

Große Kreisstadt Überlingen

Radverkehrskonzept

Bericht

DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Aalen/Stuttgart

Impressum

Auftraggeber

Große Kreisstadt Überlingen
Bahnhofstraße 4
88662 Überlingen

Auftragnehmer

DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen
ein Unternehmen der BERNARD Gruppe
Rathausplatz 2-8
73432 Aalen
Telefon 07361 5707-0
Telefax 07361 5707-77
www.brenner-ingenieure.de
info@brenner-ingenieure.de

Bearbeiter

Dipl.-Ing. Robert Wenzel
Dipl.-Geogr. Fee Rebbe

Aalen, 28.05.2015

INHALT

| | | |
|-----|--|---|
| 1 | AUSGANGSLAGE UND HANDLUNGSFELDER | 1 |
| 2 | BEARBEITUNG | 3 |
| 2.1 | Vorbemerkung | 3 |
| 2.2 | Bestandsaufnahme | 3 |
| 2.3 | Netzkonzeption | 4 |
| 2.4 | Analyse von Defiziten und Lücken im Netz | 4 |
| 2.5 | Maßnahmenkonzeption | 5 |
| 2.6 | Ergänzende Maßnahmen | 6 |
| 3 | ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNGEN | 8 |

ANLAGEN

- Anl. 1 Präsentation Arbeitskreis Radverkehr 13.11.2014
(Bestandsaufnahme, Mängelanalyse)
- Anl. 2 Präsentation Arbeitskreis Radverkehr 05.03. 2015
(Netz- und Maßnahmenkonzeption)
- Anl. 3 Präsentation Gemeinderat Stadt Überlingen 29.07.2015
- Anl. 4 Maßnahmenkatalog

1 AUSGANGSLAGE UND HANDLUNGSFELDER

Mit insgesamt ca. 21.000 Einwohnern ist die Große Kreisstadt Überlingen äußerst attraktiv am Nordufer des Bodensees gelegen. Mit der historischen Altstadt, den Sehenswürdigkeiten, der Therme und den besonderen landschaftlichen Gegebenheiten besitzt die Stadt Überlingen hohen Wohnwert und ideale Voraussetzungen für Kur- und touristische Aufenthalte. Durch die Bundesstraße B 31 besteht schon viele Jahrzehnte für den Kfz-Verkehr eine Umfahrungsmöglichkeit des historischen Zentrums unterstützt durch begleitende innerörtliche Verkehrsberuhigungs- und -lenkungsmaßnahmen.

Im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzeptes für die Stadt Überlingen (vorgelegt im März 2014) wurden Probleme und Engpässe präzisiert, wichtige Weichenstellungen (aus der gesamtheitlichen, intermodalen Beratung heraus) gelegt und Lösungsmöglichkeiten erarbeitet. Aus der Projektbearbeitung ergaben sich weitere Aspekte, die zur vertiefenden Betrachtung empfohlen wurden.

In einem weiteren Schritt zur Realisierung von verkehrsplanerischen Maßnahmen hat die Stadt daher die Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes beauftragt. Parallel hierzu erfolgt ebenso die Konzeption zur Verkehrsberuhigung Innenstadt und die Konzeption zum Dynamischen Parkleitsystem. Hierbei erfolgt eine eng aufeinander abgestimmte Bearbeitung.

Mit der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes ist zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und zur Förderung der zum Kraftfahrzeugverkehr alternativen Verkehrsmittel ein durchgängiges an neuesten Standards orientiertes Radverkehrsnetz zu entwickeln, welches die Verknüpfung der wichtigen Ziele gewährleistet. Ebenso sind die Voraussetzungen für eine enge und attraktive Verknüpfung der Teilsysteme zu schaffen, wobei dem in Überlingen vielfältigen modalen Angebot Rechnung getragen werden soll (z.B. Ankunft per Bus/Bahn oder per Schiff). Das Radverkehrskonzept soll neben dem Radverkehrsnetz auch detailliert dessen Mängel aufzeigen und umfassende Maßnahmen zur Behebung der Mängel auflisten.

Die wesentlichen Ziele und Handlungsfelder des Radverkehrskonzeptes sind:

- die Erarbeitung eines Radverkehrsnetzes
- das Aufzeigen der Mängel und
- die Auflistung umfassender Maßnahmen zur Behebung der Mängel.

