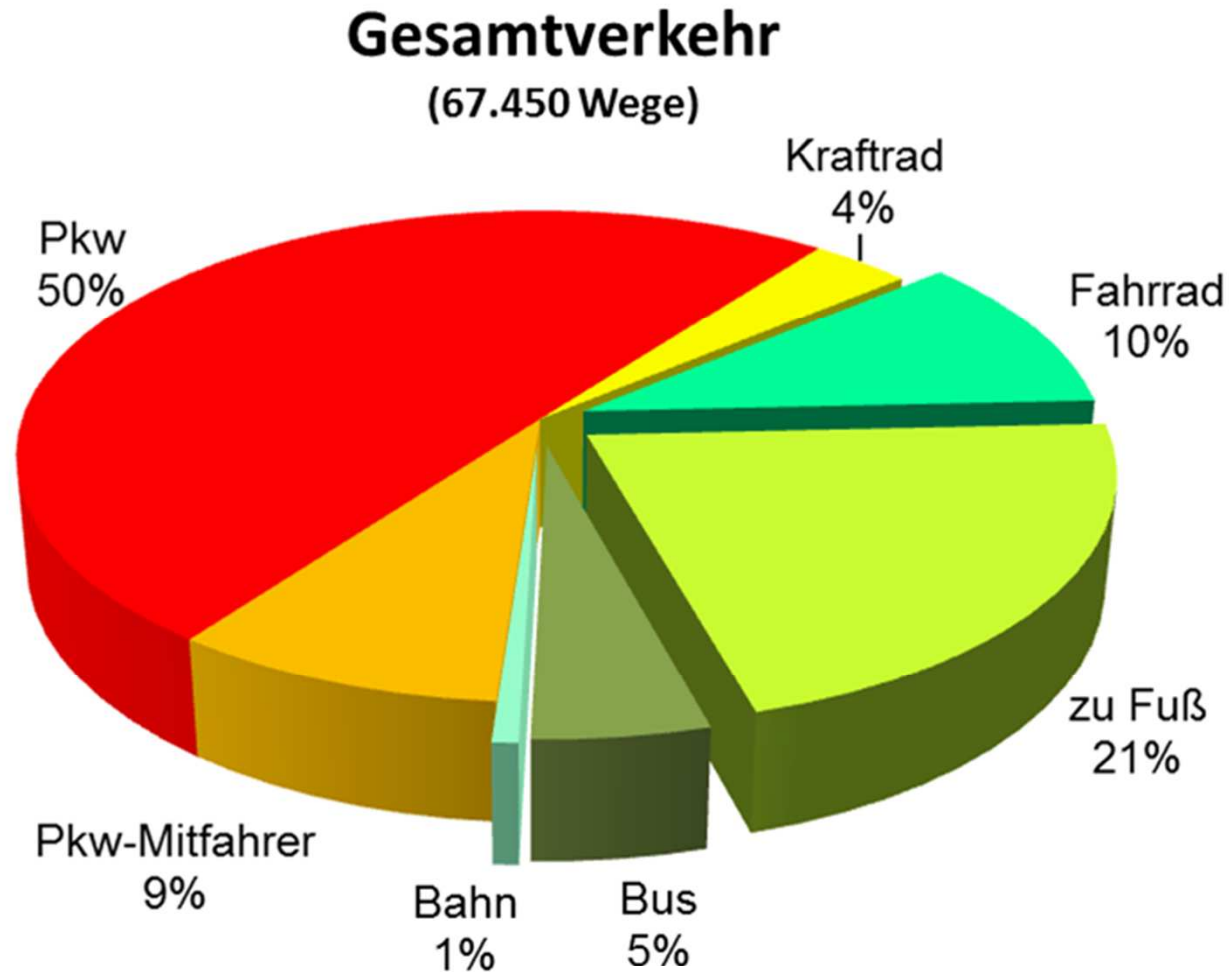
Aufgabenstellung

- Aufnahme des Radwegeangebots
- Lokalisieren wichtiger Ziele des Radverkehrs
- Analyse von Defiziten und Lücken im Netz
- Darstellung des Handlungsbedarfs
- Priorisierung von Maßnahmen
- Abstimmung im begleitenden Arbeitskreis
- Abgleich mit bestehenden Planungen und laufenden Untersuchungen

Bestehende Planungen und laufende Untersuchungen

- **Verkehrsentwicklungsplanung – Verkehrsdialog 2010 – 2012 und 2013**
Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Büro Schirmer Architekten und Stadtplaner
- **Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK), 2013/2014**
Büro Schirmer Architekten und Stadtplaner
- **Verlegung der Bahnhofstraße mit Schaffung von Anlagen für den Radverkehr, 2014**
Ingenieurbüro Langenbach GmbH
- **Realisierungskonzept für planerische und verkehrstechnische Maßnahmen, Verkehrsberuhigung Innenstadt – [Bearbeitung anstehend](#)**
Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH
- **Radwegenetzkonzeption 2008 für den Bodenseekreis**
Landratsamt Bodenseekreis
Fortschreibung Radverkehrskonzept 2015 – [in Bearbeitung](#)
Planungsbüro VIA eG
- **Landesradwegenetz Baden-Württemberg – [in Bearbeitung](#)**
Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Planungsbüro VIA eG

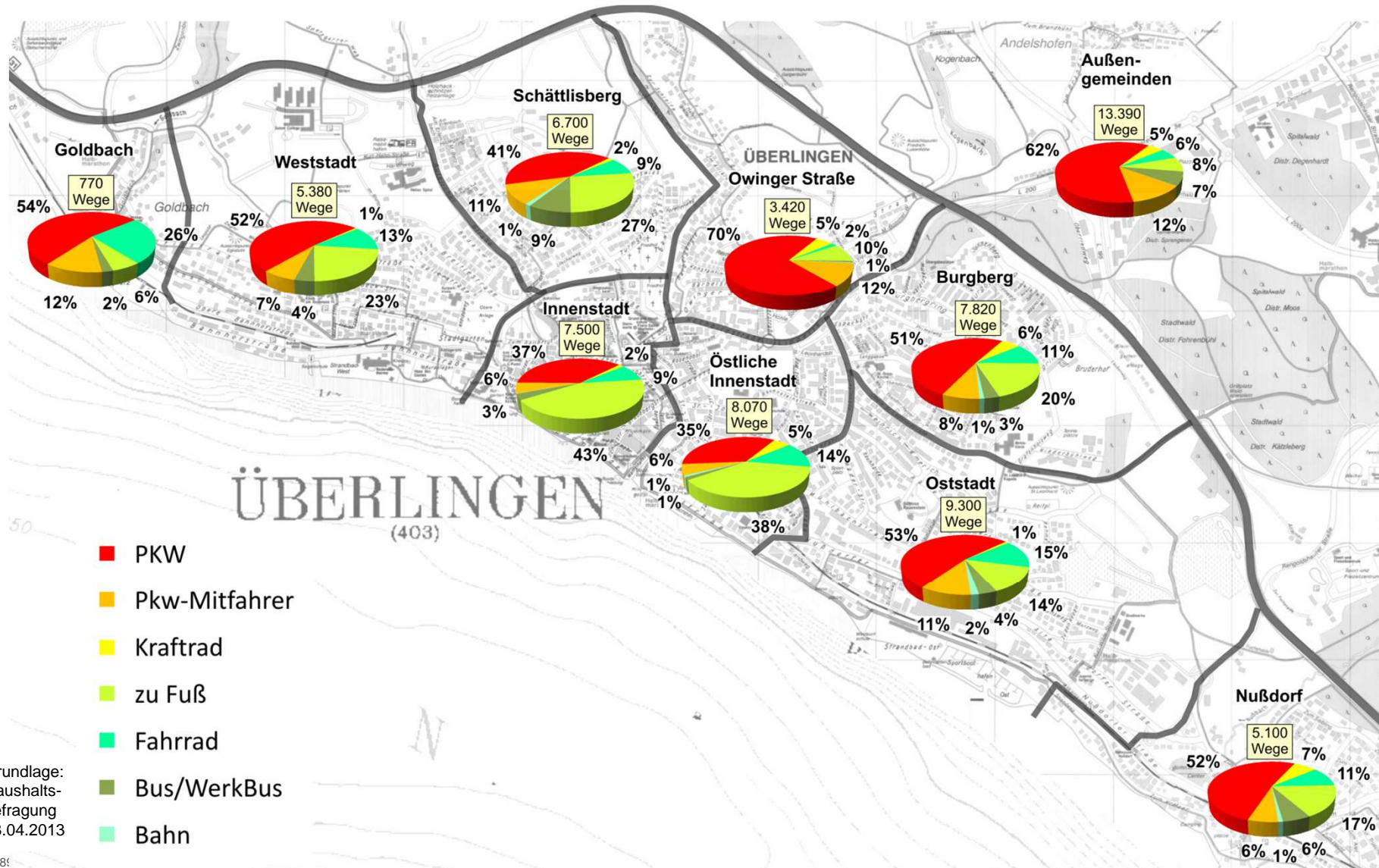
Verkehrsmittelwahl der Überlinger Bürgerinnen und Bürger



