

VCD Kreisverband
Konstanz e. V.
Schottenstr. 11
78462 Konstanz

und BUND
Regionalverband
Bodensee-
Oberschwaben



Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



VCD Kreisverb., B. Wittlinger, Schottenstr. 11, 78462 Konstanz

Regierungspräsidium Freiburg
Baureferat 47.3 Süd
Bauleitung Singen
Freiheitstraße 8
78224 Singen

vorab per Fax Nr.: (07731)8809-6899, gesamt: 6 Seiten

12.7.17

**Stellungnahme
des VCD Kreisverbands Konstanz und
des BUND Regionalverbands Bodensee-Oberschwaben
zum Neu- und Ausbau B 33, Abschnitt Allensbach/West bis Konstanz
(Landeplatz), 3. Planänderung, Planung Eisenbahnkreuzung Bahnhof
Reichenau**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Anbei unsere Stellungnahme zur Planung Eisenbahnkreuzung Bahnhof Reichenau

A Rahmenbedingungen:

1. Die Planung betrifft einen Teil des Bodenseeradweges mit 220.000 bzw. 380.000 (Quelle: <http://www.bodenseepeter.de/2013/04/11/stadt-konstanz-bremst-radtourismus/>) Radfahrern pro Jahr.
2. Die Planung betrifft die Abzweigung des Bodenseeradweges von und zum Weltkulturerbe Reichenau, einem ebenfalls bedeutenden touristischen Ziel.
3. Den zeit- und höhensensiblen Alltagspendlern von der Reichenau nach Konstanz und umgekehrt wird mit der Schließung des direkt an der B33 führenden Radwegs eine Höhendifferenz (Brücke) und ein Umweg von ca. 400 m zugemutet. Das ist nur akzeptabel, wenn nicht noch weitere verkehrstechnische Behinderungen hinzukommen. Dies ist derzeit schon durch die 3-fach-Ampel, um z.B. ins

Industriegebiet zu kommen, der Fall. Dass es sich auch hier nicht um eine geringe Anzahl Alltagsfahrradnutzer handelt beweist die umfangreiche Unterschriftenliste der Reichenauer Bürger zu diesem Thema.

4. Es bedarf eines dem Kfz-Verkehr entsprechenden Vorrangnetzes auch für den Radverkehr für Alltagspendler, z.B. von der Reichenau. Der Kfz-Verkehr erhielt ein Vorrangnetz durch die L220, L221 und die B33.

5. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg fördert im Jahr der 200-jährigen Erfindung massiv den Radverkehr mit der Zielsetzung, möglichst viel Verkehr auf das umweltfreundlichere und gesundheitsfördernde Verkehrsmittel verlagern zu können. Dazu wurden auf Landes- Kreis- und Gemeindeebene Alltags- und Touristikradwege erfasst und die Notwendigkeit zum Neubau und ggf. Ertüchtigung festgestellt.

Dazu gehören auch Radschnellwege.

Dem Gegenüber stellt die vorgestellte Planung eine Konterkarierung der landespolitischen Ziele und eine Behinderung des Radverkehrs dar.

B Zu den Kritikpunkten im Einzelnen.

1. Die Querung für Radfahrer von der B33 kommend mit drei Einfahrten und mit 2 x 90 Gradkurven und zusätzlicher Wartepflicht auf der Mittelinsel stellt eine solche Behinderung statt Förderung des Alltagsradverkehrs dar. Um sich die Provokation der Radfahrer vorstellen zu können, denke man sich den umgekehrten Plan. Die Radfahrspur führt geradeaus. Aus sicherheitstechnischen Gründen muss der motorisierte Individualverkehr (MIV) 2 Mal 90-Grad-Kurven fahren und jedes Mal nach einer Mittelinsel die Vorfahrt der Radfahrer beachten.

Der Plan ist als Lösung für den touristischen Verkehr zusätzlich möglich, zur Befriedigung der Bedürfnisse des zu fördernden Alltagsradverkehrs führt er nicht.

Bezeichnend ist, dass für die Planung Kfz-Nutzungszahlen ermittelt wurden und für den Radverkehr nicht. Obwohl mit dem Bodenseeradweg und der dort einzigen Abzweigung zum Weltkulturerbe Reichenau mit erhöhter Radnutzung und auch Inline-Skater-Nutzung (der Reichenaudamm ist eine nachgefragte Inlinerstrecke) zu rechnen ist. Damit fehlen schon die Voraussetzungen für eine Interessenabwägung, welche Verkehrsart vorrangig geführt werden soll.