Das Radverkehrskonzept bildet den Handlungsrahmen für Ausbau und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in den nächsten Jahren und umfasst sowohl die Kernstadt, als auch die Anbindung der angrenzenden außenliegenden Teilorte. Die Teilorte selbst sind nicht enthalten. Ein weiteres Augenmerk liegt auf der Gestaltung der innerstädtischen Radverkehrsinfrastruktur an zentralen Orten im Stadtgebiet (z.B. Innenstadt, Aufkircher Tor).

2 BEARBEITUNG

2.1 Vorbemerkung

Im Zuge der Bearbeitung fand eine intensive Abstimmung und Diskussion im Arbeitskreis Radverkehr (unter Beteiligung der Stadtverwaltung, der Kur und Touristik GmbH, des Regierungspräsidiums, des Landratsamtes, des Polizeipräsidiums, des ADFC und des Gutachters) statt. Die Ergebnispräsentation erfolgte im Gemeinderat.

- AK Radverkehr (13.11.2014): Bestandsaufnahme, Mängelanalyse
- AK Radverkehr (05.03.2015): Netz- und Maßnahmenkonzeption
- AK Radverkehr (25.03.2015): Detailbesprechung Maßnahmen
- Gemeinderat (29.07.2015): Ergebnispräsentation

Zur Dokumentation der Bearbeitung werden die einzelnen Arbeitsschritte und Ergebnisse kurz zusammengefasst und weitere Empfehlungen gegeben. Zur ausführlichen Erläuterung sind die Vorträge der Sitzungen sowie der Maßnahmenkatalog als Anlagen beigefügt. Die Zwischenpräsentationen enthalten dabei vorläufige Ergebnisse, die in der weiteren Bearbeitung teilweise überarbeitet und in einer endgültigen Fassung (Ergebnispräsentation) zusammengestellt wurden.

2.2 Bestandsaufnahme

Voraussetzung für die Erstellung des Radverkehrskonzeptes ist eine eingehende Betrachtung der Datenbasis und eine ausführliche Bestandsaufnahme. Berücksichtigt wurden dabei neben bereits bestehenden Planungen auch laufende Untersuchungen in Überlingen, wie das Konzept zur Verkehrsberuhigung Innenstadt, die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes 2015 und das Landesradwegenetz Baden-Württemberg.

Bei der Bestandsaufnahme des Radwegeangebotes in Überlingen wurden zusätzlich zur innerstädtischen Radverkehrsinfrastruktur auch die touristischen (v.a. Bodenseeradweg) und übergeordnete Radwegeverbindungen (Landes- und Kreisnetz) berücksichtigt.

2.3 Netzkonzeption

Das Radverkehrsnetz soll der Vernetzung wichtiger innerstädtischer Ziele und der Anbindung der außenliegenden Ortsteile dienen. Zu den innerstädtischen Zielen gehören Schulen, Freizeiteinrichtungen, Gewerbegebiete/Arbeitsplatzkonzentrationen, Einkaufsschwerpunkte sowie öffentliche Einrichtungen, Wohngebiete und Verknüpfungspunkte mit anderen Verkehrsmitteln (Bahnhof, Hafen etc.).

Im Hinblick auf die bestehenden Radverkehrsverbindungen und die innerstädtischen Ziele wurde ein Radverkehrsnetz entwickelt, welches diese Ziele untereinander verbindet. Das Radverkehrsnetz gliedert sich in ein Hauptnetz - Kategorie 1 (Landesradfernwege, Hauptverbindungen gemäß Radverkehrsnetz Bodenseekreis), ein Hauptnetz - Kategorie 2 (Gemeindeverbindungen, Hauptzufahrt Schule) und ein Ergänzungsnetz, welches das Hauptnetz verdichtet und weitere Ziele im Stadtgebiet anbindet.

Das entwickelte Radverkehrsnetz entspricht den Bedürfnissen der Radfahrer nach direkten, schnellen und sicheren Verbindungen und trägt dabei den unterschiedlichen Ansprüchen des Alltags- und des Freizeitradverkehrs Rechnung. Ferner spielt die Sicherung des Schülerverkehrs eine wesentliche Rolle. Das städtische Radverkehrsnetz wurde in bestehende übergeordnete Radverkehrsnetze (Kreis- und Landesradwegenetz) integriert.