Umweltverbund: 43%
Motorisierter Individualverkehr: 57%

Quelle: Haushaltsbefragung 2013

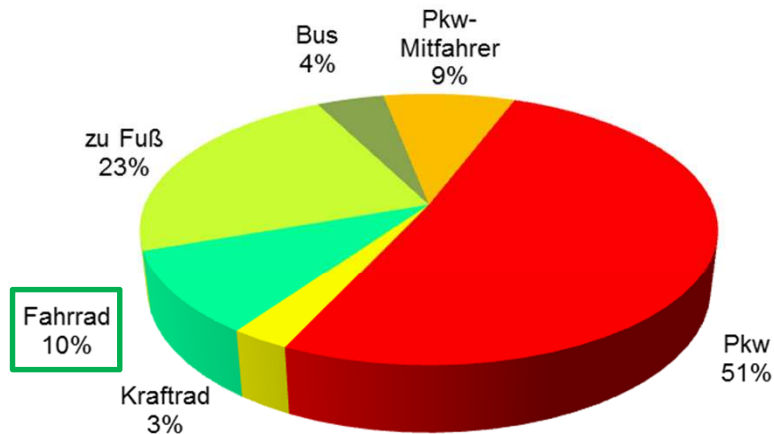
Verkehrsmittelwahl in den Stadtteilen



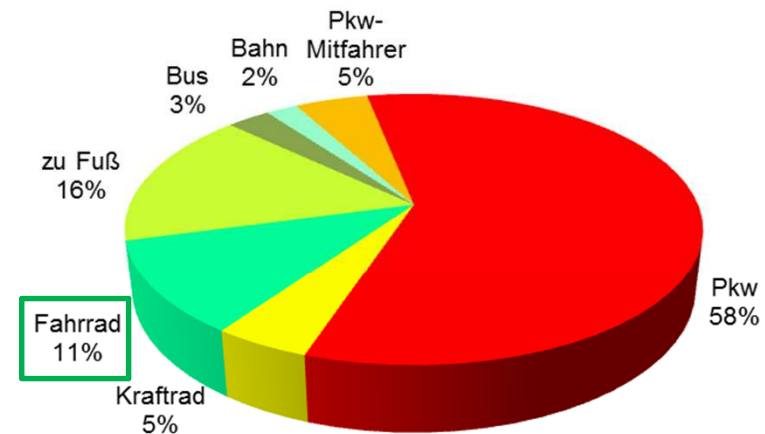
Grundlage:
Haushalts-
befragung
23.04.2013

Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung nach Wegezwecken

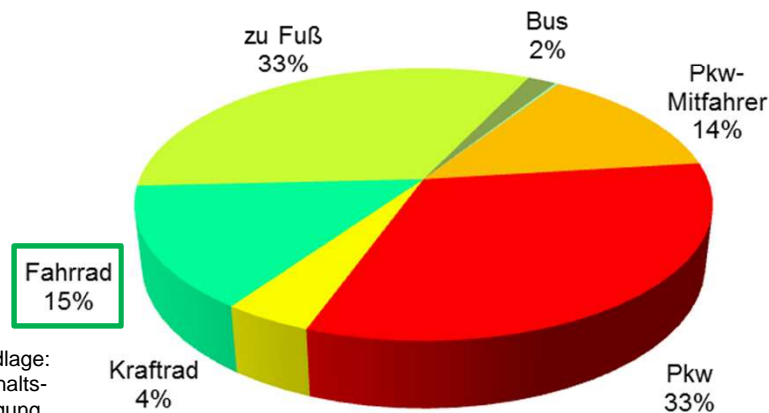
Wohnen - Einkauf / Einkauf - Wohnen
(15.210 Wege - 29% des Gesamtverkehrs)



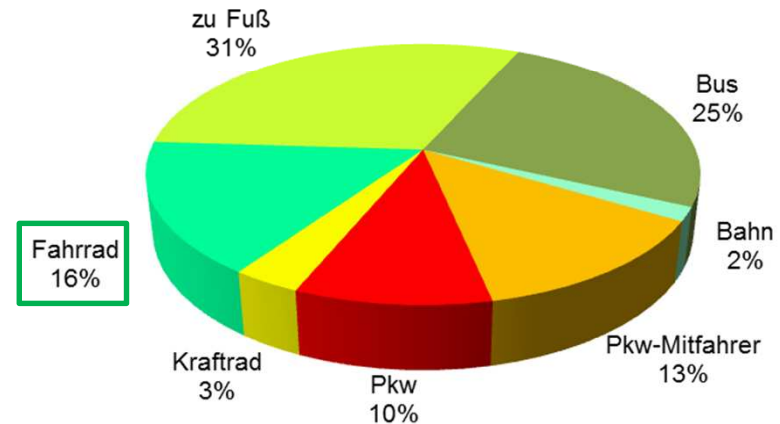
Wohnen - Arbeit / Arbeit - Wohnen
(13.310 Wege - 26% des Gesamtverkehrs)



Wohnen - Freizeit / Freizeit - Wohnen
(13.480 Wege - 26% des Gesamtverkehrs)

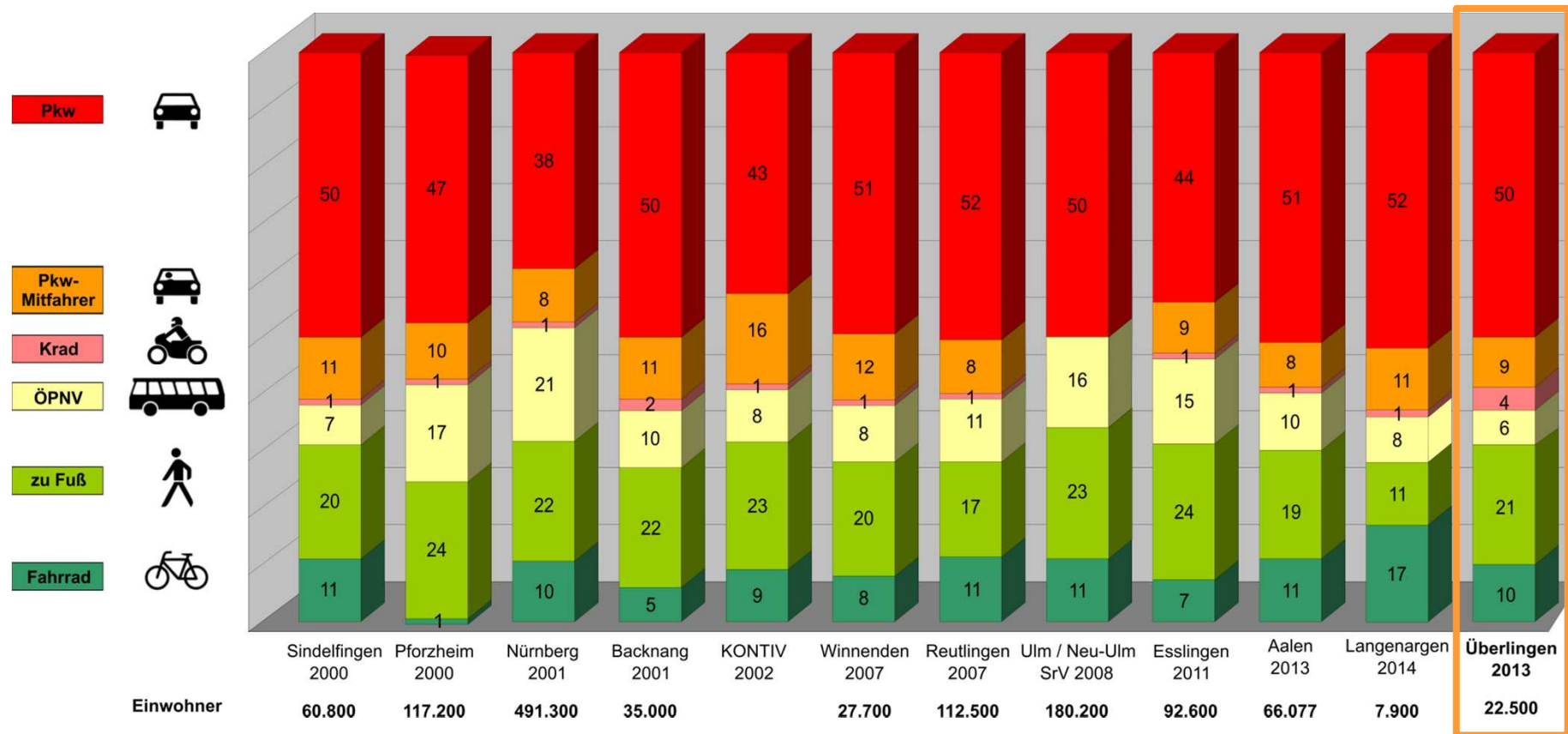


Wohnen - Ausbildung / Ausbildung - Wohnen
(5.590 Wege - 11% des Gesamtverkehrs)