Als Alternativen wären denkbar:

1.1 ein doppelseitiger Radweg auch östlich der südlichen Kindlebildstraße, wenn sowieso direkt anschließend ein Gewerbegebiet neu erschlossen werden soll. Auch dann sollte eine zügige Querung der Kindlebildstr. für Alltagsradler zu diesem neuen Radweg geschaffen sein.

1.2 Keine Radwegebenutzungspflicht von der Reichenau kommend. Weder durch Verkehrszeichen noch faktisch durch Trennung des Radweges von der Fahrbahn durch Entwässerungsgraben oder Bordstein. Es sollte mehrere Möglichkeiten geben auf die Fahrbahn einzufädeln. Der ortsunkundige, touristische Radverkehr kann und wird die vorgesehene Radwegeführung als zusätzliche Möglichkeit nutzen.

1.3 Auf die Unterhaltungspflicht (also auch Winterräumung) Randziffer (Rz.) 24 und ausreichende Wegführung für Ortsfremde an Einmündungen Rz. 25 der Verwaltungsvorschrift zu § 2 StVO als zwingende Voraussetzung für eine Radwegebenutzungspflicht wird hingewiesen.

Wesentlich ist deshalb auch, dass schon während der Bauarbeiten zumindest eine provisorische Beschilderung beiderseits zum Weltkulturerbe Reichenau und zum Bodenseeradweg erfolgt.

Die erforderliche Stetigkeit der Radwegführung als weiterer Voraussetzung einer Benutzungspflicht lässt sich mit der vorgesehenen Planung mit wechselndem linksseitigem Radweg nicht erreichen.

1.4 Uns ist bewusst, dass über die Frage der Benutzungspflicht die Straßenverkehrsbehörde entscheidet. Hier wird die Entscheidung jedoch schon faktisch durch Bordsteinkanten und Wegeführung entlang von Entwässerungsgräben vorweggenommen, so dass diese Planung ebenfalls die Voraussetzung für die Zulässigkeit linker Radwegführung erfüllen muss, es aber nicht kann. Sie ist aus unserer Sicht daher unzulässig.

2. Die Lückenschließung des Radweges entlang der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Waldsiedlung und Bodenseeradweg.

2.1 Sie ist grundsätzlich zu begrüßen.

2.2 Radwegebenutzungspflicht und gemeinsame Nutzung mit Fußverkehr.

Gemeinsame Geh- und Radwege nach Zeichen 240 ([StVO](#)) kommen nach den technischen Regelwerken innerorts nur in Ausnahmefällen in Betracht ([RASt](#), 6.1.6.4; [EFA](#), 3.1.2.5).

Grundsätzlich ist eine gemeinsame Geh- und Radwegführung nur dann in Erwägung zu ziehen, wenn eine vertretbare Alternative der Radverkehrsführung (Radweg, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Mischverkehr auf der Fahrbahn) nicht möglich ist ([EFA](#), 3.1.2.5).

Quelle: Fuss e.V.: <http://www.geh-recht.de/gemeinsame-Geh-und-Radwege>

Auch die Straßenverkehrsordnung (StVO) sieht aufgrund von Gutachten zur Verkehrssicherheit für Radfahrer als Regel die Führung auf der Fahrbahn vor. Selbst das Bundesverwaltungsgericht hat der gegenteiligen Auffassung bayrischer Radverkehrsplaner eine Absage erteilt http://www.bverwg.de/entscheidungen/verwandte_dokumente.php?az=3%20C%2042.09&PageSpeed=noscript .

Aus der Maßnahmenbeschreibung lässt sich entnehmen dass in der vorliegenden Planung trotzdem Rad- und Fußverkehr, dabei der Radverkehr auch noch gegenläufig, auf der östlichen Seite des Bahnübergangs geführt werden soll. Trotz der anschließen abknickenden Vorfahrt Richtung Waldsiedlung und der gerade dann hervortretenden Unfallgefahr bei nicht auf der Fahrbahn geführtem Radverkehr.

Selbst wenn kein die Radwegebenutzungspflicht anzeigendes Verkehrsschild dort vorgesehen ist, verhindert der Bordstein ein gefahrloses Einfädeln des Radverkehrs

auf die Fahrbahn. Die Planung muss daher wie dargelegt, bereits die Voraussetzungen für die Radwegebenutzungspflicht erfüllen, da sie die Fahrbahnnutzung in der geplanten Darstellung mit Baumaßnahmen verhindert.