2.4 Analyse von Defiziten und Lücken im Netz

Zur Identifizierung von Gefahren und Mängeln im Bereich des Radverkehrsnetzes wurden bestehende Erkenntnisse und Informationen über Problemstellen und Mängel (Unfallsteckkarten der Polizei, Haushaltsbefragung, etc.) herangezogen, sowie eine intensive Befahrung des Radverkehrsnetzes mit dem Fahrrad durchgeführt. Folgende Kriterien wurden zur Bewertung herangezogen:

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

- Regelbreiten der Radverkehrsanlagen - bei Benutzungspflicht (gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010)
- Sichere Überquerbarkeit von Straßen (je nach Verkehrsstärken, Geschwindigkeiten und besonderen Anforderungen)
- Ausreichende und attraktive Radabstellmöglichkeiten

2.5 Maßnahmenkonzeption

Zur Beseitigung der festgestellten Gefahren und Mängel im Verlauf des Radverkehrsnetzes wurden Maßnahmenvorschläge entwickelt. Sie sollen Hinweise zu erforderlichen verkehrsregelnden und baulichen Maßnahmen geben.

Mit der Maßnahmenkonzeption wurde das Hauptaugenmerk auf Grund der vielfältigen Konflikte und Nutzungsüberlagerungen auf die Innenstadt gerichtet und Detaillösungen für die Radverkehrsführung erarbeitet. Hierfür wurden drei Varianten konzipiert:

- Variante 1: Freigabe der Hafestraße für Radfahrer in Gegenrichtung
- Variante 2: Freigabe von Hafestraße, Jakob-Kessenring-Straße und Münsterstraße in Gegenrichtung
- Variante 3: Ausweisung einer Fahrradstraße in Hafestraße, Jakob-Kessenring-Straße, Münsterstraße mit Freigabe für den Kfz-Verkehr in östliche Richtung (wie im Bestand)

Grundsätzlich ermöglicht die Einrichtung einer Fahrradstraße die klare und für alle Verkehrsteilnehmer eindeutige Bevorrechtigung des Radverkehrs und wird insbesondere auf Hauptverbindungen des Radverkehrs als geeignete Maßnahme an Stelle einer für den Radverkehr freigegebenen Einbahnstraße eingesetzt. Auf Grund des engen Straßenraums und der höheren Frequentierung durch Busse in der Jakob-Kessenring-Straße, ist die Freigabe für Radfahrer in Gegenrichtung bzw. eine Fahrradstraße kritisch zu sehen. Daher wurde eine Vorzugslösung entwickelt, die die Ausweisung einer Fahrradstraße in der Hafestraße und die Führung des Radverkehrs westwärts durch die Christophstraße und ostwärts durch die Klosterstraße und Jakob-Kessenring-Straße wie im Bestand vorsieht.

Es wurde ein ausführlicher Maßnahmenkatalog (vgl. Anlage 4) mit jeweils einem Maßnahmenblatt pro festgestelltem Defizit entworfen, in welchem diese dokumentiert und beschrieben sind, sowie Empfehlungen für Maßnahmen zur deren Beseitigung aufgezeigt und Hinweise zu ihrer Umsetzung gegeben werden. Die Maßnahmen wurden hinsichtlich der Kriterien Verkehrssicherheit/Gefährdung und Bedeutung/Potential priorisiert, sowie gemäß der Dringlichkeit ihrer Umsetzung in Kategorien gegliedert.

Im Maßnahmenkatalog sind des Weiteren 7 Maßnahmen enthalten, welche nicht priorisiert wurden, da der Aufwand ihrer Umsetzung sehr gering ist und sie als Sofortmaßnahmen in den Katalog aufgenommen werden konnten, diese Maßnahmen auf die Verbesserung bzw. Erweiterung von Radabstellanlagen abzielen oder konkrete Planungen in diesem Bereich bestehen (Umgestaltung Bahnhofstraße). Es wurden insgesamt 46 Maßnahmen erarbeitet.

Ergänzend zu den Maßnahmenblättern wurden angelehnt an das gültige Regelwerk Musterlösungen entworfen um beispielhaft einzelne Maßnahmen zu illustrieren (siehe Präsentationen). Die Musterlösungen sollen der Verwaltung dazu dienen, auch für vergleichbare Problemstellen geeignete Maßnahmen zu ergreifen und eine stadtweit einheitliche, an aktuellen Standards orientierte Ausgestaltung des Radverkehrsnetzes zu gewährleisten. Eine vollständige Zusammenstellung von Musterlösungen wird derzeit im Zuge des Landesradwegenetzes erarbeitet und den beteiligten Gemeinden zur Verfügung gestellt.