Grundlage:
Haushalts-
befragung
23.04.2013

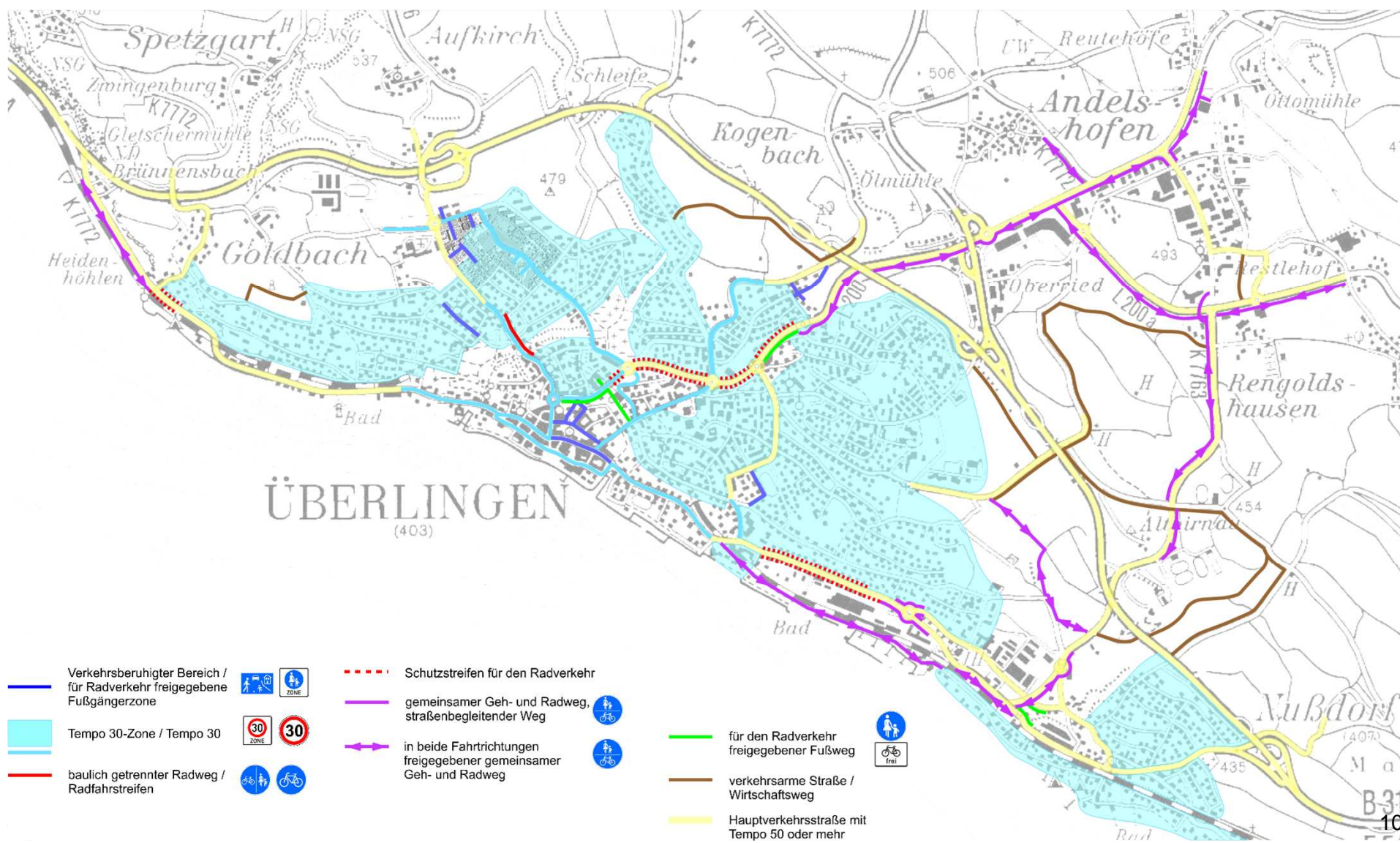
Verkehrsmittelwahl im Städtevergleich



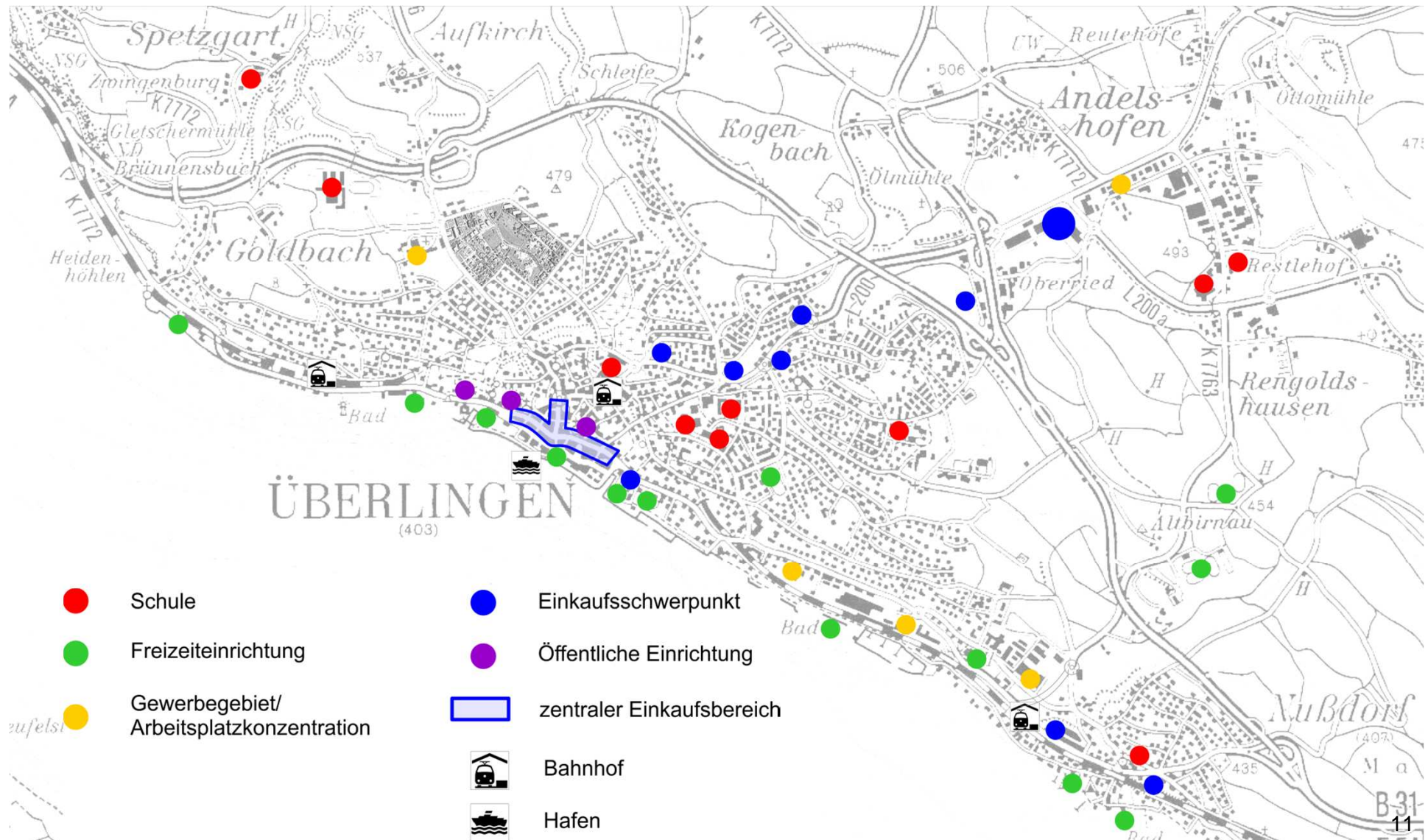
Quelle: Verkehrsbefragung der Haushalte 1993-2013, eigene Erhebung, VVG Nürnberg, SrV Ulm/Neu-Ulm und KONTIV 2002. Ludwigsburg – Hupfer - Ingenieure

Bestandsaufnahme

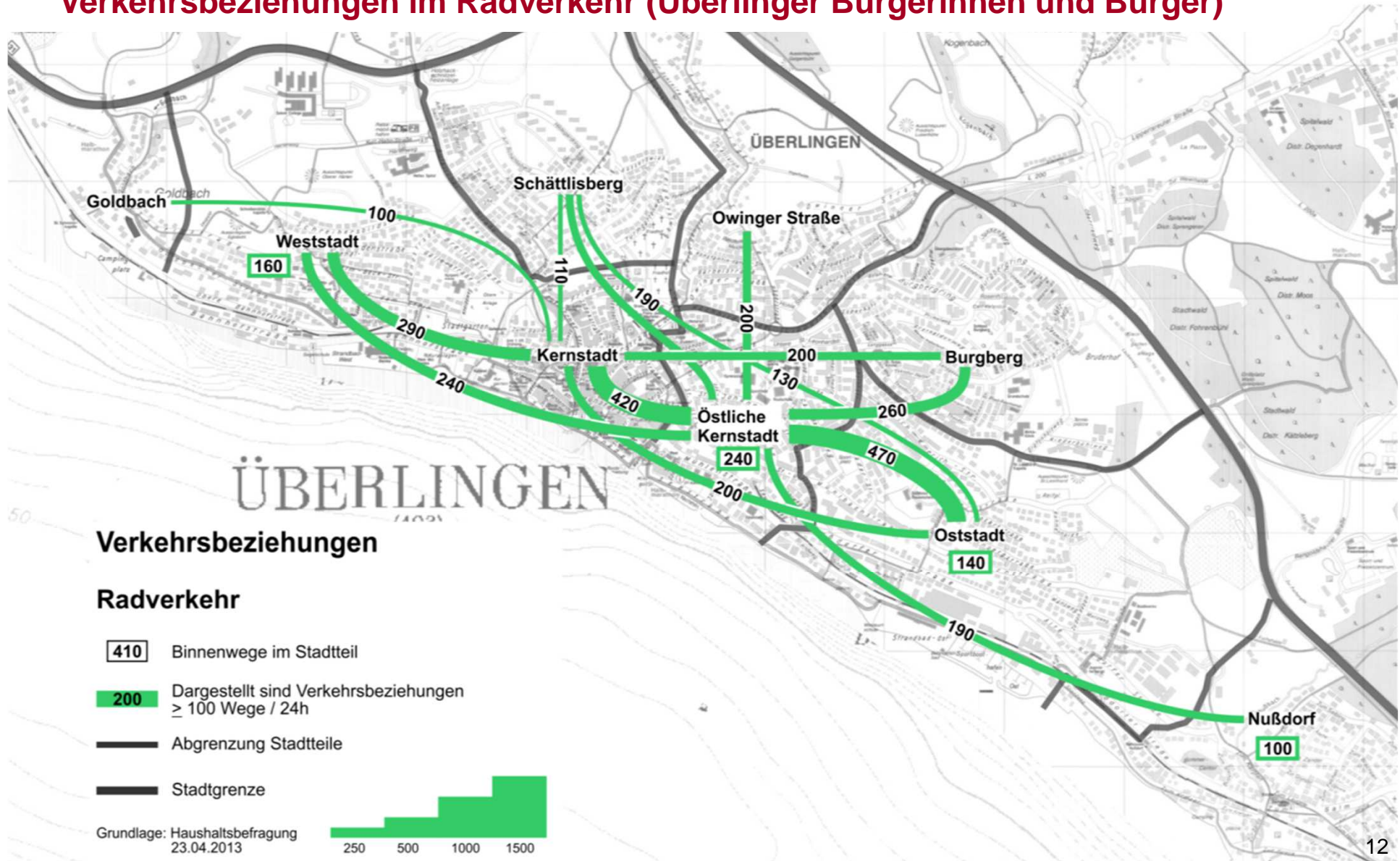
Wegeangebot für den Radverkehr im Bestand