Da aus den Planunterlagen nicht erkennbar ist, ob die Wegeführung innerorts und damit StVO-widrig oder außerorts liegt, ist eine abschließende Beurteilung derzeit nicht möglich.

Die vorgesehene gemeinsame Rad- und Fußwegnutzung scheitert auch an folgenden Ausschlussgründen, wie sie von der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA (R 2), Ausgabe 2009) festgelegt sind:

„Für die gemeinsame Führung von Fußgänger- und Radverkehr gelten folgende Ausschlusskriterien:

- Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung, (dies ist mit den bereits eingezeichneten Plänen zu dem Gewerbegebiet, das ebenfalls durch den Bahnhalt erschlossen wird, der Fall).
- überdurchschnittlich hohe Nutzung des Seitenraums durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z.B. Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen, Kinder - dies ist gegeben, da der Bahnhalt auch die schnellste Verbindung der Patienten der psychiatrischen Landeslinik mit der Stadt Konstanz und dem weiteren Umland ist,),
- Hauptverbindungen des Radverkehrs, (dies ist wegen des Bodenseeradwegs als einen der meist befahrenen touristischen Radwegen in Deutschland gegeben,),
- zahlreiche untergeordnete Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen“, dies ist auf dem westlichen Teil der Kindlebildstraße Richtung Reichenau ab Bahnquerung gegeben

([ERA](#), 3.6)

Quelle: <http://www.geh-recht.de/gemeinsame-Geh-und-Radwege> 9.7.17

Auf diese Planungsvorgaben der ERA verweist die Verwaltungsvorschrift zur StVO http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwbund_26012001_S3236420014.htm 9.7.17

unter : **Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge**

Zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4, Randziffer 13

2.3 keine linken Radwege

Die Planung missachtet Randziffer 33 der Verwaltungsvorschrift zu § 2 der StVO, wonach links zur Fahrtrichtung angelegte Radwege grundsätzlich nicht angeordnet werden sollen.

Dies wird in der Planung zwei Mal missachtet. Sowohl bei der Zufahrt von der Reichenau, als auch bei der Querung des Bahnübergangs. Durch die erforderliche jeweilige sichere Querung der Kfz-Fahrbahn wird der zu fördernde Langsamverkehr zweifach ausgebremst. Zum einen durch die rechtwinklige Verkehrsführung und zum Zweiten durch eine vom Gesetzgeber nicht vorgegebene vorfahrtrechtliche

Unterordnung. Dies entspricht weder den landespolitischen noch den gemeindlichen Vorgaben.

Die Lösung liegt u.E. auch hier in der Eröffnung mehrerer Möglichkeiten. Die nach der StVO selbstverständliche Führung auf der Kfz-Fahrbahn für die Alltagsradfahrer und gleichzeitig das vorgesehene Angebot mit freiwilligen Radwegen für die ortsunkundigen touristischen Radfahrer.

Dazu einhergehend wird auch Richtung Waldsiedlung empfohlen, weitere Übergänge zwischen Fahrbahn und Radweg zu ermöglichen, bzw. erst dort in dem Gepräge außerörtlicher Fahrbahn eine Radwegebenutzungspflicht anzuordnen.

Eine Benachteiligung der Alltagsradfahrer könnte auch durch eine Lichtzeichenanlage gelöst werden. Diese sollte jedoch nicht auf Anforderung für den Radverkehr ausgelöst werden, sondern durch eine in zeitlichem Abstand zuvor liegende Induktionsschleife, die für den Radfahrer ein Grünzeichen automatisch kurz vor Erreichen der Lichtzeichenanlage ermöglicht.

2.4 Breite

Auch wenn die vorgesehene Breite für links geführte Radwege von 2,40 m (Rz. 37 zu § 2 StVO der Verwaltungsvorschrift zur StVO) eingehalten ist, sieht diese Breite für den Radverkehr jedoch noch keine mehrachsige Fahrzeuge wie Fahrradanhänger vor, wie sie auf dem Radweg und im Ortsbild üblich sind, oder Lastenfahräder (siehe Randziffer 21, zu Absatz 4 Satz 2 der Verwaltungsvorschrift zur StVO).

D.h. auch deren Platzbedarf auf dem touristischen Radweg ist zu berücksichtigen, ebenso, der erhebliche Fußgängerstrom beim Halt der Züge.