2.6 Ergänzende Maßnahmen

Neben den entwickelten Maßnahmen zur Beseitigung der Mängel im Radverkehrsnetz, werden ergänzende Maßnahmen zur weiteren Förderung des Radverkehrs empfohlen:

- auf die örtlichen und regionalen Bedürfnisse zielende, flächendeckende, integrierte Wegweisung,

Radverkehrskonzept

- die Attraktivierung bestehender und die Ergänzung zusätzlicher Fahrradabstellplätze in wichtigen Zielbereichen im Stadtgebiet (am Landungsplatz, an Schulen, Arbeitsplatzzentren, Einkaufsschwerpunkten etc.),
- die Einrichtung von Mobilitätsstationen (wetterfeste und diebstahlsichere Radabstellanlagen, Luftpumpe, Information, Verleih von Fahrrädern/Pedelecs/E-Bikes, Ladestationen etc.),
- die Möglichkeit der Fahrradmitnahme in Bussen außerhalb der Hauptverkehrszeiten.

Weitere Möglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs sind die Schaffung eines Angebotes zur Fahrrad-Codierung zur Diebstahlvorbeugung, Informationen und Aktionen rund ums Rad für Bürger und Gäste sowie die Mitgliedschaft der Stadt Überlingen in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK).

3 ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNGEN

Die Stadt Überlingen besitzt aufgrund der Lage am Bodensee, attraktiven Sehenswürdigkeiten in der Stadt und im Umland sowie der Lage am Radfernweg Bodenseeradweg eine große Bedeutung für den touristischen Fahrradverkehr.

Aufgrund der kurzen Wege zwischen den Zielen des Radverkehrs sowohl in der Innenstadt als auch zu den umliegenden Stadtteilen hat aber auch der Alltagsradverkehr ein hohes Potential, welches es weiter zu fördern und zu entwickeln gilt.

Mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept wurde ein Handlungsrahmen für die Entwicklung des Radverkehrs in den nächsten Jahren entwickelt. Insgesamt sind 46 Maßnahmen zum Ausbau und zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes vorgeschlagen. Die Maßnahmen wurden in einem ausführlichen Maßnahmenkatalog aufgelistet, begründet und priorisiert sowie nach Aufwand kategorisiert.

Einige der Gefahrenstellen (z.B. Absperrpfosten, fehlende Markierung von Radverkehrsfurten) lassen sich bereits kurzfristig und mit dem Einsatz geringer finanzieller Mittel beheben, teilweise ist die Umsetzbarkeit jedoch abhängig von der Neuordnung der städtischen Infrastruktur für den Kfz-Verkehr (z.B. Straßensanierungen, Ausbau der B 31 neu und Umbau der dazugehörigen Knotenpunkte). Die Umsetzung der Maßnahmen kann stufenweise erfolgen, dabei sind jedoch Schwerpunkte zu setzen und Netzzusammenhänge zu beachten.

Neben den, im Maßnahmenkatalog aufgeführten Maßnahmen, können ergänzende Maßnahmen den Radverkehr weiter fördern und dazu beitragen, das Potential des Radverkehrs sowohl für die alltägliche als auch die touristische Nutzung zu nutzen. Für die weitere Bearbeitung wird empfohlen:

- Sofortmaßnahmen möglichst zeitnah umzusetzen,
- ein Realisierungskonzept (mit Ausarbeitung von detaillierten Entwürfen) zu entwickeln,
- das Radverkehrskonzept auf die außenliegenden Ortsteile auszudehnen.

Über die Maßnahmen des Maßnahmenkatalogs hinaus ist auch das definierte städtische Radverkehrsnetz auf weitere generelle Mängel gibt zu prüfen. Diese sind im Sinne des Konzeptes ebenfalls zu beseitigen.

Das Projekt begleitende Abstimmungen im Arbeitskreis Radverkehr haben sich als sehr zielführend erwiesen. Um auch künftig eine Diskussion aktueller Themen zum Radverkehr zu ermöglichen sowie die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes zu forcieren, sind weitere Treffen des Arbeitskreises wünschenswert.

In der weiteren Bearbeitung der laufenden Radwegekonzeptionen für Kreis und Land sind die im Rahmen des städtischen Radverkehrskonzeptes erarbeiteten Ergebnisse zu berücksichtigen bzw. aufeinander abzustimmen.

Aufgestellt: Aalen, Mai 2015

DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

i. A.
Dipl.-Ing. Robert Wenzel
Teamleiter

i. A.
Dipl.-Ing. Fee Rebbe
Projektingenieurin