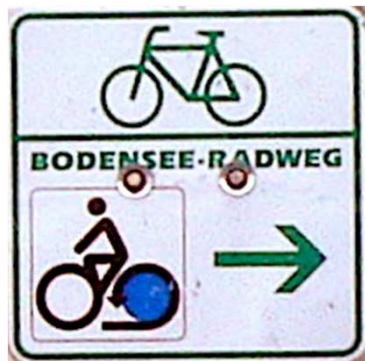
Ziele des Radverkehrs in Überlingen



Verkehrsbeziehungen im Radverkehr (Überlinger Bürgerinnen und Bürger)



Überregional bedeutsame Radrouten durch Überlingen

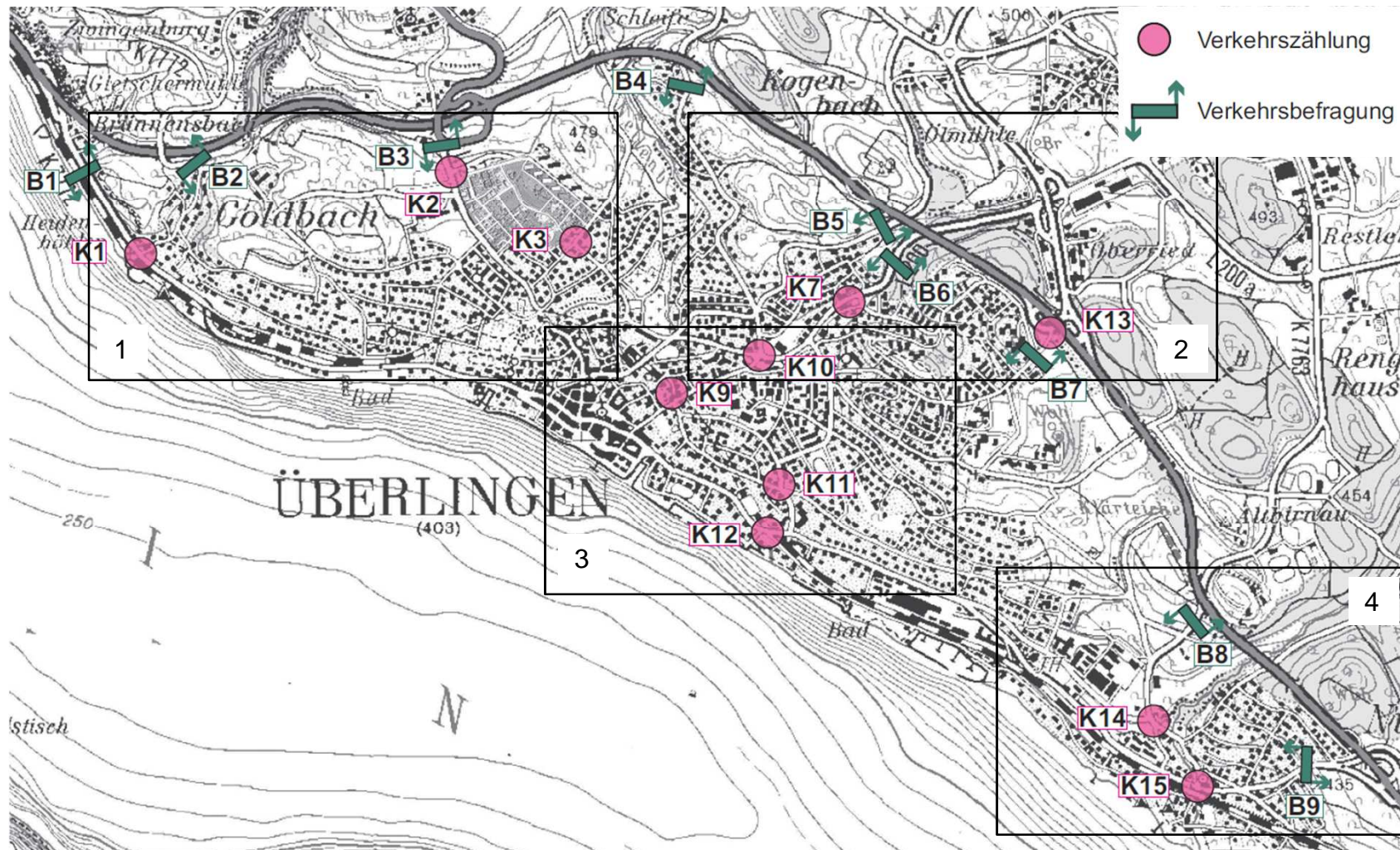


Hohes und pulkartig auftretendes Radverkehrsaufkommen (Bodenseeradweg - Klosterstraße)