Dagegen scheinen die Kfz-Ströme von nur noch 1200 Fz/24 h gemäß dem Gutachten von Modus Consult vom 20.7.07. https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpf/Abt2/Ref24/B%2033%20Reichenau/21_Verkehrsuntersuchung.pdf von untergeordneter Bedeutung. Warum wurde nicht gezählt, als Abwägungsgrundlage, sondern nur einseitig Daten aus einer Hochrechnung aus dem Jahr 2006 und auch diese nur für Kfz genommen?

D.h. der Kfz-Verkehr ist zumindest in der Ferienzeit voraussichtlich in der Minderheit und bekommt durch die vorgesehene Planung dennoch gegenüber dem Langsamverkehr die Vorrechte und einen unangemessenen Fahrbahnraum eingeräumt.

2.5 Ausführung des Rad und Fußbahnbelags an Straßenmündungen/Furten

Auf Schwellen größer als 0,5 cm muss verzichtet werden. Auch der Winkel zwischen Fahrbahn- und Rad/Fußweg soll nicht die Wirkung einer Schwelle erzeugen. Um den Interessen sehbehinderter Fußgänger gerecht zu werden sind Aufmerksamkeitsfelder mit Noppen-(oder Rillen-)Struktur in mindestens 60 cm, vorzugsweise 90 cm Tiefe über die gesamte Wegbreite anzuordnen. Die Bodenindikatoren sollten hinsichtlich Befahrbarkeit und Wahrnehmbarkeit möglichst ähnliche Eigenschaften aufweisen wie Begrenzungsstreifen (H BVA, 3.3.11 H BVA - Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen FGSV (Hrsg.): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen, Ausgabe 2011).

Die Trennung zwischen Rad- und Fußweg im Bereich der Bahnquerung ist gut gelöst.

Eine rein optische Trennung zwischen Rad- und Gehweg ist notwendig aber nicht hinreichend. Es muss eine zusätzliche taktile Wahrnehmung möglich sein.

Die nach Rz. 25 der Verwaltungsvorschrift zu § 2 StVO erforderliche deutliche Wahrnehmung der nach der Planung wartepflichtigen Radfahrer von der Reichenau kommend vor der Querung der Kindlebildstraße ist u.E. nicht ausreichend. Wir empfehlen zur Sicherheit eine Einengung der Fahrbahn und eine geschützte in die Fahrbahn ragende Aufstellfläche (Nase) über die Wartende unmissverständlich wahrgenommen werden können.

2.6 Die empfohlene Breite der Furten

Bei gemeinsamen Geh- und Radwegen sowie Gehwegen mit zugelassenem Radverkehr bedarf es bei Furten einer taktil und optisch kontrastierenden Abgrenzung zur Fahrbahn“ ([ERA](#), 3.6) „Gemeinsam von Fußgänger- und Radverkehr genutzte Furten sollen mindestens 4,00 m breit, separate Radverkehrsfurten im Einrichtungsverkehr mindestens 2,00 m und im Zweirichtungsverkehr mindestens 2,50 m breit sein.“ ([ERA](#), 5.2 & 9.4.3)

2.7 Bei der Ausführung des jeweilige Radfahrbahnbelages ist darauf zu achten, dass der Höhenunterschied zum Bankett unter zwei cm ausmacht. Andernfalls droht bei einer versehentlichen Berührung des Banketts eine erhebliche Sturzgefahr, weil für einen untrainierten Radfahrer eine parallel verlaufende Kante regelmäßig zum Sturz führt. Aufgrund der angrenzenden Steinmauer führt dies zu erheblichen körperlichen Folgen. Dies wurde am bisherigen Bodenseeradweg entlang der Bahnlinie z.B. nicht beachtet. Dort sind teilweise unüberbrückbare 10 cm Höhenunterschiede.

Mit freundlichen Grüßen

Bernhard Wittlinger

VCD Kreisverband Konstanz e.V.
Schottenstr 11, 78462 Konstanz
Vorsitzender
Tel. 07531 / 16494

Dr. Antje Boll

Stellvertretende Regionalgeschäftsführerin
BUND Regionalverband Bodensee- Oberschwaben

Bund für Umwelt und Naturschutz BUND

Landesverband Baden-Württemberg e.V. – Regional-
verband Bodensee-Oberschwaben im Kreis Konstanz

Zum Hussenstein 12 || 78462 Konstanz ||

Fon: +49 7531-15164

Die Stellungnahme ergeht im Namen des
BUND Landesverbands Baden-Württemberg

Vertretungsberechtigt: Dr. Brigitte Dahlbender |
Amtsgericht Freiburg | VR 550101

bund.bodensee-oberschw@bund.net |

<http://www.bund-bodensee-oberschwaben.net>