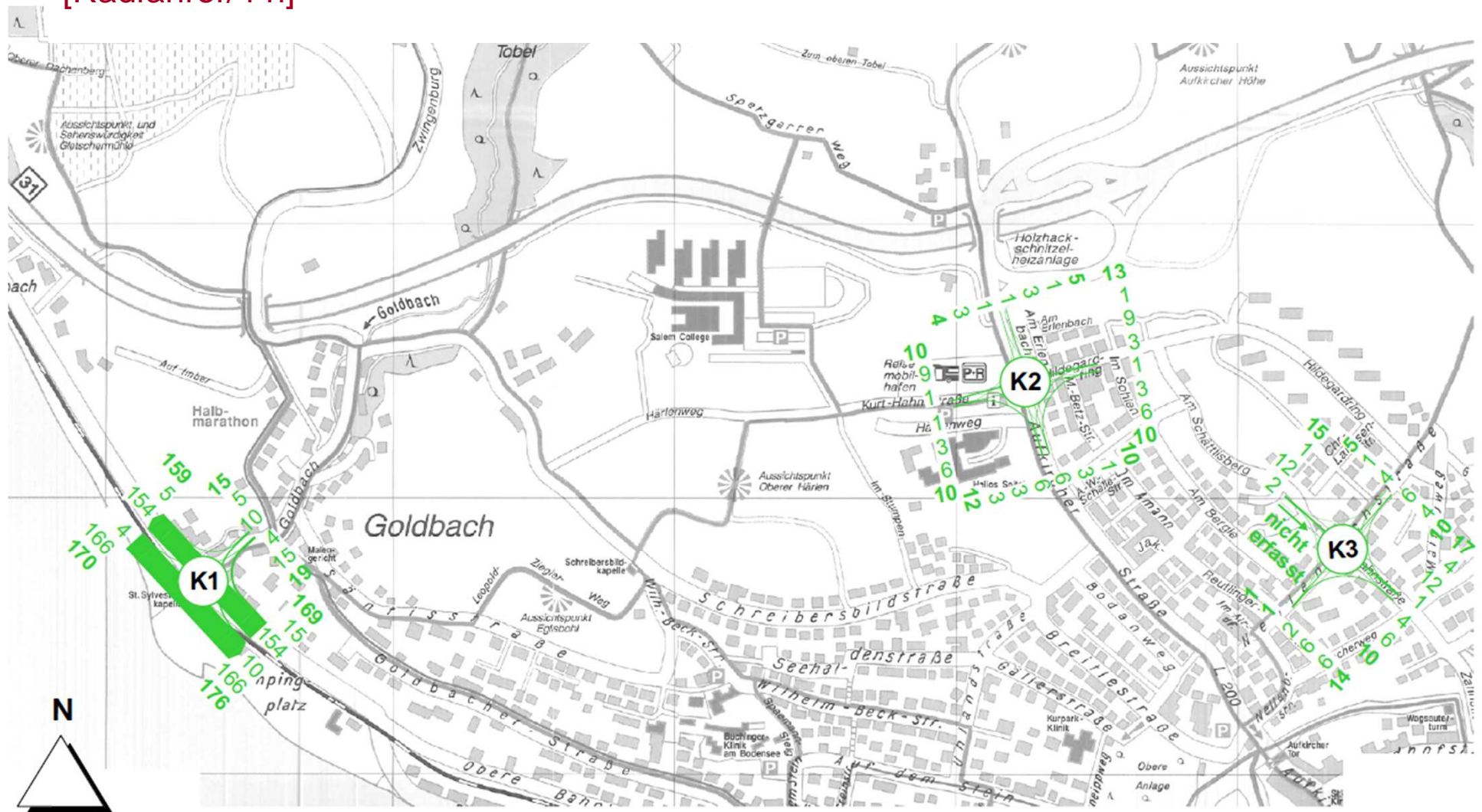


Radverkehrsstärken

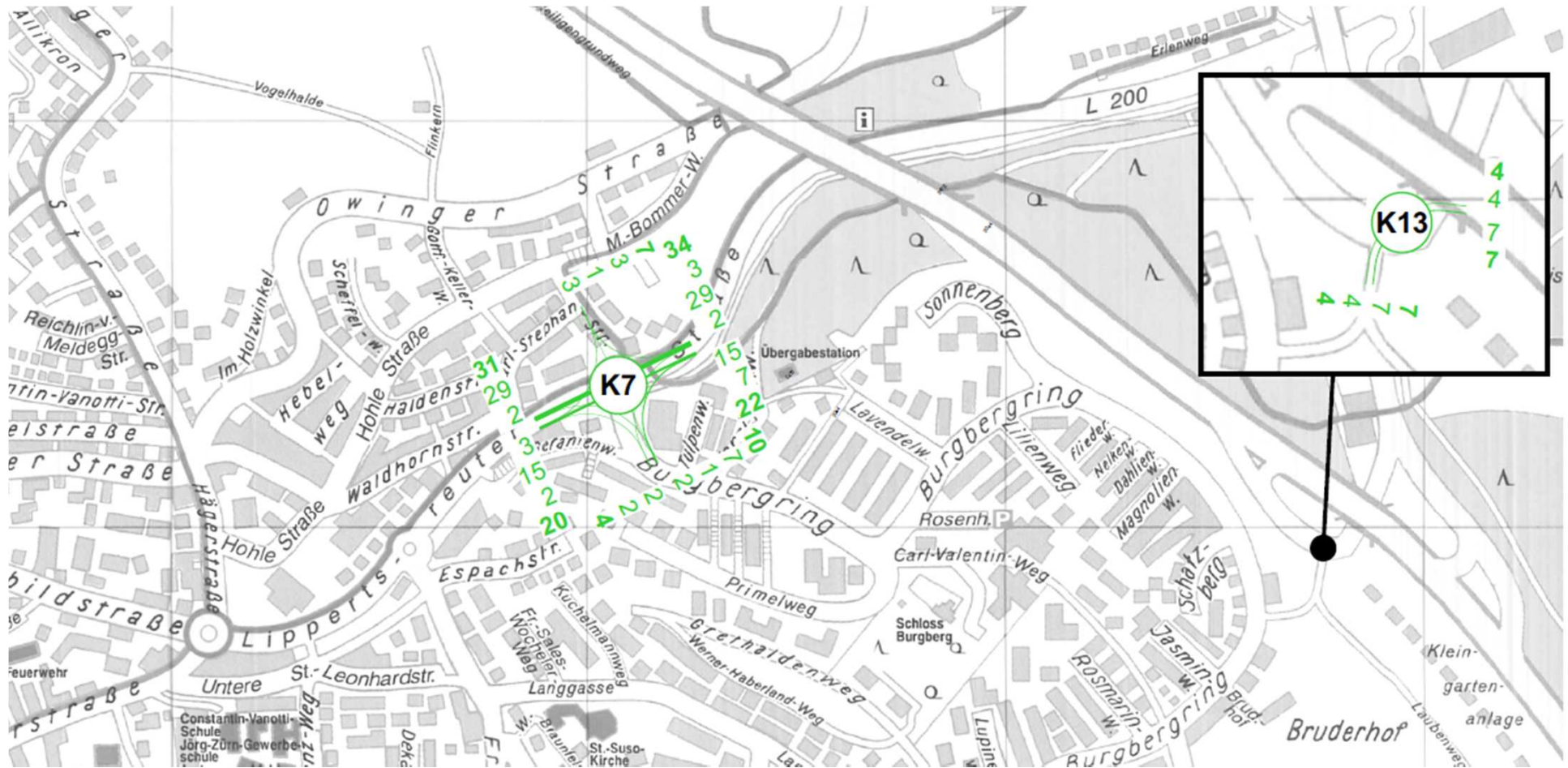
(Zählungen am Mittwoch, dem 19. Juni 2013, 15:00 Uhr - 19:00 Uhr)



Radverkehrsstärken [Radfahrer/4 h]



Radverkehrsstärken [Radfahrer/4 h]



Radverkehrsstärken
[Radfahrer/4 h]



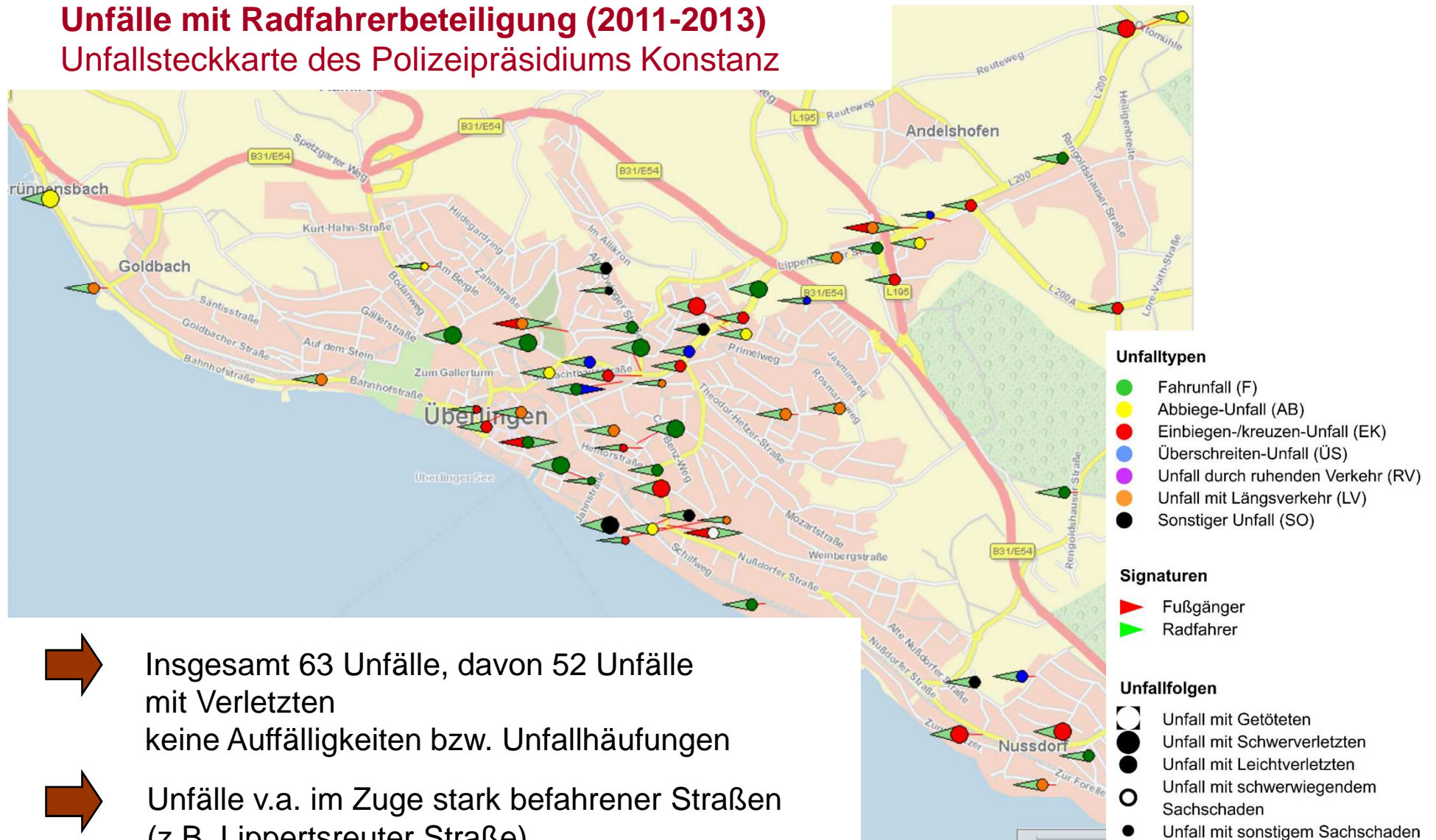
Radverkehrsstärken [Radfahrer/4 h]



Mängelanalyse

(Unfallauswertung, Bürgermeinungen, Befahrung)

Unfälle mit Radfahrerbeteiligung (2011-2013) Unfallsteckkarte des Polizeipräsidiums Konstanz

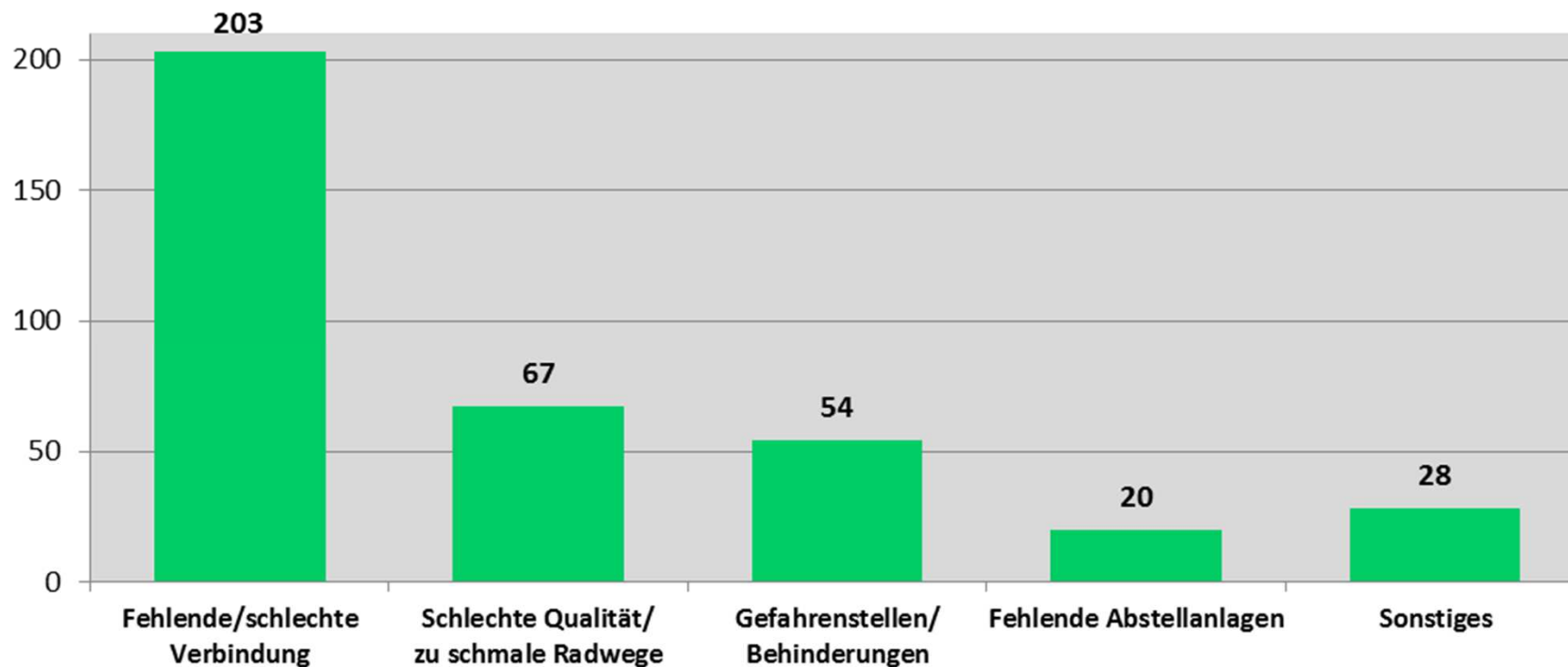


➔ Insgesamt 63 Unfälle, davon 52 Unfälle mit Verletzten
keine Auffälligkeiten bzw. Unfallhäufungen

➔ Unfälle v.a. im Zuge stark befahrener Straßen
(z.B. Lippertsreuter Straße)

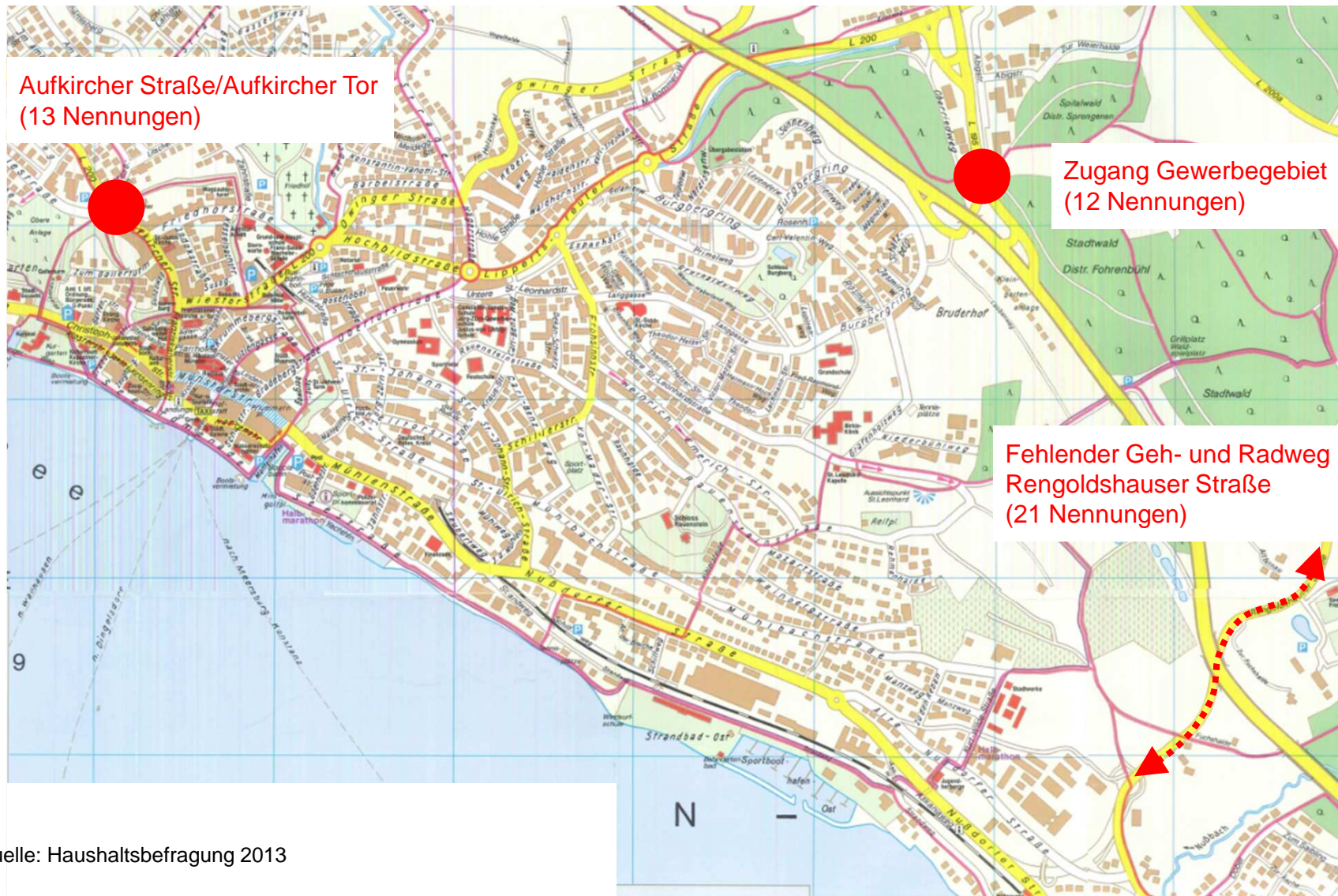
Bürgermeinungen zum Radverkehr (372 Nennungen)

- es wurden 1.730 von 21.550 Einwohnern erfasst (Befragungsquote 8%)
- insgesamt wurden 2.010 Bürgermeinungen ausgewertet, davon 372 zum Radverkehr



Quelle: Haushaltsbefragung 2013

Gefahrenstellen und Mängel für Fußgänger und Radfahrer (Mehrfachnennungen)



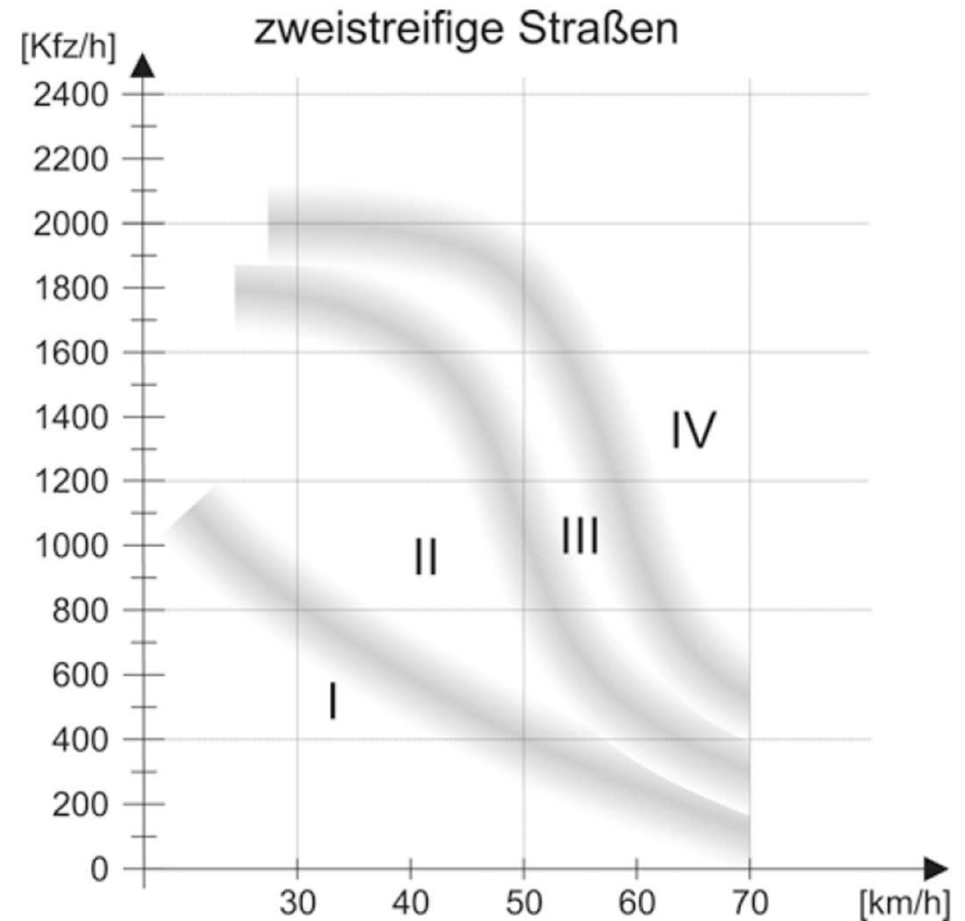
Quelle: Haushaltsbefragung 2013

Befahrung des Netzes und Bewertung nach Kriterien/Standards

- Allwettertauglicher **Belag** für ein komfortables und sicheres Befahren
- Sichere **Befahrbarkeit**, Auswahl der geeigneten Radverkehrsanlage

Auswahl der geeigneten Radverkehrsanlage

- Kfz-Verkehrsstärke und -geschwindigkeit
- Schwerverkehrsstärke
- Flächenverfügbarkeit
- Parken im Seitenraum
- Knotenpunkte, Einmündungen und Grundstückszufahrten
- Längsneigung



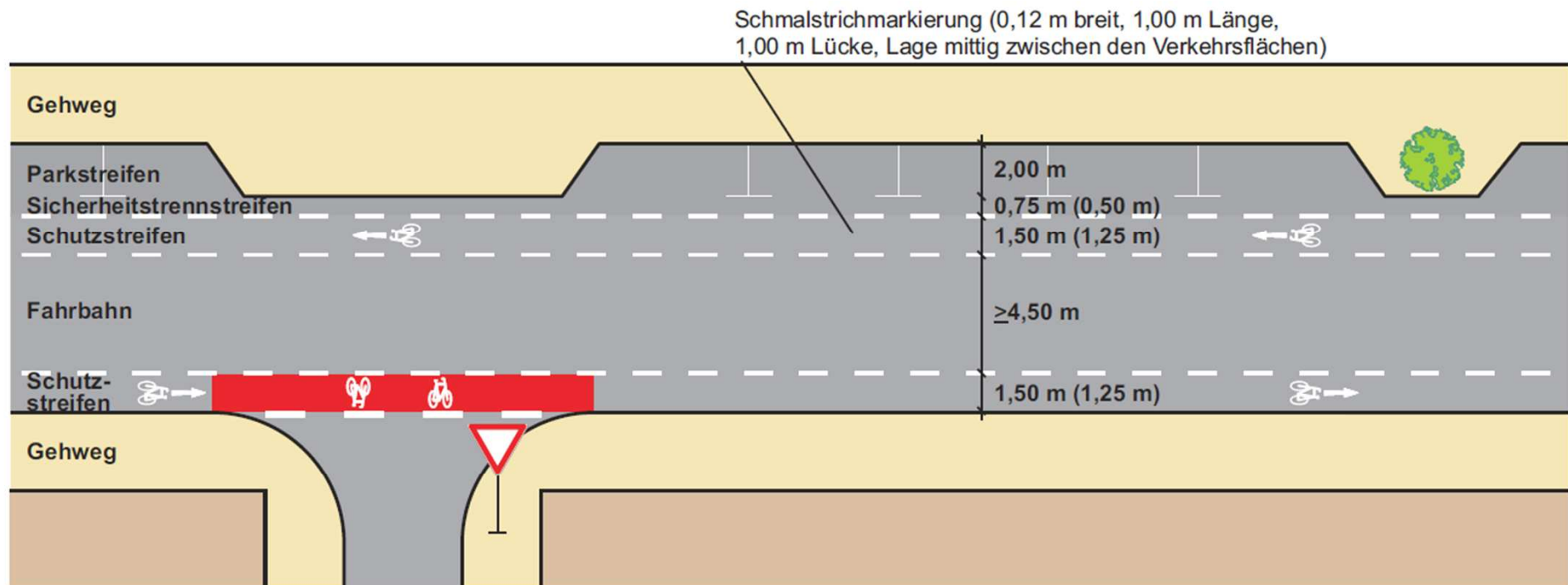
Grafik aus: Empfehlung für Radverkehrsanlagen ERA 2010

Befahrung des Netzes und Bewertung nach Kriterien/Standards

- Allwettertauglicher **Belag** für ein komfortables und sicheres Befahren
- Sichere **Befahrbarkeit**, Auswahl der geeigneten Radverkehrsanlage
- **Regelbreiten** der Radverkehrsanlagen - *bei Benutzungspflicht* (gemäß Empfehlungen ERA 2010)

Regelbreiten der Radverkehrsanlagen

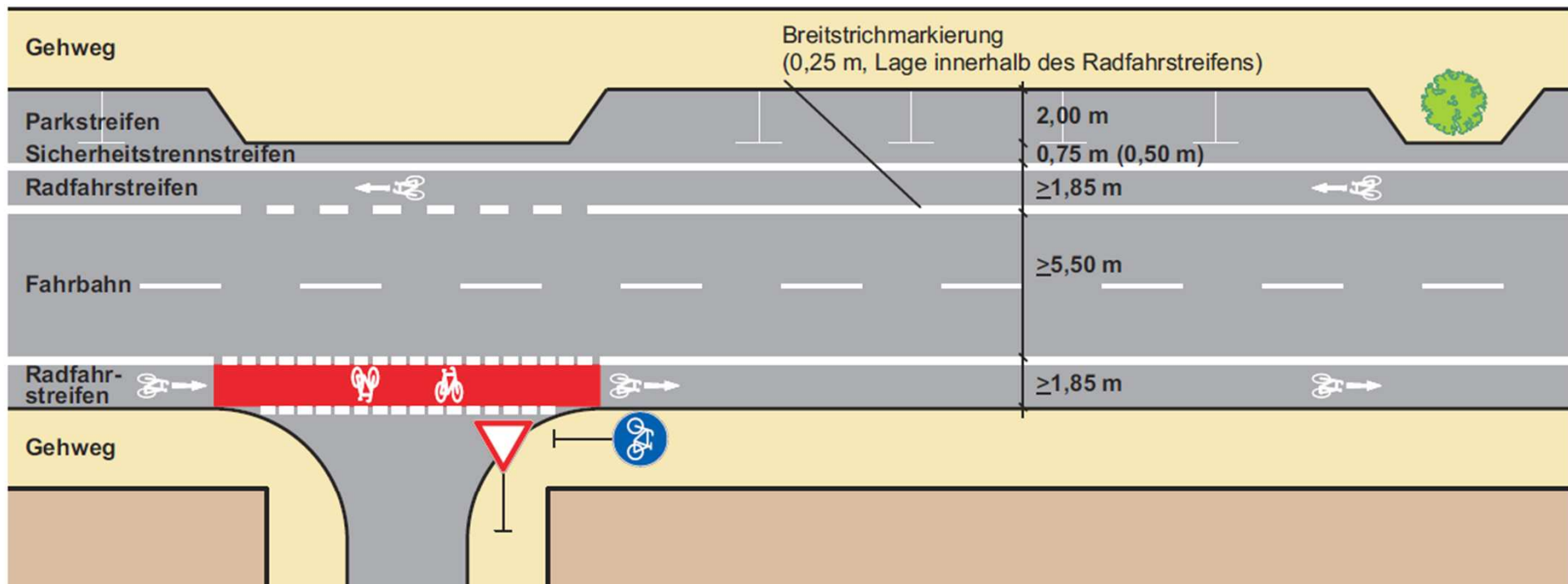
Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Anwendungsbereich: innerorts (≥ 30 km/h) bei ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 9,50 m (ohne Parkstreifen)

Regelbreiten der Radverkehrsanlagen

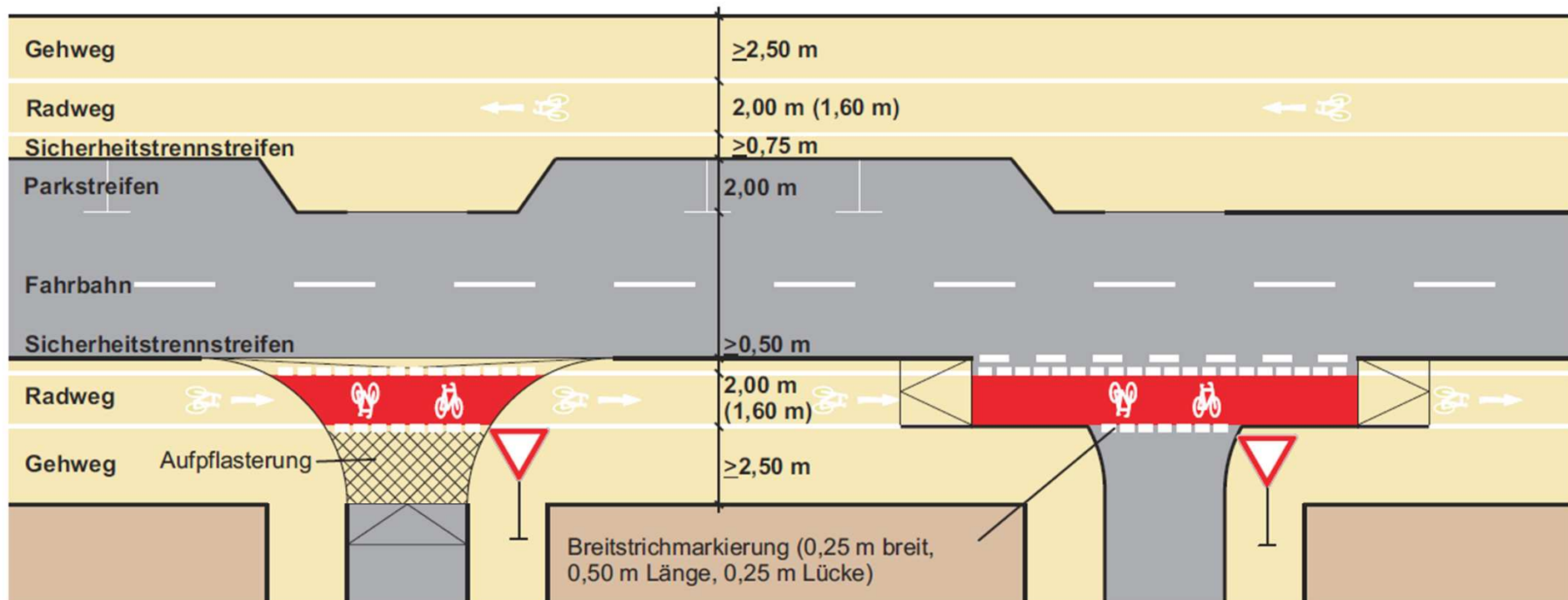
Markierung beidseitiger Radfahrstreifen



Anwendungsbereich: innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 9,20 - 11,00 m (ohne Parkstreifen)

Regelbreiten der Radverkehrsanlagen

Anlage beidseitiger Radwege



Anwendungsbereich: innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. > 1.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

Befahrung des Netzes und Bewertung nach Kriterien/Standards

- Allwettertauglicher **Belag** für ein komfortables und sicheres Befahren
- Sichere **Befahrbarkeit**, Auswahl der geeigneten Radverkehrsanlage
- **Regelbreiten** der Radverkehrsanlagen - *bei Benutzungspflicht* (gemäß Empfehlungen ERA 2010)
- **Sichere Überquerbarkeit von Straßen**, je nach Verkehrsstärken, Geschwindigkeiten und besonderen Anforderungen
- Ausreichende und attraktive **Radabstellmöglichkeiten** an zentralen Punkten im Stadtgebiet

Gefährliche und beengte Verhältnisse (Aufkircher Straße, zwischen Hänselebrunnen und Aufkircher Tor)



Übergang stadtauswärts von der Fahrbahn auf einen zu schmalen linksseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr (Bodenseeradweg – Goldbach, Einmündung Kreisstraße K 7772)



Unbefestigter gemeinsamer Geh- und Radweg, gefährlicher Pfosten (Bodenseeradweg - Strandweg, Höhe Strandbad Ost)



Uneindeutige Wegeführung, ungesichertes Queren (Knotenpunkt Nußdorfer Straße/Strandweg/Bahnübergang)



Fehlende Furtmarkierung (Nußdorfer Straße/Abzweig Askaniaweg)



Verbot für Fußgänger in der Fußgängerzone vs. Führung Bodenseeradweg (Fußgängerzone, Höhe Gradebergstraße)



Ungeordnetes Abstellen von Fahrrädern (Seepromenade, Höhe Landungsplatz)



Mangelnde Radabstellmöglichkeiten (Bahnhof Überlingen – Mitte)



Versteckte, schlecht lesbare Wegweisung (Ausfahrt aus der Fußgängerzone in die Christophstraße)



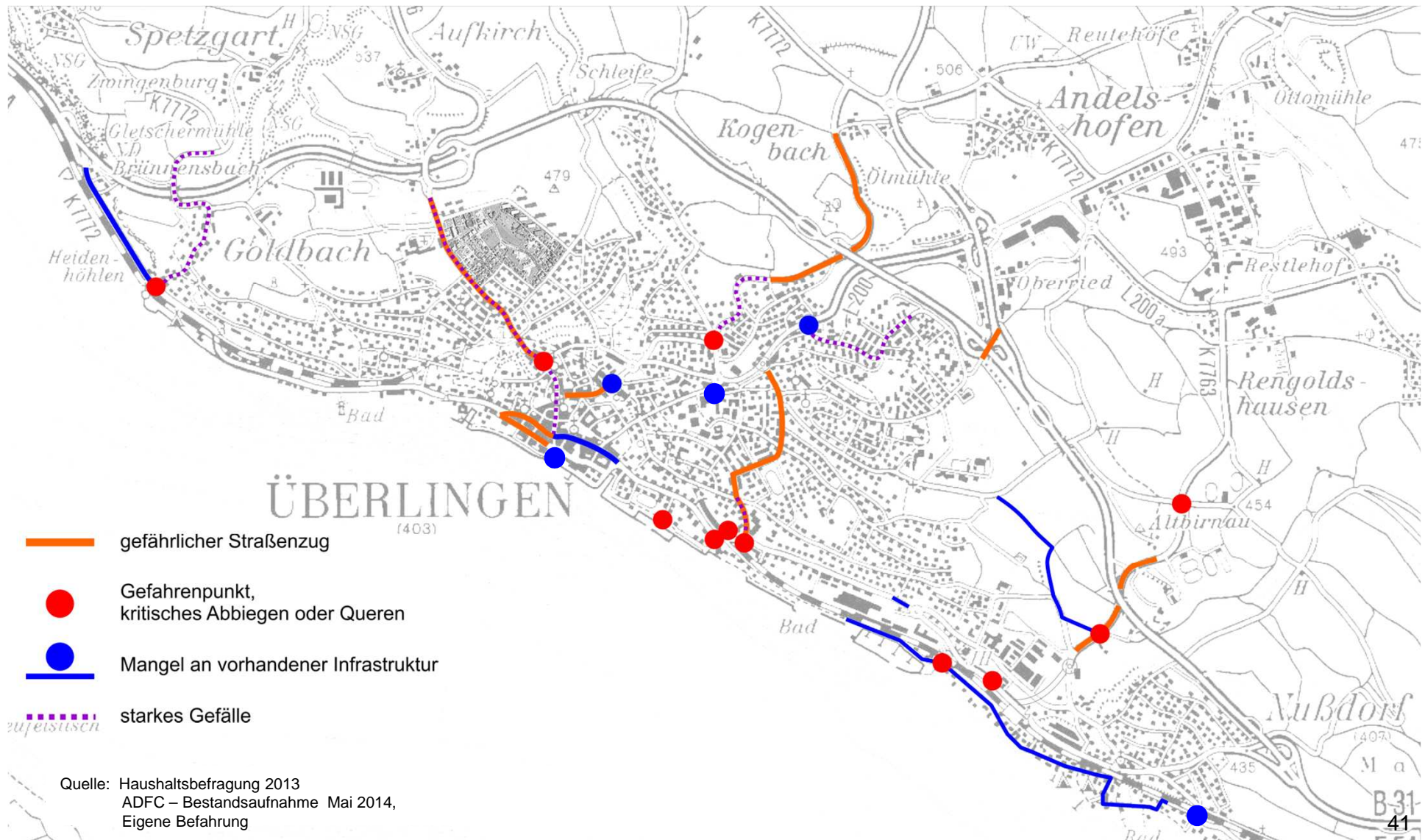
Kategorisierung der erfassten Mängel

- Gefährlicher Straßenzug (Fahren im Mischverkehr)
 - Hohe Kfz-Verkehrsstärken
 - Hohe Geschwindigkeiten
 - Kurvige, unübersichtliche Straßenführung
 - Starkes Gefälle (stark unterschiedliches Geschwindigkeitsniveau Kfz – Radfahrer)

- Gefahrenpunkt
 - Mangelhafte oder fehlende Querungshilfe bzw. Furtmarkierung
 - Unübersichtliche Wegeführung, schlechte Sicht
 - Kritisches Abbiegen oder Queren

- Mangel an vorhandener Infrastruktur (streckenbezogen oder punktuell)
 - Unzureichende Breiten (Engstelle, zu schmale Radwegeverbindung)
 - Schlechter Belag, Schlaglöcher, etc.
 - Fehlende oder mangelhafte Beschilderung bzw. Markierung
 - Unzureichende bzw. fehlende Radabstellanlagen

Problemkarte (Vorläufiger Stand)



Gute Radverkehrsinfrastruktur (Beidseitige Schutzstreifen, Wiestorstraße, Höhe Busbahnhof)



Überdachte Fahrradabstellplätze mit Pumpstation (Bahnhof Mitte)



Attraktive Altstadt mit hohem Erlebniswert für Einwohner und Besucher (Seepromenade am Mantelhafen)



Weiteres Vorgehen

Weiteres Vorgehen

- Einarbeitung von Anregungen aus dem Arbeitskreis
- Erstellung einer Netzkonzeption (unter Berücksichtigung Alltags- und Freizeitverkehr) in Abstimmung auf bestehende Planungen
- Erarbeitung einer Maßnahmenkonzeption (mit Musterlösungen)
- Ausarbeitung eines Planungskonzeptes (mit Maßnahmenpriorisierung und Aufwandsabschätzung)

Nächste Termine

- Arbeitskreis Radverkehr zur Vorstellung und Abstimmung der Maßnahmenkonzeption

Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit !

