



Garten- und Tiefbaubetriebe Lindau

Nahmobilitätskonzept

Bericht



Nahmobilitätskonzept

Dezember 2019

Auftraggeber

Stadt Lindau
(Bodensee)



Koordination und Organisation



vertreten durch: Kai Kattau
Sachbearbeiter: Jaime Valdés V.

Garten- und Tiefbaubetriebe Lindau
Bregenzer Straße 8, 88131 Lindau (B)
Telefon: +49 8382 918 650
Telefax: +49 8382 918 391
gtl@lindau.de
www.gtl-lindau.de

Bearbeitung



verkehrsingenieure



Sachbearbeiter:
Anton Gächter (verkehrsingenieure)
Alexander Fritz (verkehrsingenieure)
Peter Vogler (image3)

Besch und Partner KG
Waldfriedgasse 6
A-6800 Feldkirch
+43 5522 76785
besch.partner@verkehrsingenieure.com
www.verkehrsingenieure.com

image3 Kommunikationsdienstleistungs GmbH
Schwendebühel 13a
A-6850 Dornbirn
+43 5572 310475
office@image3.at
www.image3.eu

Inhaltsverzeichnis

1.	Auftrag und Aufgabenstellung	6
2.	Grundlagen	6
3.	Projektablauf	8
4.	Beteiligungsprozess.....	11
4.1.	Grundsätze des Verfahrens.....	11
4.1.1.	Zielgerichtetheit	11
4.1.2.	Effizienz	12
4.1.3.	Nachhaltigkeit.....	12
4.2.	Partizipative Elemente.....	12
5.	Planungsphilosophie	13
6.	Ziele	15
6.1	Übergeordnete bestehende Zielsetzungen	15
6.1.1	Nationaler Radverkehrsplan 2020.....	15
6.1.2	Radverkehrsprogramm Bayern 2025.....	16
6.2	Stadtinterne bestehende Zielsetzungen	17
6.2.1	Integriertes Stadtentwicklungskonzept ISEK.....	17
6.2.2	Klimaschutzkonzept Lindau 2020.....	17
6.2.3	Klimafreundliches Lindauer Mobilitätskonzept KLiMo	18
7.	Bestandsanalyse	20
7.1	Inhalte Beteiligungsprozess	20
7.1.1	Phase 1: Bedarfserhebung und Bestandsanalyse.....	20
7.1.1.1	Abstimmung mit Nachbargemeinden	20
7.1.1.2	1. Fach-Workshop mit der Arbeitsgruppe Nahmobilität	20
7.1.1.3	1. Bürger-Workshop im Rahmen der Lindauer Mobilitätswoche.....	21
7.1.1.4	2. Fach-Workshop mit der ARGE Nahmobilität	23
7.1.2	Phase 2: Feedback und Information zur Konzeption.....	23
7.1.2.1	Workshop und Information Stadtrat.....	23
7.1.2.2	3. Fach-Workshop mit der ARGE Nahmobilität	23
7.1.2.3	2. Bürger-Workshop nach der Lindauer Mobilitätswoche	24
7.1.2.4	Zusammenfassung Beteiligung.....	24

8.	Maßnahmenkonzept.....	25
8.1	Einleitung Maßnahmenkonzept	25
8.2	Zur Lesart des Konzeptes.....	27
8.3	Zielnetz Radverkehr.....	29
8.4	Vorgaben und Qualitätskriterien Radverkehr	33
8.5	Schwerpunkte und exemplarische Maßnahmen Fußverkehr	36
8.6	Vorgaben und Qualitätskriterien Fußverkehr	43
8.7	Handlungsfelder.....	46
8.8	Handlungsfeld A: Überörtliche Radschnellverbindungen	47
8.8.1	Teilverkehrskonzept Bodenseeradweg West.....	48
8.8.2	Teilverkehrskonzept Bodenseeradweg Ost.....	51
8.9	Handlungsfeld B: Leitprojekte Fußgänger/innen.....	55
8.10	Handlungsfeld C: Anbindung Stadtteile und Lückenschlüsse	60
8.11	Handlungsfeld D: Qualität der Wege und Verbindungen.....	67
8.12	Handlungsfeld E: Aufenthaltsqualität.....	72
8.13	Handlungsfeld F: Marketing & Kommunikation	77
8.14	Handlungsfeld G: Leit- und Orientierungssysteme.....	79
8.15	Handlungsfeld H: Serviceeinrichtungen	81
8.16	Handlungsfeld I: Schnittstellen Management zu anderen relevanten Themenbereichen der Stadt.....	85
8.17	Handlungsfeld J: Ideen- und Innovationsmanagement	89
8.18	Handlungsfeld K: Risikomanagement.....	91
9.	Zusammenfassung.....	92
	Abbildungsverzeichnis	94
	Tabellenverzeichnis	98
	Beilagen.....	99

1. Auftrag und Aufgabenstellung

Die Große Kreisstadt Lindau hat im Jahr 2015 das „Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK)“ sowie im Jahr 2017 das „Klimafreundliche Lindauer Mobilitätskonzept (KLiMo)“ beschlossen. Auf Basis dieser Studien sollte ein umsetzungsorientiertes Nahmobilitätskonzept für den Fuß- und Radverkehr in Lindau entwickelt werden. Der Aufgabenbereich umfasste folgende Tätigkeiten:

- Überprüfung und allfällige Adaptierung der bestehenden Zielsetzungen für den Fuß- und Radverkehr
- Konzeption und Verfahrensplanung
- Moderation des Prozesses in politischen Gremien und Arbeitsgruppen sowie bei Partizipationsprozessen
- Ausarbeitung von baulichen, organisatorischen und kommunikativen Lösungsvorschlägen sowie Formulierung konkreter Maßnahmen in verkehrsplanerischen Fragestellungen

Unser Büro wurde am 13. April 2018 beauftragt, diese Aufgabenstellung zu bearbeiten.

2. Grundlagen

Als Grundlage zur Bearbeitung der Aufgabenstellung dienten folgende Daten und Konzepte:

Lokale Ebene - Stadt Lindau

- Klimaschutzkonzept Lindau 2012
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept Lindau (ISEK) 2015
- Gesamtstädtisches Freiraumkonzept Lindau 2016
- Klimafreundliches Lindauer Mobilitätskonzept (KLiMo) 2017
- Rahmenplan Städtebauliche Entwicklung Hintere Insel 2019
- Lokale Agenda Radverkehrsplan 2009
- AK Verkehr: Analyse 2015
- Flächennutzungsplan
- Schulwegpläne
- Diverse Planungen Bahnverkehr
- Panoramabilder der Straßenbefahrungen – Streetsmart Cyclomedia
- ...

Bundesland

- Radverkehrshandbuch Bayern 2011
- Radverkehrsprogramm Bayern 2017
- Orthofotos

Nationale Ebene

- Nationaler Radverkehrsplan 2012
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) 2002
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) 2006
- Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) 2008
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010
- Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen 2014

Andere Quellen

- Radstrategie Land Vorarlberg „Kettenreaktion“ 2017
- Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019

3. Projektablauf

Für die Bearbeitung der Aufgabenstellung wurde folgender Projektablauf gewählt. Dieser wurde je nach Erfordernis flexibel angepasst.

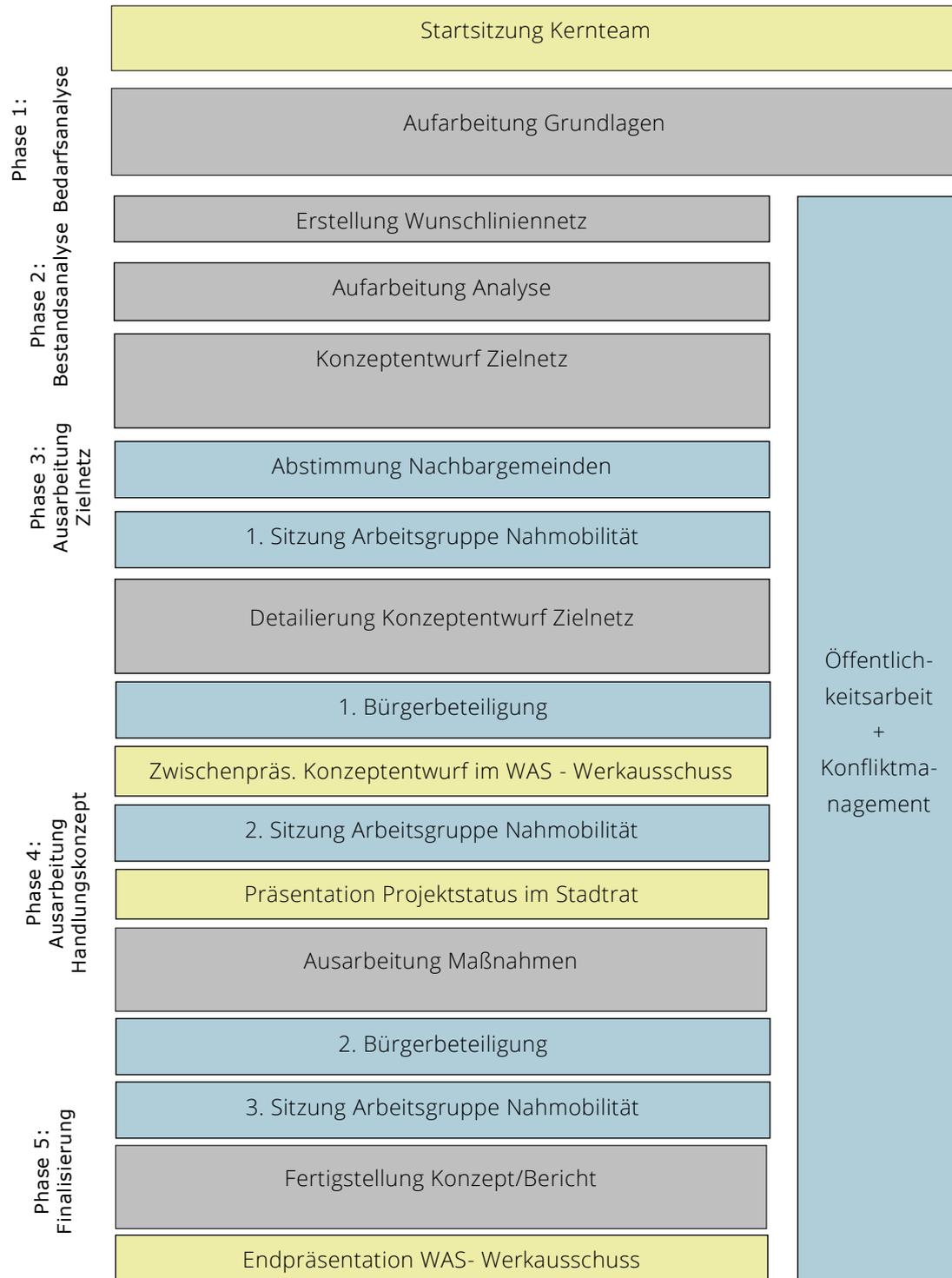


Abb. 1: Schema - Projektablauf

Während der gesamten Prozessdauer haben weitere Termine zu folgenden Themen stattgefunden:

- Abstimmung Fachplanung mit Kernteam Stadt – regelmäßige Jour-Fixe und Abstimmungsgespräche
- Abstimmung mit anderen Fachabteilungen der Stadt Lindau/GTL (Stadtplanung, Polizei, ...)
- Einbindung der Stakeholder in die Entscheidungsfindung
- Regelmäßige Medienarbeit und Information über Projekt

Begehungen und Beradelungen des Projektperimeters haben an folgenden Tagen stattgefunden:

- 12. Juli 2018
- 11. Oktober 2018
- 17. Juli 2019

Weiters wurde in Lindau auch stark auf die Bilddatenbank der Straßenbefahrungen (Streetsmart Cyclomedia) zurückgegriffen.

Im folgenden Abschnitt sind einige Eindrücke vom Beteiligungsprozess sowie des Projektablaufs abgebildet.



Abb. 2: Ergebnis-Plakat Beteiligungsworkshop



Abb. 3: Fachworkshop und Bürgerbeteiligung (Foto: GTL)



Abb. 4: Beradlung & Bestands- und Problemstellenerfassung im Perimeter (Foto: BuP)



Abb. 5: Begleitende Kommunikationsarbeit (Beispiele; Quelle: Schwäbische Zeitung, Amtsblatt Stadt Lindau)

4. Beteiligungsprozess

Ein wesentliches Element der vorliegenden Konzeption ist ein aufgrund der bereits vorhandenen Vorerhebungen im KliMo schlank gehaltenen, aber dafür umso effizienterer Beteiligungsprozess. Die Einbindung von relevanten Stakeholdergruppen kann den Grundstein für die spätere Umsetzung konzeptioneller Ideen legen. Damit werden potenziell oder tatsächlich Betroffene am Ende nicht nur über Ergebnisse informiert, sondern eine aktive Mitgestaltung während des Prozesses wird gewährleistet. Somit können Betroffene zu Beteiligten werden, was das Verständnis und die Akzeptanz für später zu treffende Maßnahmen erhöht und eine Einstellungs- oder Verhaltensänderung relevanter Gruppen in Bezug auf Nahmobilität wahrscheinlicher macht.

4.1. Grundsätze des Verfahrens

Die von den GTL vorgegebene Aufgabenstellung erforderte eine präzise Auswahl der geeigneten Instrumente für diesen Beteiligungsprozess. So gaben die Grundlagen und Zielsetzungen, welche im KliMo bereits erarbeitet wurden, einen klaren Rahmen für Umfang und Tiefe des Beteiligungsverfahrens vor. Unter anderem konnte der Fokus bereits auf die konkrete Umsetzung der sich aus dem KliMo ergebenden Handlungsfelder und Ziele gesetzt werden. Eine breitere Einbindung der gesamten Bevölkerung zu generellen Fragestellungen rund um Mobilität und Klimaschutz wurde daher als nicht mehr notwendig erachtet.

Ganz allgemein wurden die Kriterien „Zielgerichtetheit“, „Effizienz“ und „Nachhaltigkeit“ als Grundsätze für das partizipative Verfahren definiert:

4.1.1. Zielgerichtetheit

Für eine exzellente Konzeption mit dem Fokus auf Umsetzung ist es wichtig, aktuelle Problemstellen und Lösungsansätze verschiedener Nutzergruppen im Hinblick auf vordefinierte Ziele zu erfassen. Dabei ist die Haupt-Stoßrichtung, möglichst viele Möglichkeiten, Hindernisse und Lücken in Bezug auf Netze und Infrastrukturen vollständig und unverfälscht in den Blick zu bekommen. Diese Grundausrichtung erfordert die Anwendung eines halb offenen Prozesses, wobei die Fachexperten einen allgemeinen Rahmen mit einem spezifischen Methoden-Setting vorgeben.

4.1.2. Effizienz

Wesentlich für einen effizienten Partizipationsprozess ist eine sinnvolle und nachvollziehbare Wahl an Instrumenten und Stichproben. Diese darf weder zu umfangreich noch zu engmaschig ausfallen, um zwar einerseits alle wesentlichen Aspekte einer Thematik in den Blick zu bekommen, andererseits aber auch die dafür budgetierten Ressourcen nicht zu überziehen. Bei der vorliegenden Konzeption wurde auf gesamt zwei Ebenen und zwei Phasen der Beteiligung gesetzt:

- **Zwei Ebenen der Beteiligung:**
 - a. Experten und Interessenvertreter: Fach-Workshops mit der ARGE Nahmobilität (3 Termine) + Abstimmung mit Nachbargemeinden (1 Termin)
 - b. Bevölkerung: Bürger-Workshops im Rahmen der Mobilitätswochen (2 Termine)

- **Zwei Phasen der Beteiligung:**
 - a. Bedarfserhebung und Bestandsanalyse inklusive Sammlung von Problemstellen (2018)
 - b. Feedback und Information zur Konzeption inklusive Ergänzung von Lösungsansätzen (2019)

4.1.3. Nachhaltigkeit

Partizipation macht Betroffene zu Beteiligten. Damit ist die Erfahrung verbunden, dass Menschen, welche sich an Entscheidungen beteiligen bzw. an Lösungen mitarbeiten, eher bereit sind, deren Umsetzung mitzutragen und zu fördern bzw. weniger geneigt sind, diese zu behindern oder zu bekämpfen. Insofern sorgt Partizipation eher für nachhaltige Lösungen, als hierarchisch verordnete Maßnahmen, die meist nur unter aufwendiger Kontrolle oder Sanktionen bzw. in der Tendenz nur kurzfristig wirksam sind. Zudem ermöglicht Partizipation den Einzelnen, sich mit Problemstellungen intensiver zu beschäftigen und damit deren Komplexität sowie die Schwierigkeit der Auflösung von naturgegebenen Interessenkonflikten besser verstehen bzw. nachhaltig akzeptieren zu können.

4.2. Partizipative Elemente

Am moderierten und strukturierten Beteiligungsprozess konnten rund 130 Teilnehmer/innen in fünf Veranstaltungen in den Jahren 2018 und 2019 beteiligt werden. Einige der beteiligten Personen waren an mehreren Terminen anwesend:

- **Beteiligungsphase: Bedarfserhebung und Bestandsanalyse**
 - Abstimmungstermin mit Nachbargemeinden 28. Juni.2018; 16:30 bis 18:00 Uhr
 - 1. Fach-Workshop mit der ARGE Nahmobilität: 29. Juli 2018; 18:00 bis 20:15 Uhr
 - 1. Bürger-Workshop: 20. September 2019; 18:00 bis 20:30 Uhr
 - 2. Fach-Workshop mit der ARGE Nahmobilität: 18. Oktober 2018; 18:00 bis 21:00 Uhr

- **Beteiligungsphase: Feedback und Information zur Konzeption**
 - Workshop + Information Stadtrat 21. Februar 2019; 18:00 bis 20:00 Uhr
 - 3. Fach-Workshop mit der ARGE Nahmobilität: 5. September 2019: 18:00 bis 20:30 Uhr
 - 2. Bürgerworkshop: 23. September 2019; 18:00 bis ca. 20 Uhr

5. Planungsphilosophie

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war ein vollständiges Wegenetz im Fuß- und Radverkehr vorhanden, das private Auto war nur von untergeordneter Wichtigkeit. In der Mitte des 20. Jahrhunderts, mit der erstarkenden Industrialisierung, erlebte das Auto einen gigantischen Aufschwung, der sich auch in der Verkehrsplanung erkennbar machte (Autogerechte Stadt) und gleichzeitig zu einer Verschlechterung des Fuß- und Radverkehrs führte. In Zukunft sollen die oftmals getrennten Fuß- und Radverkehrsnetze wieder verbunden und beschleunigt werden, der öffentliche Verkehr optimal an Fuß- und Radwegnetze angebunden werden und der motorisierte Individualverkehr verträglich in den Siedlungsgebieten abgewickelt werden.

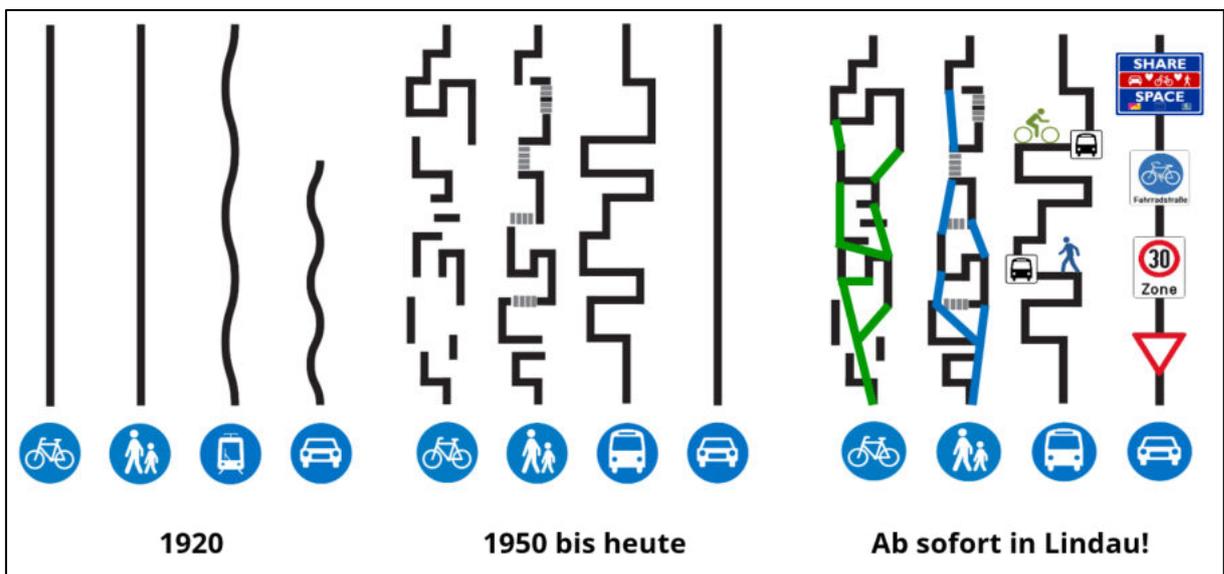


Abb. 6: Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der Verkehrsplanung (Quelle: Copenhagenize.eu, eigene Bearbeitung)

Um die Anteile des Fuß- und Radverkehrs zu steigern, müssen diese konkurrenzfähig zu anderen Verkehrsmitteln sein und dies muss auch von den Nutzer/innen so wahrgenommen werden. Das heißt das Fuß- und Radverkehrssystem in Lindau muss bezüglich Fahrtzeit, Komfort, Sicherheit, Zuverlässigkeit und Kosten von gleicher oder besserer Qualität als der motorisierte Individualverkehr sein, damit Menschen langfristig und nachhaltig umsteigen.

Verkehr ist zu einem großen Teil auch angebotsinduziert – je nachdem wie gut und konkurrenzfähig das Angebot in einem Verkehrsmittel ist, desto höher wird sich auch die Nachfrage danach entwickeln. In der nachfolgenden Abbildung sind Gründe aufgelistet, warum die Bevölkerung in Kopenhagen bevorzugt das Fahrrad als Verkehrsmittel wählt.

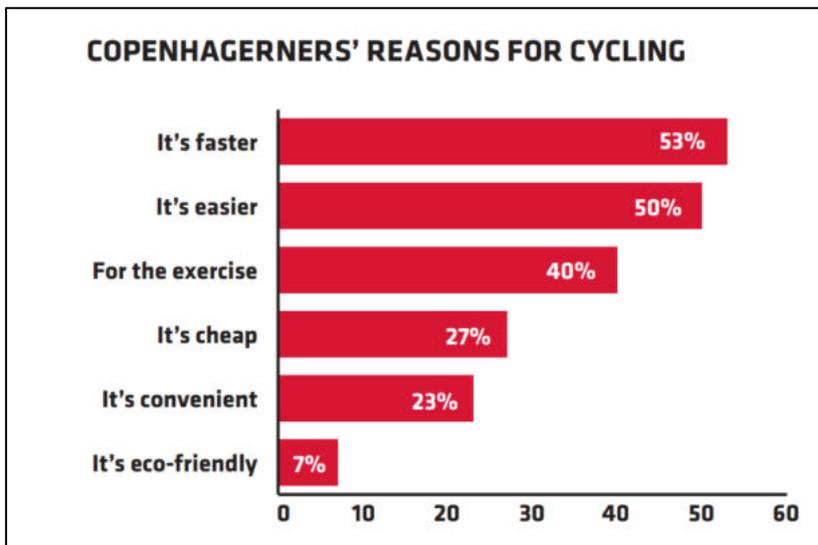


Abb. 7: Gründe, warum EinwohnerInnen von Kopenhagen das Fahrrad wählen (Quelle: City of Copenhagen)

Es sind nicht persönliche Werteinstellungen (Gesundheit, Umweltbewusstsein), sondern ökonomische Entscheidungen (Schnelligkeit, Einfachheit), aufgrund dessen das Verkehrsmittel Fahrrad in Kopenhagen tagtäglich von der Bevölkerung benutzt wird. Ziel muss es daher sein, ein möglichst attraktives und zum motorisierten Individualverkehr konkurrenzfähiges Angebot (Infrastruktur, Fuß- und Radverkehrskultur) anzubieten.

Welchen Vorteil hat Lindau durch hohe Fuß- und Radverkehrsanteile?

- Leistungsfähigkeit im MIV begrenzt → Erreichbarkeit und Mobilität muss weiterhin erhalten werden
- Erweiterungspotenzial in anderen Verkehrsträgern (MIV, ÖV) beschränkt und teuer!
- Enorme Flächenkonkurrenz bedingt effizientes und flächensparsames Verkehrssystem
- Erhöhung der Lebensqualität durch Reduktion von Lärm, Emissionen, Konflikten, Unfällen...
- Klimakrise bedingt Umstellung auf nachhaltiges Verkehrssystem
- Aktive Mobilität (Fuß/Rad) wird weltweit immer mehr zum Trend und trägt zu einem positiven Image der Stadt/Region bei
- Niedrigere Kosten des Verkehrssystems
 - Direkte Kosten: Investition, Unterhalt, Betrieb
 - Indirekte Kosten: geringere volkswirtschaftliche Kosten des Radverkehrs (Niedrigere Gesundheitskosten durch gesündere Bevölkerung...)¹
- Gesteigertes Potenzial im Radverkehr durch größere Reichweite (E-Bike)

¹ <https://nationaler-radverkehrsplan.de/aktuell/nachrichten/fahrrad-hat-gesamtgesellschaftlichen-nutzen-von-30>

6. Ziele

In Lindau wurden in den letzten Jahren einige strategische, übergeordnete Planungsprozesse durchgeführt und beschlossen (siehe Kap. 2 - Grundlagen). In diesen Prozessen wurden, teilweise durch umfangreiche Partizipationsprozesse abgestützt, eigene strategische Zielsetzungen ausgearbeitet und politisch verabschiedet. Für das vorliegende Nahmobilitätskonzept wurden daher keine separaten Zielformulierungen ausgearbeitet, sondern auf vorhandene Zielsetzungen aus anderen Konzepten und Leitbildern aufgebaut bzw. diese verwendet.

6.1 Übergeordnete bestehende Zielsetzungen

6.1.1 Nationaler Radverkehrsplan 2020

Der Nationale Radverkehrsplan 2020 aus dem Jahre 2012 gibt die Strategie auf Bundesebene vor und wurde durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erarbeitet. Es werden neun Handlungsfelder beschrieben, in welchen vorrangig Maßnahmen gesetzt werden sollen, sowie dazugehörige Instrumente und Organisationsstrukturen vorgestellt werden.

In Bezug auf konkrete Zielsetzungen im Radverkehr wird auf die verschiedenen Ausgangslagen der Kommunen eingegangen. Lindau befindet sich mit einem Radverkehrsanteil von 27 % in der höchsten Klasse der „Vorreiter-Kommunen“, welche folgendermaßen definiert werden:

„Unter den „Vorreitern“ finden sich jene Kommunen, bei denen ein hoher Radverkehrsanteil (> ca. 25 %) vorhanden ist und bei denen Radverkehrsförderung eine breit getragene gesellschaftliche und politische Selbstverständlichkeit darstellt.[...] Aufgaben für Kommunen dieser Kategorie bestehen vor allem in der weiteren Steigerung des Radverkehrs durch besondere Infrastrukturangebote sowie zusätzlichen Komfort, Kommunikation und Service. Die „Vorreiter“ haben zudem immer auch eine Vorbildfunktion, so dass deren Kenntnisse und Erfahrungen für andere Kommunen nutzbar gemacht werden sollten.“

In Bezug auf den zu erwartenden Finanzbedarf zur Förderung des Radverkehrs in den Kommunen werden folgende Angaben gemacht:

Finanzbedarf von Städten, Gemeinden und Landkreisen für verschiedene Aufgabenbereiche
(in Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr; Spannbreiten entsprechend unterschiedlichen Ausgangssituationen bzw. Perspektiven)

		Infrastruktur (Um-/Neubau und Erhaltung)	Infrastruktur (betriebliche Unterhaltung)	Summe (Spalten 1+2)	Abstellanlagen	Nicht investive Maßnahmen (u.a. Kommuni- kation)	Weitere Maß- nahmen (Fahrradver- leihsystem, Fahrradstation)	Gesamtsumme (Spalten 3-6) gerundet
		1	2	3	4	5	6	7
Städte und Gemeinden	Einsteiger	5 - 12	1,10	6,10 - 13,10	1,10 - 2,50	0,50	0,50 - 2	8 - 18
	Aufsteiger	8 - 12	1,70	9,70 - 13,70	1,20 - 1,50	0,50	1 - 2	13 - 18
	Vorreiter	12	3	15	0,10 - 0,80	1	2	18 - 19
Landkreise	Einsteiger	0,20 - 4,60	0,10	0,30 - 4,70	0,50 - 1			1 - 6
	Aufsteiger	0,30 - 4,10	0,10 - 0,40	0,40 - 4,50	0,50 - 1,50			1 - 6
	Vorreiter	2,40 - 3,00	0,50 - 0,70	2,90 - 3,70	1 - 1,50			4 - 5

Abb. 8: Finanzbedarf der Kommunen/Landkreise zur Radverkehrsförderung²

Für Lindau würde dies als Richtwert einen Finanzbedarf für die Radverkehrsförderung von 18 - 19 € pro Einwohner/in pro Jahr bedeuten.

6.1.2 Radverkehrsprogramm Bayern 2025

In diesem Konzept aus dem Jahre 2017 gibt das bayerische Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr folgende Ziele vor:

- Konzipierung des „Radverkehrsnetzes Bayern“ inkl. Beschilderung; Forcierung eigener Netzpläne in ausgewählten Kommunen
- Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen in Bayern auf 20 %

Insbesondere letzter Punkt bedeutet, dass Städte wie Lindau einen wesentlich größeren Radverkehrsanteil als Zielgröße anstreben müssen, um im Landesdurchschnitt auf 20% zu erreichen.

² Quelle: Nationaler Radverkehrsplan 2020, PGV Hannover: Kurzgutachten „Finanzierung des Radverkehrs“, Hannover 2012.

6.2 Stadtinterne bestehende Zielsetzungen

6.2.1 Integriertes Stadtentwicklungskonzept ISEK

Das ISEK wurde im Jahr 2015 bearbeitet und stellt die übergeordnete Strategie zur Entwicklung der Stadt Lindau dar, welche in mehreren Bereichen Leitlinien und Handlungsmöglichkeiten vorstellt. Im Bereich „Mobilität und Verkehr“ werden folgende Punkte genannt, welche auch als städtebauliche Leitlinie Nr. 6 definiert sind.

- Stärkung des Umweltverbundes (Öffentlicher Verkehr und nicht-motorisierter Verkehr)
- Verbesserung der Verkehrsqualität und Verbindung einzelner Verkehrsarten untereinander
- Aufwertung des öffentlichen Raumes und sorgsamer Umgang mit dem wertvollen Stadtbild

Weiters wurden Fokusgebiete zur städtischen Entwicklung festgelegt, in welchen in zehn Handlungsfeldern 38 strategische Projekte umgesetzt werden sollen. Ein Großteil dieser Projekte ist auch von verkehrlicher Bedeutung und ist daher für das Nahmobilitätskonzept von hoher Bedeutung (auszugsweise):

- Zu stärkende Ortsteilzentren
- Ortsteilplätze
- Einrichtung von Bahnquerungen
- Aufwertung Seehafenpromenade (3)
- Übergang Maximilianstraße – Bahnhofsvorplatz (4)
- Sina-Kinkelin-Platz (5)
- Schrankenplatz (6)
- Thierschbrücke (15)
- Zwanzigerstraße (16)
- Berliner Platz und Umfeld (19)
- Bahnhof Reutin (20)
- Stadtquartier Reutin (27)

6.2.2 Klimaschutzkonzept Lindau 2020

Im Klimaschutzkonzept aus dem Jahre 2012 wurde als Ziel die Reduktion von 31% der CO₂-Emissionen festgelegt sowie Maßnahmen in fünf verschiedenen Handlungsfeldern (Energieversorgung, Private Haushalte, Verkehr/Mobilität, Wirtschaft und städtische Projekte) definiert. Der Sektor Verkehr/Mobilität ist laut der vorliegenden Bestandsaufnahme für 31% des gesamten Energieverbrauchs der Stadt verantwortlich und ist somit der zweitgrößte Verbrauchssektor.

Als Maßnahme wird im Bereich Mobilität/Verkehr „die systematische Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf umwelt- und klimaverträgliche Mobilitätsformen“ empfohlen.

6.2.3 Klimafreundliches Lindauer Mobilitätskonzept KLiMo

Das KLiMo-Konzept stellt das direkte, übergeordnete Strategiepapier für das vorliegende Nahmobilitätskonzept dar und war daher die wichtigste Grundlage für die Bearbeitung dieser Studie.

In einem umfangreichen Prozess inkl. Stakeholder und Bürgerbeteiligung wurde ein strategisches Zielsystem entwickelt.

Die höchste Ebene stellt das Leitbild für die Entwicklung Lindaus dar, welches folgende Vorgabe formuliert: „Durch eine optimale Vernetzung aller Mobilitätsarten, bei gleichzeitiger Förderung des Umweltverbunds soll die Erreichbarkeit wichtiger Ziele verbessert und die Verkehrssicherheit sowie die Klimafreundlichkeit in Lindau gestärkt werden.“

Dieses Leitbild wurde in vier Planungsziele für die Mobilitätsplanung gegliedert:

PZ 1 „Erreichbarkeit & Verkehrssicherheit“

Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit Lindaus und aller wichtigen Ziele innerhalb der Stadt mit allen Verkehrsmitteln

PZ 2 „Umweltqualität“

Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen (Feinstaub, Lärm, CO₂ etc.)

PZ 3 „Umweltverbund“

Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr)

PZ 4 „Vernetzung“

Verbesserung der Vernetzung der Verkehrssysteme (P+R, B+R etc.)

Diese Planungsziele wurden durch insgesamt 25 Teilziele (Handlungsziele) konkretisiert. Für das Nahmobilitätskonzept sind insbesondere folgende Inhalte von Relevanz:

T I-8 Schaffung attraktiver und sicherer Verbindungen (Fuß- und Radverkehr) in zentralen Bereichen (z. B. Insel, Berliner Platz, Aeschach)

T II-1 Erreichung der Umwelt-Ziele (Lärmaktionsplan, Freiflächenkonzept, CO₂-Reduzierung, etc.) der Stadt Lindau

T II-3 Anordnung von angemessenen KFZ-Verkehrsgeschwindigkeiten / Entschleunigung

T II-4 Verlagerung von Autofahrten auf den Umweltverbund innerhalb Lindaus

T II-5 Reduzierung touristischer Fernverkehre mit dem Auto vom Heimatort nach / von Lindau (Schaffung attraktiver Angebote im Umweltverbund)

T III-1 Schaffung eines geschlossenen Radverkehrsnetzes und Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur (auch der Abstellmöglichkeiten)

- T III-2 Verbesserung der Situation im Fußverkehr (Gewährleistung von Mindestgehwegbreiten, Sicherstellung von Querungsangeboten, Verminderung von Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern)
- T III-3 Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den Zentren
- T IV-1 Intensivierung der Vernetzung der Verkehrsträger (unter Einbeziehung von Wasser als Verkehrsweg)
- T IV-2 Bessere Verknüpfung aller Verkehrssysteme (P+R und B+R mit direkter Anbindung an den ÖPNV / „Park & Ship“, Mitfahrerparkplatz)

In einem weiteren Schritt wurden mehrere Szenarien der zukünftigen möglichen Entwicklung im Mobilitätsbereich der Stadt Lindau gebildet und deren Auswirkung auf die Verkehrsmittelanteile untersucht.

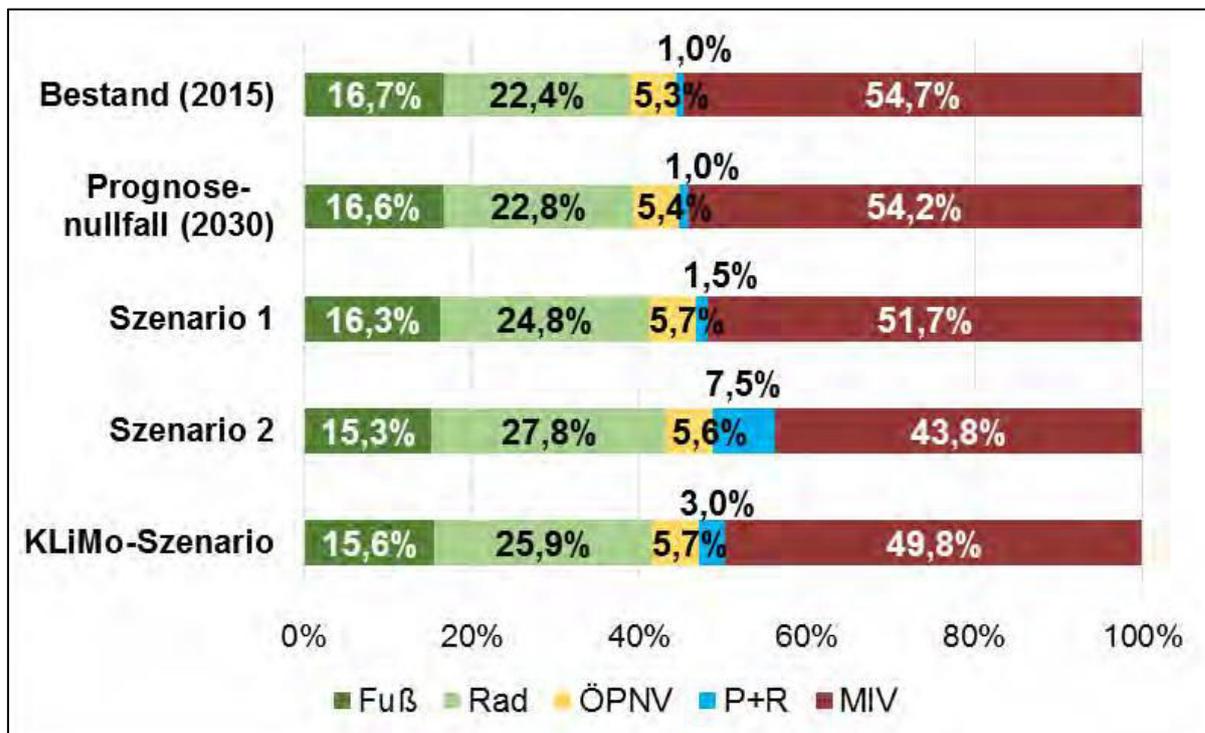


Abb. 9: Verkehrsmittelanteile im Bestand, Prognose-Nullfall 2030 und Szenarien (Modal Split), Quelle: KLiMo

Mittels des gewählten KLiMo Szenarios sollen die Verkehrsmittelanteile des Umweltverbundes um 2,5 % erhöht werden, was eine Reduktion der CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2030 um 6 % bedeutet (im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2030).

7. Bestandsanalyse

7.1 Inhalte Beteiligungsprozess

An dieser Stelle werden nur die wesentlichsten Eckdaten der im Beteiligungsprozess behandelten und diskutierten Inhalte dargestellt. Eine vollständige Dokumentation der Ergebnisse wurde bereits während des Prozesses erstellt und in mehreren Präsentationen in unterschiedlicher Form vorgestellt. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass jeder einzelne in der Partizipation vorgebrachte Aspekt – inklusive ganz konkreter Problemstellen – während der Konzeptionsphase berücksichtigt und entweder einem Handlungsfeld bzw. einer konkreten Handlungsempfehlung zugewiesen oder als nicht innerhalb dieses Auftrages lösbar eingestuft wurde. Details dazu werden im Kapitel 8 Maßnahmenkonzept vorgestellt.

7.1.1 Phase 1: Bedarfserhebung und Bestandsanalyse

In dieser ersten Phase wurden im Zeitraum Juni bis Oktober 2018 insgesamt vier Beteiligungsveranstaltungen durchgeführt.

7.1.1.1 Abstimmung mit Nachbargemeinden

Zu Beginn des Projektes wurden alle Nachbargemeinden Lindaus im Anschluss an die erste Startsitzenz zu einem Abstimmungsgespräch eingeladen. Es wurde das Nahmobilitätskonzept sowie das geplante Projektvorgehen erklärt. In einem weiteren Schritt wurden die wichtigsten Anschlussstellen im Fuß- und Radverkehrsnetz zwischen den Nachbargemeinden und der Stadt Lindau definiert, sowie aktuelle Planungen im Fuß- und Radverkehr der Umlandgemeinden abgefragt. So kann frühzeitig in den weiteren Planungsschritten darauf Rücksicht genommen werden.

7.1.1.2 1. Fach-Workshop mit der Arbeitsgruppe Nahmobilität

In diesem 1. Fach-Workshop wurde die grundsätzliche Vorgehensweise zur konkreten Umsetzungsplanung der KliMo-Ziele vorgestellt und abgestimmt. Nach einem verkehrsplanerischen Input von Seiten des Verkehrsplanungsbüros Besch und Partner widmeten sich zwei Kleingruppen der Erstellung eines Wunschliniennetzes für den Radverkehr in Lindau.

Die Experten und Interessensvertreter zeichneten die groben Zielpunkte eines solchen Netzes sowie die großen Korridore zu deren Verbindung in zur Verfügung gestelltes Kartenmaterial ein. Erste konkrete Problempunkte und -stellen konnten dabei auch schon erfasst werden.

In einer zweiten Beteiligungsrunde wurden nach einem allgemeinen Input zu Planungsprinzipien und Aufenthaltsqualität Handlungsfelder, Schwerpunkte und Problemstellen im Bereich Fußverkehr erfasst.

7.1.1.3 1. Bürger-Workshop im Rahmen der Lindauer Mobilitätswoche

a. Radverkehr

Beim ersten Bürger-Workshop wurden die Teilnehmer zunächst über die Planungsphilosophie sowie über den Gesamtprozess informiert. Im Anschluss daran konnten sie in insgesamt sechs Stationen jeweils eine der bereits erarbeiteten sechs Wunschlinien-Routen für den Radverkehr kennenlernen und sich dazu äußern. Dabei wurden die Teilnehmer als künftige Nutzer der Wegstrecken gebeten, insbesondere folgende, für die konkrete Umsetzung der KlimMaßnahmen besonders wichtigen Aspekte zu berücksichtigen:

- Verkehrssicherheit, Konfliktstellen
 - Kreuzungen, Querungen,
 - Komfort, Engstellen, Umwege, Lücken
 - Wegweisung, Orientierung
 - Radabstellanlagen, Beleuchtung
 - Aufenthaltsqualität, Gestaltung

An den jeweiligen Stationen waren folgende konkreten Themenstellungen zu bearbeiten und schließlich systematisch dokumentiert:



GTL
Garten- und Tiefbaubetriebe Lindau



image3
Kommunikationsdienstleistungs GmbH



BESCH UND PARTNER

Ihre Meinung ist gefragt!
Radverkehr in der Stadt Lindau

Bitte gehen Sie den vorgeschlagenen Korridor für eine Radroute gedanklich durch und geben Sie eine Rückmeldung zu folgenden Fragestellungen:

+++++

Das stört mich beim Radfahren auf dieser Wegstrecke massiv!
→ **BITTE ÄNDERN oder ABSTELLEN!**



Das ist/läuft für Radfahrer auf dieser Wegstrecke sehr gut!
→ **BITTE BEIBEHALTEN oder AUSBAUEN!**



Was fehlt fürs Radfahren auf dieser Wegstrecke komplett!
→ **BITTE (ENDLICH MAL) MACHEN bzw. SCHAFFEN**



+++++

Abb. 10: Beispiel Aufgabenstellung zum Thema Radverkehr am 1. Bürger-Workshop

b. Fußverkehr

Im Anschluss an diese Beteiligungsrunde zum Radverkehr erfolgte ein weiterer Input zu relevanten Qualitätskriterien für Verbesserungen des Fußverkehrs. Die Teilnehmer hatten wiederum die Möglichkeit, in sechs Stationen Ihre Rückmeldungen zu insgesamt sechs relevanten Stadtgebieten, unter zu Hilfenahme von Kartenmaterial, zu geben:

- Insel + Ufer (bis zur Bahntrasse)
- Schachen (i. V .m. Bodolz)
- Aeschach
- Unter-/Oberreitnau & Niederhaus
- Reutin
- Gewerbegebiet und Zech

Besonders zu berücksichtigen waren dabei folgende Qualitätskriterien für den Fußverkehr:

- Lücken und Umwege → 100 m Raster
- Wo sind Verbesserungen nötig → Unorte, Über-/Unterführungen
- Sicherheit & Komfort → Querungen, Engstellen, Konflikte mit anderen VKM
- Barrierefreiheit, Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr
- Wo sind Orte mit Potenzial für Umgestaltungen?
- Was und wo läuft es super? → Vorzeigbeispiele

NAHMOBILITÄTSKONZEPT


Garten- und Tiefbaubetriebe Linz

Ihre Rückmeldung zu Schwerpunkten, Problemstellen im Fußverkehr

Wo gibt es Lücken und Umwege?
(100 m – Raster)

Wo sind Verbesserungen nötig?
(Unorte, Unter-/Überführungen)

Was bräuchte (mehr) Sicherheit und Komfort?
(Querungen, Engstellen, Barrierefreiheit)

Welche positiven Beispiele/Umsetzungen kenne ich?
(Best Practice)

Diese Stationen gibt es:

- Insel + Ufer (bis zur Bahntrasse)
- Schachen (i.V.m. Bodolz)
- Aeschach
- Unter-/Oberreitnau + Niederhaus
- Reutin
- Gewerbegebiet und Zech



1



BESCH UND PARTNER

Abb. 11: Beispiel Aufgabenstellung zum Thema Fußverkehr beim 1. Bürger-Workshop

7.1.1.4 2. Fach-Workshop mit der ARGE Nahmobilität

In einem 2. Fach-Workshop wurden die Ergebnisse des 1. Fach-Workshops und der 1. Bürgerbeteiligung zunächst in Form eines Radroutenkonzepts vorgestellt und zur Diskussion gestellt. In zwei Kleingruppen konnten die Teilnehmer dieses Konzept anhand von Kartenmaterial eingehend in Hinblick auf Möglichkeiten, Alternativen und Hindernisse reflektieren. Die jeweiligen Rückmeldungen der Kleingruppen wurden schließlich in der Großgruppe ausgetauscht und dokumentiert.

In weiterer Folge stellten die Verkehrsplaner von Besch und Partner Qualitätskriterien für Nahmobilität und damit für Rad- und Fußverkehr insgesamt vor. Auch diese Kriterien wurden zur Diskussion gestellt, wobei unter anderem das Thema der Förderwürdigkeit von Maßnahmen – vor allem in Hinblick auf eine Radschnellverbindung entlang des Bodensees – zu Fragen geführt hat.

7.1.2 Phase 2: Feedback und Information zur Konzeption

In dieser ersten Phase wurden im September 2019 insgesamt drei Beteiligungsveranstaltungen durchgeführt.

7.1.2.1 Workshop und Information Stadtrat

In diesem Workshop wurde den Mitgliedern des Stadtrats der Projektfortschritt, der generelle Aufbau des Konzeptes (inkl. Handlungsfelder) sowie die Vorgehensweise in der Netzplanung vorgestellt. Anschließend wurde der derzeitige Stand des Radroutennetzes detailliert präsentiert und diskutiert. Es wurden verschiedene Netzergänzungen und Ideen aufgenommen und die vorliegende Netzplanung als Basis für die weiteren Bearbeitungsschritte (Maßnahmenplanung) freigegeben.

7.1.2.2 3. Fach-Workshop mit der ARGE Nahmobilität

In diesem 3. Fach-Workshop konnte das Konzept mit der Grundsystematik von elf Handlungsfeldern sowie den damit verbundenen Maßnahmen – mit der exemplarischen Darstellung einzelner bzw. sehr relevanter Maßnahmen - erstmals vorgestellt werden. Nach dieser Information waren die Teilnehmer eingeladen, an folgenden fünf Stationen ihre fachliche Rückmeldung zu geben:

- Radrouten-Netz
- Leitprojekte Fußverkehr
- Lückenschlüsse / Verbindung der Stadtteile
- Radschnellverbindung & Schnittstellen-Management
- Marketing & Kommunikation und Ideen- & Innovationsmanagement

Die jeweiligen Rückmeldungen wurden in insgesamt drei Kategorien gesammelt und zur weiteren Bearbeitung im Konzept dokumentiert:

- Welche **RISIKEN/NACHTEILE** hat dieser Lösungsansatz/haben diese Lösungsansätze aus meiner/unserer fachlichen Perspektive?
- Welche **POTENZIALE/VORTEILE** birgt dieser Lösungsansatz/bergen diese Lösungsansätze aus meiner/unserer fachlichen Perspektive?
- Welche **FRAGEN/ABSTIMMUNGSNOTWENDIGKEITEN** entstehen durch diesen Lösungsansatz/diese Lösungsansätze aus meiner/unserer fachlichen Perspektive?

7.1.2.3 2. Bürger-Workshop nach der Lindauer Mobilitätswoche

Analog zum 3. Fach-Workshop wurden die Teilnehmer – sozusagen als aktuelle und künftige Nutzer der Rad- und Fußwege über das Konzept und seine Grundsystematik informiert. Im Anschluss daran standen ihnen ebenso fünf Stationen zur Verfügung, wobei drei davon mit Fachexperten von Besch und Partner bzw. der Stadt Lindau besetzt waren:

- Mit Fachexperten besetzte Stationen:
 - Radrouten-Netz
 - Lückenschlüsse / Verbindung der Stadtteile
 - Leitprojekte Fußverkehr
- Unbesetzte Stationen:
 - Radschnellverbindung & Schnittstellen-Management
 - Marketing & Kommunikation und Ideen- & Innovationsmanagement

Auch diese Rückmeldungen und Fragen wurden nach drei Kategorien gesammelt und in der Form der finalen Bearbeitung des Konzepts nutzbar gemacht:

- Das finde ich **gut**, weil...
- Das **fehlt** mir noch: ...
- Diese **Nachteile** sehe ich: ...

7.1.2.4 Zusammenfassung Beteiligung

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass sowohl Fachexperten und Interessenvertreter als auch die Bürgerinnen und Bürger, welche an der Partizipation teilgenommen haben, bis auf wenige Ausnahmen, kaum Nachteile angesichts der vorgeschlagenen Maßnahmen und Routenkonzeptionen gesehen haben. Hauptsächlich wurden noch Anregungen zu scheinbar oder tatsächlich fehlenden Elementen in der Gesamtkonzeption eingebracht. Insgesamt auffallend waren die zahlreichen Rückmeldungen zu positiven Aspekten bzw. Vorteilen und Potenzialen des Nahmobilitätskonzepts.

8. Maßnahmenkonzept

8.1 Einleitung Maßnahmenkonzept

Die untenstehende Abbildung zeigt den Aufbau sowie die Struktur des Maßnahmenbündels des Nahmobilitätskonzeptes.



Abb. 12: Aufbau und Struktur des Nahmobilitätskonzeptes

Im Radverkehr wurden, basierend auf den verfügbaren Grundlagen sowie in Zusammenarbeit mit allen relevanten Stakeholdern (Arbeitsgruppe Nahmobilität, GTL, Verwaltung, Bürger / innen...), Wunschlinien des Radverkehrs definiert. In einem iterativen Prozess wurde aus diesen Wunschlinien ein Zielnetz an Radrouten erstellt welches den zukünftigen Rahmen für die Weiterentwicklung des Radroutennetzes darstellen soll.

Im Fußverkehr wurde ein etwas anderer Ansatz gewählt. Da das Fußwegenetz prinzipiell so engmaschig wie möglich sein sollte, wird auf eine Darstellung verzichtet und verstärkt mittels speziellen Schwerpunktthemen (Quartiersplätze, Aufenthaltsqualität...) sowie exemplarischen Maßnahmen (Barrierefreiheit, kleinräumige Verbindungen, Netzlücken...) gearbeitet.

Die Vorgaben und Qualitätskriterien im Fuß- sowie im Radverkehr bilden den Stand der Technik ab, welcher besonders für die Verwaltung zur praktischen Umsetzung der Maßnahmen von Interesse ist.

Es wurden 11 Handlungsfelder mit unterschiedlichen Inhalten und Themenfeldern definiert, welchen wiederum verortete, exemplarische oder organisatorische Maßnahmen zugeordnet wurden.

Diese Maßnahmen wurden auf Basis folgender Inputs erstellt:

- Ergebnisse des Beteiligungsprozesses
 - Abstimmung Nachbargemeinden
 - 3 Arbeitsgruppe-Nahmobilität-Sitzungen
 - Workshop Stadtrat
 - 2 Bürgerbeteiligungen
 - Mehrere Abstimmungsgespräche mit anderen Fachabteilungen der Stadt (Straßenbau, Stadtplanung, Polizei...)
 - Einzel-Input von Bürger / innen (E-Mails)
- Begehung und Befahrung des Perimeters
- Vorhandene Grundlagen (KLiMo, ISEK...)
- Input durch Abteilung Mobilitätsplanung/GTL

Die untenstehende Abbildung zeigt einen Ausschnitt der verorteten Problemstellen auf Basis des gesammelten Inputs im Bereich Radverkehr.



Abb. 13: Verortete Problemstellen (1. Bürgerbeteiligung)

8.2 Zur Lesart des Konzeptes

Die 11 Handlungsfelder werden im Kapitel 8.3 vorgestellt. Die verorteten Maßnahmen finden sich im Anhang (Beilage 1) oder in der Excel-Datei „4141_Maßnahmen_Teil1_verortet.xlsx und planlich dargestellt in den beiden Plandarstellungen als PDF (Übersichtsplan Gesamt Lindau + Übersichtsplan Zentrumsbereich). Die exemplarischen sowie organisatorischen Maßnahmen finden sich ebenfalls im Anhang (Beilage 2) oder in der Excel-Datei „4141_Maßnahmen_Teil2_allgemein.xlsx“.

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
006		Bodenseeradweg - Durchgang unter Bahn zu Grenziedlung	- Durchgangshöhe nur 1,4 m	Durchgangshöhe vergrößern	III	L	D
007		Bodenseeradweg - Zufahrt Segelhafen	- Radweg nicht bevorrangt - dadurch auch Wegverlauf für Ortsunkundige nicht klar - Sichtbeziehungen?	- Bodenseeradweg bevorrangen (dadurch auch Orientierung besser) - Kreuzung/Sichtfenster klar organisieren	I	K	D
008		Bodenseeradweg/ Parkflächen vor Campingplatz	- Senkrechtparkierung - Rangierbewegungen direkt auf Radweg	- Parkierung sicher organisieren (siehe Skizze)	II	M	K
009		Bodenseeradweg/Einfahrt Campingplatz	- Radweg nicht bevorrangt - weitläufiges Kreuzungsplateau, unklare Verkehrsführung (Bodenmarkierungen führen gegen Baum...)	- Kreuzungssituation für Radverkehr verbessern - Stopp-Tafel aus Ausfahrt Campingplatz in Flucht Straßennachse verschieben - Sicherheitsabstand bei Parkierungen vorsehen (evtl. auch als Bürgersteig) - Optional: Aufmerksamkeitsmarkierung Radverkehr	II	L	A
010		Bodenseeradweg/ Eichwaldstraße-Felix- Wankel-Straße bei Bahnübergang	- Radverkehr/Fußverkehr muss im Rückstau von BÜ queren - unnötiger Höhenunterschied für Radverkehr - unklare Querungssituation	- Querungssituation für Rad und Fuß verbessern (entlang der Wunschlinien, umwegfrei)	II-III	K	A

Abb. 14: Excel-Liste Verortete Maßnahmen (Beilage 1)

Maßnahmenkonzept Lindau										
Teil 2 - Allgemeine und exemplarische Maßnahmen										
Priorität: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)										
Handlungsfeld A	Handlungsfeld B	Handlungsfeld C	Handlungsfeld D	Handlungsfeld E	Handlungsfeld F	Handlungsfeld G	Handlungsfeld H	Handlungsfeld I	Handlungsfeld J	Handlungsfeld K
Überörtliche Nr Fah/ Rad	Leitprojekte Nr Fuß/ Rad	Anbindung Nr Fuß/ Rad	Qualität der Wege Nr Fuß/ Rad	Aufenthaltsqualität Nr Fuß/ Rad	Marketing & Nr Fuß/ Rad	Leit- und Nr Fuß/ Rad	Serviceeinrichtungen Nr Fuß/ Rad	Schrittzeilen- Nr Fuß/ Rad	Ideen- und Nr Fuß/ Rad	Risikomanagement Nr Fuß/ Rad
A1	B1	C1	D1	E1	F1	G1	H1	I1	J1	K1
A2	B2	C2	D2	E2	F2	G2	H2	I2	J2	K2
A3	B3	C3	D3	E3	F3	G3	H3	I3	J3	K3

Abb. 15: Excel-Liste Allgemeine und Exemplarische Maßnahmen (Beilage 2)

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen den Übersichtsplan, in dem das Zielnetz für den Radverkehr, notwendige Lückenschlüsse im Fuß- und Radverkehr sowie alle verorteten Maßnahmen abgebildet sind. Mittels der dreistelligen Nummer im Übersichtsplan kann die Beschreibung der Maßnahme in der Excel-Datei gefunden werden.



Abb. 16: Übersichtsplan Zielnetz Radverkehr inkl. Maßnahmenverortung Fuß- und Radverkehr



Abb. 17: Ausschnitt Übersichtsplan mit Maßnahmen

8.3 Zielnetz Radverkehr

Das Zielnetz wurde in einem mehrstufigen Verfahren erstellt. Dazu wurden in einer ersten Phase die Wunschlinien im Alltags- und im Freizeitverkehr definiert. Im nächsten Schritt wurden diese Wunschlinien nach Wichtigkeit priorisiert.



Abb. 18: Wunschlinien Freizeit (grün), Wunschlinie Alltag (schwarz) und Wunschlinie Alltag mit hoher Priorität (rot-schwarz)

Für dieses Netz an Wunschlinien wurde weiters versucht, diese Achsen in sinnvolle Korridore einzuteilen sowie die Anschlüsse an die Nachbargemeinden festzulegen.



Abb. 19: Umlegung der Wunschlinien in Korridore

Für das Radroutennetz wurde eine eigene Hierarchiesystematik gewählt, welche sich allerdings an ähnliche Konzepte bzw. vorhandene Richtlinien anlehnt (siehe nachfolgende Abbildung).

- Radschnellverbindung/Premium-Radroute = 1. Priorität (Hellblau)
- Hauptradroute 1. Kategorie = 2. Priorität (Rot)
- Hauptradroute 2. Kategorie = 3. Priorität (Hellgrün)
- Freizeitradrouten = Priorität je nach Bedeutung/Verkehrsmenge (Gelb)

Zusätzlich zu den Haupt- und Freizeitradrouten wurden langfristige Visionen (strichliert) angedacht.

Die Unterscheidung im Netz nach unterschiedlichen Hierarchiekategorien stellt zum einen die Wichtigkeit dieser Achse sowie deren Umsetzungspriorität, aber auch die Verwendung unterschiedlicher Qualitätskriterien auf diesen Routen dar.

Die festgelegten Radrouten werden auf unterschiedlichen Anlagenarten geführt (Radfahrstreifen, Schutzstreifen, im Mischverkehr, Fahrradstraße, Radweg), allerdings sollen gewisse Mindestvorgaben und Qualitätsstandards je nach Anlageart angewendet werden (siehe auch Kap. 8.4).

Das Hauptradroutennetz soll vorrangig ausgebaut und attraktiver gemacht werden. Ein zusammenhängendes Netz mit sinnvollen Verbindungen innerhalb des Stadtgebietes und passenden Anbindungen an die Nachbargemeinden, ist die Grundvoraussetzung zur Förderung des Radverkehrs und zentraler Bestandteil eines jeden Radverkehrskonzeptes.

Damit dieses Netz durch die Nutzer / innen auch als solches erkannt und benutzt werden kann, werden verschiedene Mittel der Kommunikation und des Marketings empfohlen. Eine auf den Alltagsradverkehr fokussierte, gut sichtbare, einfache und logische Zielpunkte-Beschilderung stellt die absolut notwendige Basis dar. Verschiedene weitere Möglichkeiten zur Information und Bewerbung des Netzes werden empfohlen (Broschüren, Website, Presse usw.).

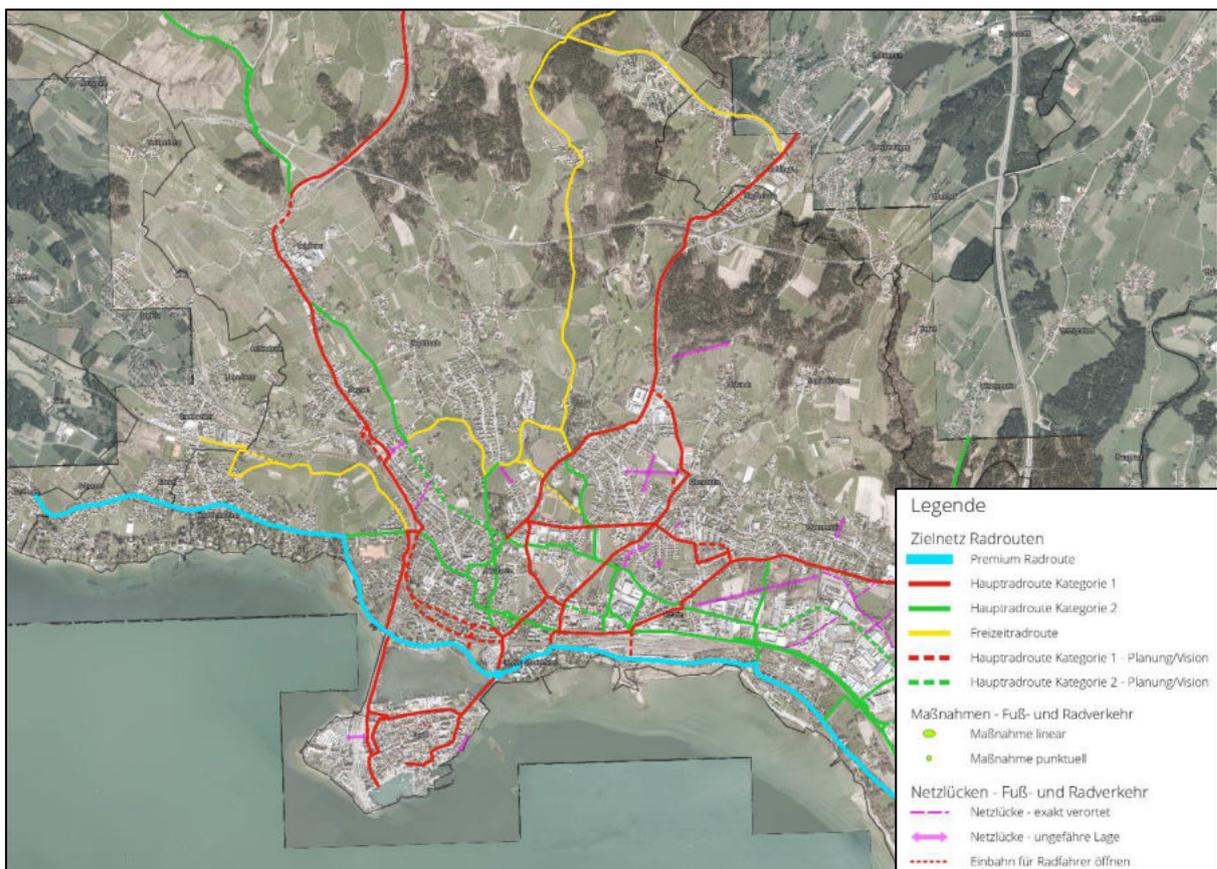


Abb. 20: Zielnetz Radrouten

Wesentliche Inhalte dieses Routennetzes sind:

- **Bodenseeradweg:** Der Bodenseeradweg stellt das Rückgrat des Radroutennetzes in Lindau dar. Durch die Lage und Vernetzung dieser Achse mit anderen Radrouten ergibt sich eine hohe Bedeutung für den innerstädtischen Alltagsverkehr, den überregionalen Pendlerverkehr sowie auch für den aktuell schon bedeutenden Freizeitverkehr (Radwandern). Diese Achse soll daher vorrangig und unter Anwendung höchster Qualitätsanforderungen ausgebaut werden. Bestenfalls kann diese Achse zukünftig als Radschnellverbindung geführt werden. Da hier die entsprechenden Richtlinien, Qualitätskriterien sowie Förderregime im Bundesland Bayern noch im Aufbau sind, ist die zukünftige Entwicklung dieser Thematik zu verfolgen und entsprechend anzupassen.
- **Achse Hörbranz – Rickenbacher Straße – Reutiner Straße – Schulzentrum:** Diese Achse stellt im östlichen Bereich des Stadtgebietes eine wichtige Achse in Ost-West-Richtung dar. Es ist anzumerken, dass insbesondere die Führung des Radverkehrs auf der Rickenbacher und Reutiner Straße derzeit noch unbefriedigend ist und auch zukünftig nur mit größerem Aufwand bzw. gesamtverkehrsorganisatorischen Maßnahmen ein attraktiver, komfortabler und verkehrssicherer Zustand herzustellen ist. Aufgrund der Wichtigkeit und Direktheit dieser Achse sowie des Mangels an Alternativen wurde allerdings beschlossen, trotz der zu erwartenden Schwierigkeiten diese Radroute beizubehalten.
- **Nord-Süd Achse von Niederhaus – Kemptener Straße – Motzacher Weg – Bahnunterführung Bregenzer Straße, bzw. als Verzweigung ab Kreisverkehr über Ludwig-Kick-Straße- Valentin-Heider-Gymnasium – Schulzentrum – Unterführung Langenweg:** Diese beiden Achsen erschließen das Stadtgebiet und wichtige Zielpunkte (insbesondere Schulstandorte) in Nord-Süd-Richtung.
- **Achse Oberreitnau – Schönau – Hoyren – Heckenweg (Bahngleise) – Insel:** westliche Achse in Nord-Süd-Richtung
- Entlang der Bregenzer Straße ist eine Hauptradroute der Kategorie 2 geplant um die Gewerbe- und Industriegebiete mit dem neuen Bahnhof Reutin/Berliner Platz zu verbinden.

Wichtige Lücken im Netz, an denen Verbindungen fehlen, bzw. nur eingeschränkt nutzbar sind, sind im Radroutennetz violett (Netzlücke Fuß/Rad) dargestellt. Dies wird auch im Kapitel 8.10 beschrieben. Diese Netzlücken sind zwar nicht Teil des Radroutennetzes, sind jedoch von Bedeutung für die Feinerschließung in den einzelnen Quartieren.

8.4 Vorgaben und Qualitätskriterien Radverkehr

Im Radverkehr muss prinzipiell die Unterscheidung zwischen Alltagsradverkehr und Freizeitradverkehr gemacht werden. Diese beiden Nutzergruppen stellen unterschiedliche Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur bzw. die Linienführung der Routen:

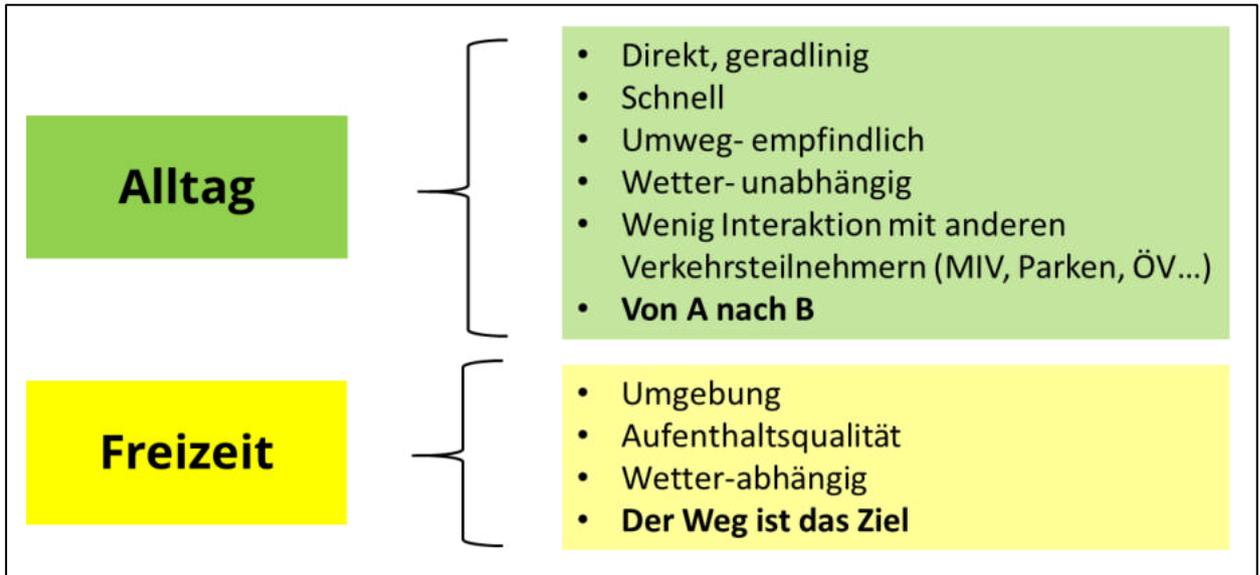


Abb. 21: Unterschiedliche Anforderungen je nach Nutzergruppe (Quelle: BuP)

Im Rahmen dieses Konzeptes soll der Fokus auf den Alltagsradverkehr gelegt werden. Die Routen und Verbindungen des Freizeitradverkehrs werden allerdings je nach Bedeutung und Wichtigkeit mitbetrachtet.

In Bezug auf anzuwendende Qualitätsstandards bei der Neuanlage oder Sanierung von Radverkehrsanlagen sind primär die Vorgaben der aktuell gültigen Richtlinien anzuwenden. Diese geben zu verschiedenen Themen wie beispielsweise Breite, Linienführung, Knotenformen... gewisse einzuhaltende Rahmenbedingungen vor. Um das im KLiMo-Konzept festgelegte Ziel einer Erhöhung des Radverkehrsanteils zu erreichen, empfiehlt sich allerdings eine Orientierung an Planungsvorgaben der Länder mit hohen Radverkehrsanteilen, in denen eine fortschrittliche Planung angewendet wird – beispielsweise in Dänemark, Niederlande, etc. Nur ein attraktives, sicheres und komfortables Radroutennetz mit einer Infrastruktur, die auch Fahranfänger oder unsichere Personen vom Radverkehr zu überzeugen mag, ist gegenüber anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähig.

Für die Linienführung einer Radachse können beispielsweise folgende Kriterien herangezogen werden:

Kriterien der Linienführung
Die Erschließung wichtiger Ziele ohne Umwege
Flüssiges Fahren
Hohe Umfeldqualität
Geringe Belastungen durch den KFZ-Verkehr
Niedrige Geschwindigkeit im KFZ-Verkehr
Subjektive und objektive Sicherheit
Homogenität – das Führungsprinzip soll über eine längere Strecke beibehalten werden

Tab. 1: Kriterien der Linienführung (Quelle: Radverkehrsstrategie Frischer Wind - Land Vorarlberg)

Weiters sind folgende Standards für einen attraktiven Radverkehr mit hoher Qualität ausschlaggebend:

- Direkt, geradlinig, ohne Umwege zum Ziel
- Bevorrangung gegenüber dem untergeordneten Straßennetz
- Großzügige Querschnitte erlauben auch ein nebeneinander Fahren und sicheres Überholen
- Große Kurvenradien, die eine konstante Reisegeschwindigkeit erlauben
- Gute Orientierung auf den Routen mit möglichst wenig Richtungswechseln (Haken, scharfe Kurven...)
- Beleuchtung im Siedlungsgebiet
- Führung im Mischverkehr nur bei Tempo 30
- Geringe KFZ-Verkehrsstärken, kaum Schwerverkehrsanteile
- Einheitliche und durchgehende Beschilderung + Wegweisung → Fahrzeitgarantie
- Keine direkt angeschlossene Senkrechtparkierung, Sicherheitsabstand bei Längsparkierung
- Staubfreier Belag mit hoher Ebenheit, möglichst keine Einbauten in den Fahrlinien
- Ausrichtung und Gestaltung der Verbindungen für alle Nutzergruppen (Anfänger, Ortsunkundige, Kinder, Ältere...)

Insbesondere bei der gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr auf der gleichen Fläche muss auf eine konfliktfreie Führung geachtet werden. Entsprechende Breitenzuschläge in Abhängigkeit der Frequenzen sind anzuwenden. Situationsabhängig muss auch über eine Trennung/Entflechtung der Verkehrsströme nachgedacht werden.

Das Thema Radparkierung ist ebenso von großer Wichtigkeit für die Förderung des Radverkehrs. Nur wenn an den Anfangs- und Zielorten der täglich zurückgelegten Wege sichere, leicht zugängliche und komfortable Abstellanlagen verfügbar sind, können die Nutzenden davon überzeugt werden, langfristig auf das Rad umzusteigen (Stichwort Zuverlässigkeit des Verkehrsmittels Rad). Zu diesem Thema gibt es umfangreiche Planunterlagen, von denen einige hier angeführt werden:

- Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen – ADFC Bayern³
- DIN 79008 - Stationäre Fahrradparksysteme⁴
- Handbuch Veloparkierung – Astra Schweiz⁵
- Leitfaden Fahrradparken – Energieinstitut Vorarlberg⁶

³ <https://www.adfc->

[bayern.de/fileadmin/user_upload/images/01_Menue_links/Service_Dienstleistungen/Abstellanlagen/ADFC_BY_Hinweise_Planung_Abstellanlagen_2018_12_web.pdf](https://www.adfc-bayern.de/fileadmin/user_upload/images/01_Menue_links/Service_Dienstleistungen/Abstellanlagen/ADFC_BY_Hinweise_Planung_Abstellanlagen_2018_12_web.pdf)

⁴ <https://www.din.de/de/wdc-beuth:din21:251901954>

⁵ https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/langsamverkehr/lv_v07_veloparkierung-handbuch2008.pdf.download.pdf/lv_v07_veloparkierung-handbuch2008.pdf

⁶ <https://www.energieinstitut.at/gemeinden/mobilitaet/radverkehrsfoerderung/fahrradparken/#>

8.5 Schwerpunkte und exemplarische Maßnahmen Fußverkehr

Im Fußverkehr, wird im Gegensatz zum Radverkehr für den Alltagsverkehr kein eindeutiges Routennetz benötigt. Das Netz an Fußwegverbindungen soll so engmaschig und kleinstrukturiert wie möglich sein, um den Fußverkehr auf direktem Wege, also auf den Wunschlinien zum Ziel zu führen.

Im nachfolgenden Kapitel wird im Detail auf die Anforderungen des Fußverkehrs eingegangen. Es werden die wichtigsten Themen und Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs dargestellt. Einen Auszug der wichtigsten Qualitätsvorgaben und Standards ist im nächsten Kapitel zu finden.

Quartiersplätze und Potenzialflächen für Straßenraumgestaltung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs

Durch die Verdichtung und Urbanisierung nimmt die Bedeutung der öffentlich verfügbaren Flächen zu. Diesem Trend soll durch die Errichtung von Quartiersplätzen mit hoher Aufenthaltsqualität sowie Umgestaltung von Straßenräumen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs Rechnung getragen werden.



Abb. 22: Potenzialflächen für Quartiersplätze und Straßenraumgestaltungen

Netzlücken

Um das Ziel eines möglichst engmaschigen Netzes an Fußwegverbindungen (und teilweise auch Radwegverbindungen) zu erreichen – bestenfalls 100 m Raster – wurde analysiert, wo Lückenschlüsse nötig sind. In der nachfolgenden Abbildung sind diese dargestellt (violett strichliert = eindeutig verortet; violetter, dickerer Pfeil = Wunschlinie, nicht exakt verortet).



Abb. 23: Netzlücken

Durchwegung bei Neubauten u. ä.

Bei der Errichtung von größeren Neubauten soll auf eine eventuelle Verknüpfung mit den Nebengrundstücken geachtet werden, bzw. wichtige Wegverbindungen über diese Flächen von Beginn an mitgeplant werden. Von besonderer Wichtigkeit sind diese Wege auch für Kinder (Nachbar besuchen, zum Spielplatz, Kindergarten, Volksschule...).



Abb. 24: Zaun versperrt kleinräumige Wegverbindung – besonders wichtig für Kinder (Beispiel aus Österreich)

Sanierung Fußgängerüberwege und Querungsstellen

Querungsstellen über Straßen, wie beispielsweise Fußgängerüberwege verlangen besonderer Beachtung, da sie Nutzer / innen eine Sicherheit suggerieren können, die nicht immer vorhanden ist. Insbesondere ist hier auf die notwendigen Sichtfelder zu achten und deren Einhaltung gegebenenfalls auch in der Praxis regelmäßig nachzuprüfen.

Breite des Bürgersteiges

Der Großteil der Fußverkehrsinfrastruktur im städtischen Raum stellen Bürgersteige entlang der Straßenachsen dar, deren Qualität maßgeblich durch die Breite definiert ist. Bereits „normale“ Fußgänger benötigen mindesten 0,8 bis 1,0 m Verkehrsraum. Für die Abwicklung einer Begegnung zweier Personen, sowie für alle anderen möglichen Nutzergruppen und Begegnungsfälle empfiehlt die EFA 2002 – Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen daher eine Mindestbreite des Seitenraumes von 2,5 m. Je nach Rahmenbedingungen sind entsprechende Zu- oder Abschläge anzuwenden.

In Bereichen wo Begegnung und Aufenthalt stattfindet, bzw. wo höhere Frequenzen zu erwarten sind, soll mit vergrößerten Querschnitten darauf Rücksicht genommen werden. Bei der Neuanlage oder Sanierung von Straßenabschnitten wird empfohlen, die Querschnitte zugunsten des Fußverkehrs anzupassen. Oft können die historisch gewachsenen Straßenquerschnitte mit teilweise überbreiten Fahrbahnbreiten zugunsten des Fußverkehrs adaptiert werden.



Abb. 25: Eingeschränkte Gehwegbreite durch Parkierung auf Bürgersteig



Abb. 26: Naturgemäß wollen Fußgänger nebeneinander gehen – in Bereichen mit hoher Frequenz (Bsp. Maximilianstraße) soll besonders darauf Rücksicht genommen werden

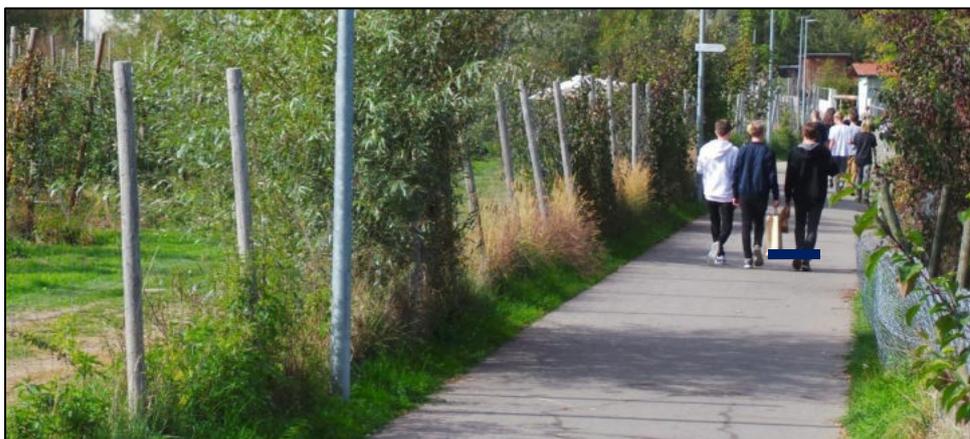


Abb. 27: Nebeneinander gehen zu können als Grundbedürfnis (Kommunikation)



Abb. 28: Hier muss im Begegnungsfall auf die Straße ausgewichen werden -Nebeneinander gehen zu können (Eltern mit Kind...) ist nicht möglich



Abb. 29: Überbreite Fahrbahnquerschnitte im untergeordneten Straßennetz bieten Potenzial für Umgestaltung



Abb. 30: Überbreite Fahrbahn, schmaler Bürgersteig (Köchlinstraße)



Abb. 31: Engstelle: Fußgänger muss auf Fahrbahn ausweichen – für Rollstuhlfahrer/Rollator ein Hindernis



Abb. 32: Auch die Anlage der angrenzenden Parkierung kann die nutzbare Gehwegbreite einschränken (Aeschacher Markt)



Abb. 33: Nutzbare Vorzonen der Geschäfte verlangen nach entsprechenden Seitenraumbreiten



Abb. 34: Geschäftsstraße Rickenbacher Straße – Potenzial für Straßenraumgestaltung

8.6 Vorgaben und Qualitätskriterien Fußverkehr

Unabhängig der Verkehrsmittelwahl beginnt und endet ein Weg normalerweise mit einem Abschnitt, welcher zu Fuß zurückgelegt wird. Fußgänger werden oftmals nicht als Verkehrsteilnehmer an sich wahrgenommen, so selbstverständlich ist diese Form der Fortbewegung. Durchschnittlich werden auch die meisten Etappen (Anzahl an Wegen) eines Tages zu Fuß zurückgelegt.

Der Fußverkehr hat ein sehr großes Potenzial für eine nachhaltige Entwicklung. Nachstehend werden einige wichtige Aspekte diesbezüglich aufgelistet:

- Der Fußverkehr verbindet die verschiedenen Verkehrsmittel miteinander
- Eine Umlagerung vom MIV auf das Fußwegnetz entlastet das Gesamtverkehrssystem
- Das Fußwegnetz hat den geringsten spezifischen Flächenbedarf /-verbrauch
- Der Fußverkehr schafft Standortvorteile der lokalen Industrie / Gewerbe
- Der Fußverkehr produziert weder Schadstoffe noch Lärm
- Die Bewegung zu Fuß fördert die Gesundheit und das Wohlbefinden
- Der Fußverkehr fördert das soziale Leben und belebt die öffentlichen Räume
- Das Fußwegnetz ermöglicht eine selbständige Teilnahme an der Mobilität

In Bezug auf wichtige Rahmenbedingungen und Qualitätskriterien sind untenstehende Punkte zu nennen, welche ein attraktives Fußverkehrssystem fördern und somit den Anteil des Fußverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen stärken können. Auf eine vollständige Auflistung aller Planungsvorgaben und Anforderungen wurde verzichtet. Diese sind in den einschlägigen Richtlinien zu finden.

Direkte Wege / keine Netzlücken

Um einen hohen Komfort zu erreichen, dürfen dem/der Fußgänger/in möglichst keine Umwege zugemutet werden, sondern bestenfalls kürzere Wege als mit anderen Verkehrsmitteln ermöglicht werden. Ein engmaschiges Netz an fußgängertauglichen Verbindungen (100 m Raster) stellt die Grundlage dar. Kurze, direkte, lückenlose und barrierefreie Routen sind zu erstellen. Die Distanzen von den angrenzenden Fußwegen zu den sicheren Querungsstellen über stark befahrene Straßen, sind möglichst gering zu halten. Bei Lichtsignalanlagen sind die Wartezeiten zu minimieren.

Sicherheit

Um die Sicherheit zu erhöhen, sollten die vorhandenen Konfliktstellen sowie die Unfallschwerpunkte entschärft werden. Die Differenz der Geschwindigkeiten aller Verkehrsteilnehmer sollte möglichst gering sein, was eine allfällige Unfallschwere massiv senkt. Wichtig zu beachten ist auch die soziale Sicherheit. Unsicherheitsgefühle, unbeleuchtete und nicht einsehbare Wege sowie Unterführungen sind, wenn immer möglich, zu vermeiden.

Den Schulhäusern und dem dazugehörigen Schulareal ist insbesondere eine hohe Gewichtung zuzuschreiben. Eine flächendeckende Bereitstellung eines sicheren Fußwegenetzes erübrigt die Festlegung von ausgeschilderten Schulwegen und kommt allen Fußverkehrsbeziehungen zugute.

Attraktivität

Die Attraktivität eines Weges hängt von verschiedenen Faktoren ab. Grundsätzlich soll eine gewisse Erlebnisvielfalt gegeben sein. Eine abwechslungsreiche, vielfältige und ausreichend geschützte Aufenthaltsfläche im Straßenraum ist eine wichtige Grundvoraussetzung für einen attraktiven Straßenraum. Sitzmöglichkeiten, Sonnen- und Witterungsschutz sind weitere Aspekte, welche beachtet werden sollten. Insbesondere im urbanen Kontext ist die Gestaltung der öffentlichen Freiräume zugunsten einer hohen Aufenthaltsqualität, welche primär auch Fußverkehrsräume sind, von höchster Bedeutung. Weiter sollte auf eine Minimierung von Lärm- und Abgasemissionen sowie auf eine behindertengerechte Gestaltung ohne Barrieren geachtet werden.

Barrierefreiheit

In einer immer älter werdenden Gesellschaft nimmt die Bedeutung eines barrierefreien Straßenraumes immer mehr zu. Eine behindertengerechte Gestaltung ohne Barrieren ist aber nicht nur für mobilitäts- und sehbeeinträchtigte Menschen von Bedeutung, sondern stellt einen Vorteil für alle zu Fuß Gehenden dar.

Weiters werden hier folgende Punkte angeführt:

- Infrastrukturbreiten
 - Abdeckung aller Begegnungsfälle
 - Breitenzuschläge je nach angrenzender Nutzung (Verkehrssicherheit)
 - Geeignet für alle Nutzergruppen – je nach Nutzung werden größere Breiten benötigt
 - Eltern mit Kind
 - Rollstuhlfahrer
 - Kinderwagen
 - Personen mit Gehstock
 - Sehbeeinträchtigte (mit Blindenstock)
 - Breitenzuschläge bei Abschnitten mit Begegnungs- und Aufenthaltsfunktion
- Sichere Querungsstellen über Barrieren (Hauptverkehrsstraßen...)
- Verkehrssicherheit und Konfliktfreiheit insbesondere Übersichtlichkeit (Sichtbeziehungen)
- Geeignete Belagsoberflächen mit Bordsteinabsenkungen an Übergängen (Barrierefreiheit)
- Sanierung/Reduzierung von „Unorten“ (soziale Sicherheit)
- Intermodale Schnittstellen – Ausstattung der Bushaltestellen
 - Barrierefreie Anlegekanten für ebenerdiges Einsteigen
 - Überdachung, Beleuchtung, Sitzgelegenheit...



Abb. 35: Beschilderungen und andere Objekte können die nutzbare Gehwegbreite einschränken



Abb. 36: Ausstattung der Bushaltestellen



Abb. 37: Trampelpfade → Fußwege entlang der Wunschlinien errichten (Wackerstraße)

8.7 Handlungsfelder

Die Einbettung der Handlungsfelder in das Maßnahmenkonzept ist in der folgenden Abbildung dargestellt:

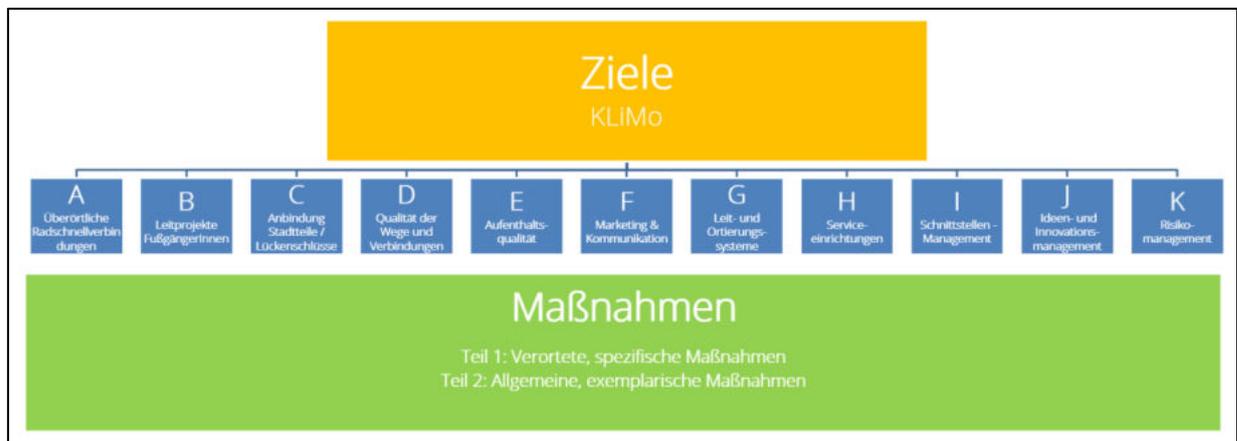


Abb. 38: Aufbau Maßnahmenkonzept

Jede Maßnahme (grün) ist Teil eines Handlungsfeldes (blau). Jede Maßnahme, bzw. jedes Handlungsfeld muss zur Zielerreichung der festgelegten Ziele beitragen (gelb).

- A. Überörtliche Radschnellverbindungen (Rad)
- B. Leitprojekte Fußverkehr
- C. Anbindung Stadtteile/Lückenschlüsse (Fuß/Rad)
- D. Qualität der Wege und Verbindungen (Fuß/Rad)
- E. Aufenthaltsqualität (Fuß/Rad)
- F. Marketing & Kommunikation (Fuß/Rad)
- G. Leit- und Orientierungssysteme (Fuß/Rad)
- H. Serviceeinrichtungen (Fuß/Rad)
- I. Schnittstellen-Management zu anderen Themenbereichen der Stadt (Fuß/Rad)
- J. Ideen- und Innovationsmanagement (Rad/Fuß)
- K. Risikomanagement (Rad/Fuß)

Im Folgenden werden die Handlungsfelder einzeln vorgestellt, sowie die wichtigsten Inhalte beschrieben. Eine vollständige Auflistung der Inhalte der Handlungsfelder findet sich im Anhang bzw. in den beiden Excel-Listen („4141_Maßnahmen_Teil1_verortet.xlsx“ und „4141_Maßnahmen_Teil2_allgemein.xlsx“).

8.8 Handlungsfeld A: Überörtliche Radschnellverbindungen

Kurzbeschreibung

Lindau als große Kreisstadt hat die Funktion eines regionalen Zentrums, was dazu führt, dass es starke Pendlerbeziehungen in und aus dem Umland gibt. Dies bedeutet auch dementsprechend hohe Verkehrsmengen, insbesondere zu den Spitzenstunden, was zu Stauerscheinungen führen kann. Um Alltagspendler zu überzeugen, auf das Rad zu wechseln, braucht es aufgrund der größeren Distanzen zu den Nachbargemeinden ein Netz an Radschnellverbindungen, welches höhere Qualitätsstandards als normale Radverbindungen aufweist (vgl. Autobahn).

Inhalt

Radschnellverbindungen stellen die höchste Kategorie an Radrouten dar. Durch ihre Gestaltung mit höchsten Qualitätsansprüchen werden auch öfters längere Distanzen (= überörtlich) mit dem Rad zurückgelegt. So kann eine konkurrenzfähige Alternative zu anderen Verkehrsmitteln geschaffen werden.

Der Begriff der Radschnellverbindung ist derzeit noch nicht einheitlich definiert, bzw. sind entsprechende Richtlinien derzeit erst in Entwicklung. Allgemein werden darunter aber Routen mit folgenden Anforderungen verstanden:

- Durchgängig, sicheres und attraktives Befahren mit hohen Reisegeschwindigkeiten
- Flüssiges Fahren ohne Umwege
- Hohe Umfeldqualität und Sicherheit
- Möglichst wenig Wechsel der Anlagearten (keine Teilstücke)
- Kreuzungsfreie oder bevorrangte Führung
- Geringe Steigungen, große Kurvenradien
- Konfliktarmes Design mit ausreichenden Breiten für alle Begegnungsfälle

In Lindau ist der Bodenseeradweg die wichtigste Achse im Radverkehrsnetz. Als höchstrangige Verbindung stellt dieser das übergeordnete Rückgrat zwischen den anderen Radrouten aus den Ortsteilen sowie den überregionalen Anschluss an die Nachbargemeinden (Vorarlberg/Hörbranz, Wasserburg) dar.

Gleichzeitig sind insbesondere in den Frühlings-, Sommer- und Herbstmonaten beträchtliche Anteile an Radwandertouristen zu beobachten, welche Teile des Radwanderweges um den Bodensee fahren.

Langfristig kann daher sicher von allgemein hohen Verkehrsstärken auf der gesamten Länge des Bodenseeradwegs ausgegangen werden, was sich auch in entsprechender Infrastruktur- und Maßnahmenplanung zeigen sollte.

Da es in Deutschland derzeit nur in einzelnen Bundesländern (in Bayern derzeit noch nicht) klare Richtlinien mit entsprechenden Förderregimen zu Radschnellverbindungen gibt, können auch noch keine klaren Aussagen zu verpflichtenden Qualitätsstandards gemacht werden. Es wurde vereinbart, diese Achse innerhalb Lindaus als Verbindung mit höchster Priorität weiter zu entwickeln und sinnvolle Qualitätskriterien (bspw. aus anderen Regionen) anzuwenden. Ob diese Achse zukünftig den rechtlichen Status einer „Radschnellverbindung“ hat, oder nur als Achse mit höchster Priorität (oder auch Premium-Radrouten) bezeichnet wird, hängt von den Entwicklungen auf Bundes- und Landesebene ab.

Der Bodenseeradweg wurde im Stadtgebiet von Lindau in zwei Teilbereiche untergliedert:

- Teilverkehrskonzept Bodenseeradweg West: Kreisverkehr Europaplatz bis Westgrenze Lindau
- Teilverkehrskonzept Bodenseeradweg Ost: Kreisverkehr Europaplatz bis Grenze Österreich

8.8.1 Teilverkehrskonzept Bodenseeradweg West

Die untenstehenden Abbildungen zeigen die in den letzten Monaten im Bereich Lotzbeckweg umgesetzten umfangreichen Verbesserungsmaßnahmen.



Abb. 39: Fahrradstraße, Entflechtung Verkehrsströme, Einfärbung in Konfliktbereichen (Foto: GTL)

Weiters sind allerdings auch folgende Problemstellungen auf diesem Abschnitt festzustellen:

- Durch hohe Radverkehrsstärken kommt es zu Kapazitätsproblemen und Konflikten
- Häufige Wechsel der Anlagearten (Radfahrstreifen, Radweg, auf Bürgersteig, usw. ...)
- Führung im Mischverkehr ist aufgrund der Verkehrsstärken problematisch
- Teilweise nicht intuitive Linienführung
- Schachener Straße: überbreite Fahrbahn und schmale Gehwege, durch Parkierung auf der Fahrbahn wird die Situation zusätzlich eingengt.

Folgende Maßnahmen werden zur Verbesserung der Radverkehrssituation in diesem Abschnitt empfohlen (Auszug):

- Bevorrangung des Bodenseeradwegs am Knoten Giebelbachstraße/Schachener Straße (mit eventueller (baulicher) Umgestaltung des Knotens (Maßnahme 032))
- Einrichtung einer Fahrradstraße im Bereich Schachener Straße (Maßnahme 033)
- Bei Umsetzung der beiden oben genannten Maßnahmen wird auch empfohlen durch gesamtverkehrsorganisatorische Maßnahmen, den MIV-Verkehr auf dieser, für den Radverkehr einzigen und wichtigen Achse, zu beschränken bzw. anders zu organisieren. Beispielsweise wären Varianten denkbar, welche eine unechte Einbahn am Knoten Giebelbachstraße/Schachener Straße vorsehen würden. Der Durchgangsverkehr soll dadurch stärker aus den Wohngebieten raus und auf das übergeordnete Straßennetz verlagert werden.
- Überbreite Fahrbahn an Geschwindigkeitsbeschränkung (Tempo 30) sowie Funktion der Straße anpassen; Parkierung auf Fahrbahn evaluieren und ggf. neu organisieren (Maßnahme 039)
- Bevorrangung des Bodenseeradweges (Maßnahme 040)



Abb. 40: Teilverkehrskonzept Bodenseeradweg West (Auszug Maßnahmen)

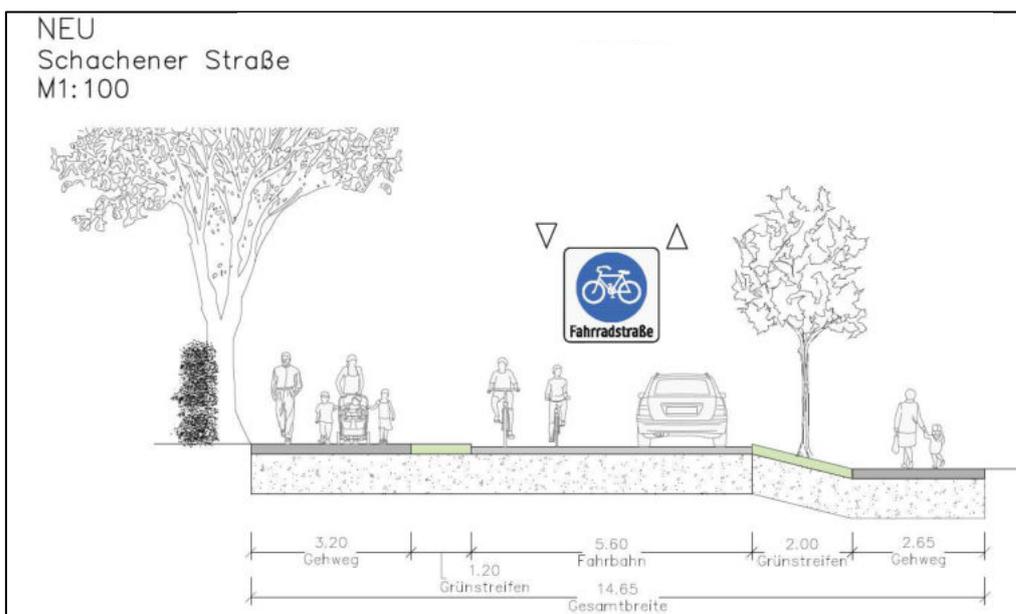
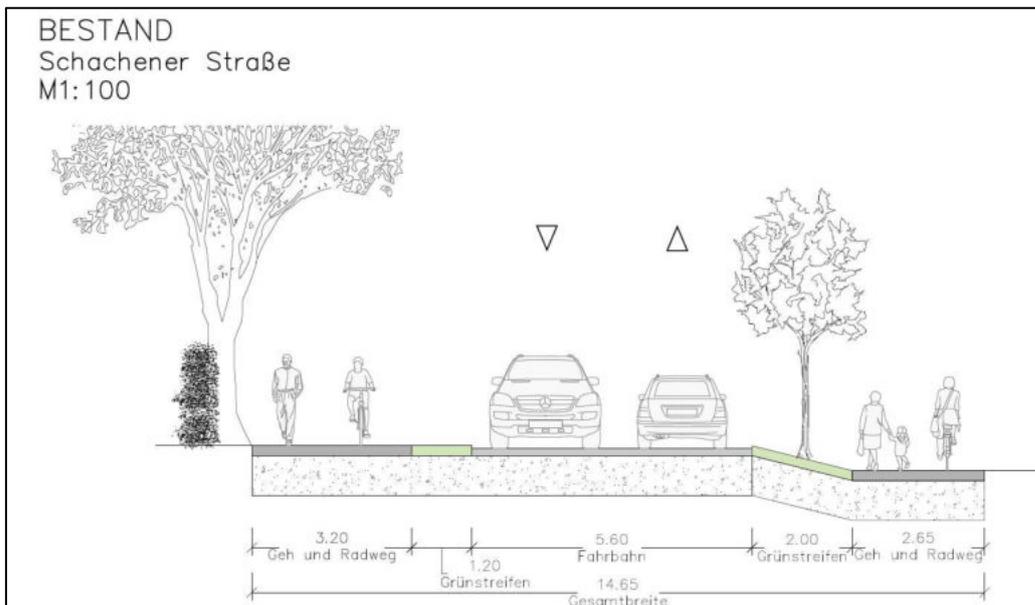


Abb. 41: Umgestaltung Führungsprinzip Radverkehr auf Schachener Straße

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern

- Handlungsfeld C: Anbindung Stadtteile und Lückenschlüsse
- Handlungsfeld D: Qualität der Wege und Verbindungen

Herausforderungen/Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Gesamtverkehrsorganisatorische Maßnahmen erzeugen meist größere Widerstände in der Bevölkerung/Politik → umfangreiche Kommunikation + Aufklärung wichtig

8.8.2 Teilverkehrskonzept Bodenseeradweg Ost

Im Abschnitt Ost ist die Situation vor allem geprägt durch die zukünftigen Änderungen (Neubau Therme, Entwicklungsgebiet Reutin, Berliner Platz...), welche direkt Auswirkungen auf die künftige Radverkehrsführung haben.

Im Abschnitt Ost wurden unter anderem folgende Problemstellungen identifiziert:

- Fehlende Bevorrangungen des Bodenseeradweges
- Verkehrsorganisation: gewisse Anteile an MIV-Durchgangsverkehr auf der Achse
- Teilweise weitläufige Kreuzungsgeometrien an einzelnen Knotenpunkten, welche nicht fuß- und radverkehrsfreundlich sind
- Wechsel der Anlagearten (Fahrbahn, Radweg...) führt zu Unverständnis
- Derzeit noch Führung des Radverkehrs über Rangier- und Anlieferungsflächen der Speditionen (ändert sich mit zukünftiger Bebauung)



Abb. 42: Unbefriedigende Situation für Radverkehr am Knoten Bodenseeradweg/ Einfahrt Campingplatz (Maßnahme 009)



Abb. 43: Ungünstige Querungssituation für Radfahrer am Knoten BÜ Eichwald (Radfahrer muss im Rückstau des Bahnübergangs queren) – Maßnahme 010



Abb. 44: Kurzer Abschnitt mit straßenbegleitendem Geh- und Radweg → häufige Wechsel der Anlagearten werden nicht befolgt und sind auch aus Gründen der Verkehrssicherheit zu hinterfragen (Maßnahme 013)



Abb. 45: Weitläufige Kreuzungsgeometrie am Kamelbuckel – große Querungslängen für Fuß/Rad (Maßnahme 017)



Abb. 46: Führung des Radverkehrs im Konfliktbereich der Anlieferung Schwerverkehr (Maßnahme 018)



Abb. 47: Teilverkehrskonzept Abschnitt Bodenseeradweg Ost (Auszug Maßnahmen)

Folgende Maßnahmen werden im Abschnitt Ost vorgeschlagen (Auszug):

- Einrichtung einer Fahrradstraße – einheitliches Führungsprinzip (Maßnahme 013)
- Verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Verringerung des MIV-Durchgangsverkehrs (mehrere Varianten möglich (Maßnahme 013))
- Bevorrangung der Radroute und Optimierung ausgewählter Knotenpunkte (Maßnahme 002, 007, 009, 010, 014, 017, 020)
- Evaluierung und Verbesserung der Sicherheit durch Neuorganisation der angrenzenden Parkierungen (004, 008, 011, 018)
- Vision neue Querverbindung zum Bahnhof Reutin/Berliner Platz als Anbindung des Entwicklungsgebietes an das Zentrum (Maßnahme 019)

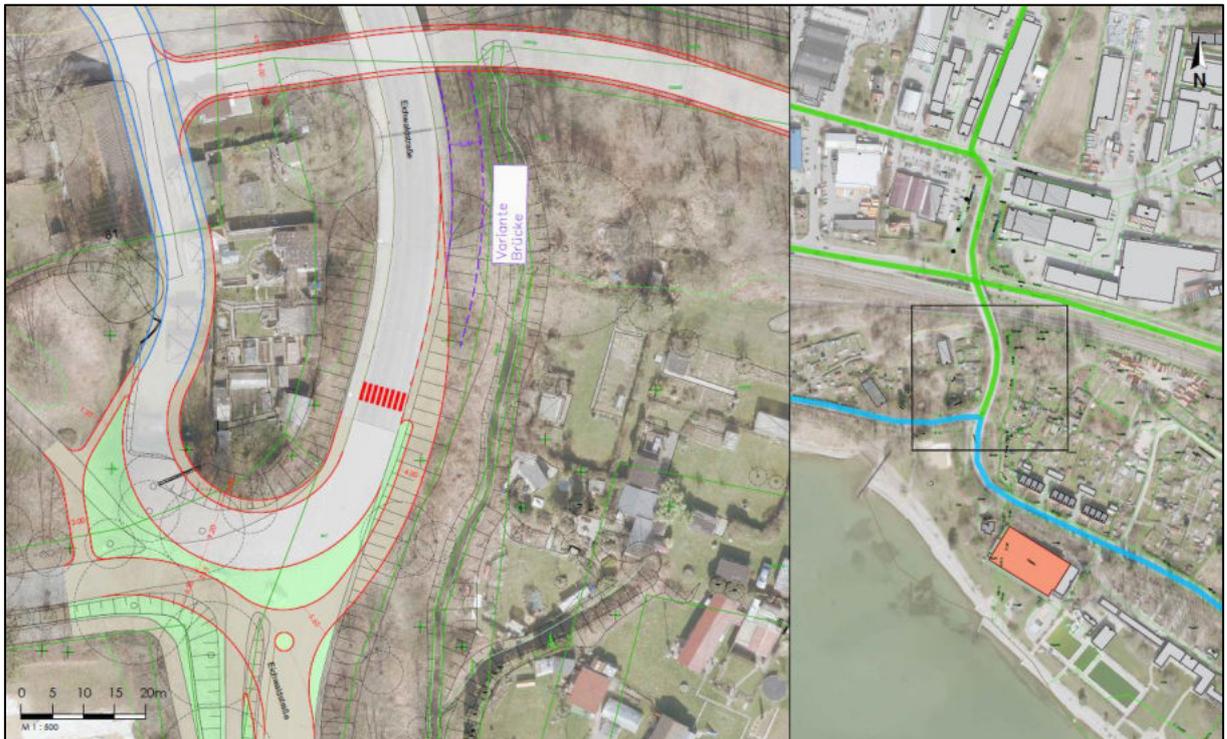


Abb. 48: Maßnahme 017 Vorschlag Neuorganisation Verkehrsführung am Knoten Eichwaldstraße (mehrere Varianten möglich)

8.9 Handlungsfeld B: Leitprojekte Fußgänger/innen

Kurzbeschreibung

Abseits eines möglichst engmaschigen Fußwegenetzes mit qualitativen, komfortablen und sicheren Wegen sollen im Handlungsfeld B - Leitprojekte Fußgänger /innen umgesetzt werden. Damit sind Schwerpunktsetzungen gemeint, mit denen das Zufußgehen für alle Nutzergruppen (auch Kinder, Ältere, Menschen mit Beeinträchtigungen, Eltern...) attraktiver gemacht werden soll.

Inhalt

In diesem Handlungsfeld sind mehrere Themenfelder beinhaltet. Von Seiten der Bevölkerung und anderen Stakeholdern wurden während des Beteiligungsprozesses unter anderem die Themen Verkehrssicherheit (Parkierungen, Sichtbeziehungen...), fehlende Infrastruktur, zu geringe Breiten, mäßige Qualitäten (Belag, Beleuchtung...) oder Ampelschaltungen angesprochen. In Lindau ist aufgrund der Straßen- und Bahnachsen auch immer wieder die Barrierewirkung dieser Infrastrukturen ein Thema. Diese gilt es mit einer ausreichenden Anzahl an Querungen für den Fuß- und Radverkehr so durchlässig wie möglich zu gestalten, um die Ortsteile attraktiv zu verbinden.

In immer dichter werdenden Städten reduzieren sich die privat verfügbaren Freiflächen (Garten, Hobbyräume, usw.) und somit wird das Angebot an öffentlich verfügbaren Freiflächen umso wichtiger. Mit der Etablierung von Ortsteilzentren, also öffentlichen Freiräumen, welche eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen und durch ihre attraktive Gestaltung einen Mehrwert für die Bevölkerung in den Quartieren bzw. Ortsteilen bieten und der Aufwertung der Straßenraumgestaltung auf ausgewählten Achsen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs, kann die Lebens- und Wohnqualität vor Ort sowie der Fuß- und Radverkehrsanteil gesteigert werden.



Abb. 49: Potenzialflächen für Quartiersplätze und Aufwertung Straßenraum



Abb. 50: Weitläufige Kreuzungsplateaus bieten Potenzial zur Umgestaltung



Abb. 51: Beispiele für Straßenraumgestaltung mit hoher Qualität (Hohenems + Lustenau)



Abb. 52: Beispiele mit hoher Aufenthaltsqualität (Wolfurt und Bregenz)

B2: Barrierefreiheit und Design für Alle

Durch die Erhöhung der durchschnittlichen Lebenserwartung in der Gesellschaft und den damit einhergehenden demografischen Wandel verändern sich auch die Anforderungen an das Verkehrsnetz, den öffentlichen Raum als Ganzes und die Straßenraumgestaltung. Eine Gestaltung der Außenräume, welche die verschiedenen Anforderungen der Barrierefreiheit (Einschränkung der Bewegung, Einschränkung der Sehkraft...) miteinbezieht, ist Stand der Technik und wird daher dringendst empfohlen.

Gleichzeitig kann durch eine konsequente Gestaltung welche sich an die Anforderungen der Barrierefreiheit ausrichtet, auch die Situation für alle Bevölkerungsgruppen verbessert werden. Beispielsweise ist eine Bordsteinabsenkung an einer Kreuzung nicht nur für einen Rollstuhlfahrer notwendig, sondern erhöht auch den Komfort für Personen mit Kinderwagen (Design für Alle). „Barrierefreiheit ist dabei für rund 10% der Bevölkerung zwingend erforderlich, kann für 30 bis 40% eine notwendige Erleichterung sein und sollte möglichst für alle Verkehrsteilnehmer den Komfort erhöhen“⁷.

Weiters sind eine barrierefreie Planung und Gestaltung in mehrere nationalen Richtlinien und Vorschriften verankert bzw. festgeschrieben⁸⁹ und sind daher zwingend umzusetzen.

⁷ Vgl. Ökonomische Impulse eines barrierefreien Tourismus für Alle - Neumann, Reuber, 2004, S.13

⁸ Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – FGSV 2011

⁹ Behindertengleichstellungsgesetz BGG 2002

B3: Barrierefreiheit in Fußgängerzonen

Aus Teilen der Bevölkerung wurde das Problem der Barrierefreiheit des Kopfsteinpflasters artikuliert. Insbesondere auf der Insel, wo der Großteil der Wege gepflastert ist, ist die Fortbewegung mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen o. ä. durch die unterschiedlichen Arten der Pflasterung und somit daraus resultierenden Unebenheiten des Belags ein immer wieder diskutierter Punkt.

Eine abschnittsweise Gestaltung dieser Flächen mit Belägen mit geringerem Rollwiderstand kann dieser Problematik entgegenwirken. Allerdings muss diese Problematik in ein Gesamtkonzept (Gestaltung, Linienführung, Auswahl der Achsen...) eingebettet werden.



Abb. 53: Beispiel: Kopfsteinpflaster mit abschnittsweiser Verwendung von Belägen mit geringerem Rollwiderstand

Insel: Gesamtverkehrsorganisatorische Maßnahmen

Derzeit sind große Teile der Insel als Fußgängerzone bzw. verkehrsberuhigte Bereiche mit hoher Aufenthaltsqualität ausgeführt. Dies wird von Einwohnern und Gästen gleichermaßen geschätzt und ist auch gewissermaßen ein zentrales Merkmal von Lindau.



Abb. 54: Fußgängerzone bzw. Bereiche mit hoher Aufenthaltsqualität werden von Einwohnern und Gästen gleichermaßen geschätzt

Einige Bereiche bzw. Straßenzüge der Insel sind derzeit allerdings eher verkehrsorientiert gestaltet und haben aus verkehrs- und freiraumplanerischer Sicht gewisse Defizite bzw. Potenziale:

- Zeppelinstraße (112)
- Maximilianstraße (113)
- Bahnhofsvorplatz (114/115)
- Seehafenpromenade (158)
- Sina-Kinkelin-Platz (159)
- Schrankenplatz (160)
- Reichsplatz (161)



Abb. 55: Potenzial für Straßenraumgestaltung bzw. Neuorganisation (Bsp.: Maximilianstraße/Zeppelinstraße)

Insbesondere durch die zukünftigen Neuplanungen und Umstrukturierungen in Lindau (Bahnhof Reutin, Neuorganisation Busplatz, Entwicklungsgebiet Hintere Insel) ergeben sich Möglichkeiten, die Funktion und Gestaltung dieser Räume zu überdenken und grundlegend neu zu planen (Ausweitung Fußgängerzone, Shared Space...). Diese Maßnahmen sind aufgrund ihrer Komplexität und Großräumigkeit allerdings in einem eigenständigen Prozess zu entwickeln.

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern

- Handlungsfeld E: Aufenthaltsqualität
- Handlungsfeld D: Qualität der Wege und Verbindungen

Herausforderungen/Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Einbezug weiterer Stakeholder (teilw. Grundbesitzer) notwendig
- Langfristige Projekte – Grundbedarf schon heute absichern

8.10 Handlungsfeld C: Anbindung Stadtteile und Lückenschlüsse

Kurzbeschreibung

Im Handlungsfeld C werden fehlende Anbindungen der Stadtteile und der Quartiere, bzw. fehlende Querverbindungen über verschiedene Barrieren (Bahn, Hauptverkehrsstraßen...) beschrieben. Die Errichtung von Lückenschlüssen (baulich, rechtlich...) vervollständigen und verfeinern das Netz.

Ziel ist es, im Fuß- wie auch im Radverkehr ein möglichst engmaschiges und funktionierendes Netz an Verbindungen mit hoher Attraktivität (Direktheit, Schnelligkeit, Sicherheit, Komfort...) anzubieten.

Die Thematik der fehlenden Lückenschlüsse und Anbindung gewisser Ortsteile waren auch im Beteiligungsprozess ein immer wiederkehrendes Thema, welches insbesondere für die Bevölkerung von starkem Interesse ist.

Visionen im Fuß- und Radverkehrsnetz

Im nachfolgenden Abschnitt werden die längerfristigen Netzverbindungen bzw. Visionen, welche eine hohe Bedeutung für das Gesamtnetz im Alltagsradverkehr haben, vorgestellt. Diese Verbindungen sind zwar im Rahmen des Radroutennetzes entwickelt worden, haben aber auch immer eine hohe Wichtigkeit für den Fußverkehr.



Abb. 56: Zielnetz (grau) mit Visionen (gestrichelte Linien)

- **Vision Bahntrasse:** Eine Verbindung östlich entlang der Bahnlinie von der Wackerstraße über die Holdereggstraße, den Strohmeyerweg bis im besten Fall zur Unterführung Langenweg wäre eine der wichtigsten neuen Verbindungen im Radroutennetz in Lindau. Derzeit müssen Radfahrer auf der Achse Reutin – Hoyren – Schönau über den Aeschacher Markt fahren. Da hier auch langfristig keine größeren Qualitätsverbesserungen für den Radverkehr möglich sind, bietet die Vision eine attraktive, geradlinige, einfach zu orientierende (immer entlang der Bahnlinie) Alternative für diese Relation. In Abschnitten ist bereits ein Fußweg vorhanden, welcher ausgebaut werden könnte.

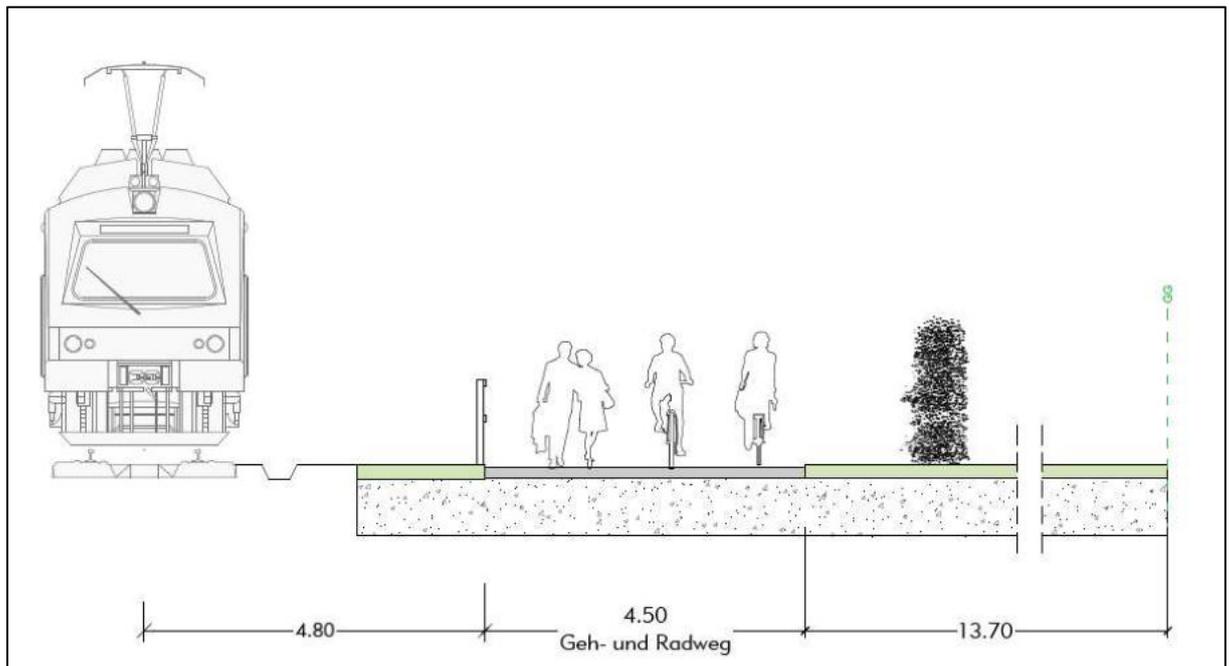


Abb. 57: Querschnitt bei Vision Fuß- und Radweg entlang Bahntrasse

- **Verbindung Schöngartenstraße zur Ludwig-Kick-Straße auf Höhe Schulzentrum:** diese Vision wäre das entsprechende Gegenstück zur Umfahrung des Aeschacher Marktes auf der nördlichen Seite. Es bestehen hier mehrere mögliche Routenführungen, welche in einem nachfolgenden Prozess weiter zu planen sind.
- **Hoyren/Umfahrung Friedrichshafener Straße:** Als Vision ist hier eine Verbindung über eine neue Fuß- und Radverkehrsbrücke über die Friedrichshafener Straße geplant, welche entlang der Bahngleise in Richtung Süden weitergeführt wird (Einmündung in Holbeinstraße). Diese Maßnahme ist für die Verbindung Schönau – Hoyren – Zentrum von hoher Wichtigkeit, da hier der problematische Abschnitt der Friedrichshafener Straße, auf welchem auch langfristig keine Qualitätsverbesserung zu erwarten ist, umfahren werden kann.

- **Verbindung Kemptener Straße zum Hammerweg:** Aus Richtung Niederhaus kommend verzweigt sich das Routennetz in Nord-Süd-Richtung im Bereich des Siedlungsrandes/Schönbühl. Um die vielbefahrene Kemptener Straße zu umfahren, führt eine Route über die Ludwig-Kick-Straße und die andere Route über den Hammerweg, Oberreutin, Motzacher Weg in Richtung Süden. Im Bereich des Möbel-, Gartenhauses wäre eine Querungshilfe notwendig, um vom westlichen Teil der Kemptener Straße verlaufenden Radweg auf die neue Verbindung in Richtung Hammerweg wechseln zu können. Auch hier ist der genaue Routenverlauf noch offen. Aufgrund der Bedeutung für das Gesamtnetz ist diese Verbindung mit hoher Priorität weiterzuverfolgen.
- Querverbindung Reutiner Bahnhof als Verbindung des zukünftigen Entwicklungsgebietes zum neuen Bahnhof Reutin/Berliner Platz sowie als Anbindung aller am Berliner Platz zusammenlaufender Radrouten zum Bodenseeradweg

Weiters wurden folgende kleinräumige Netzergänzungen diskutiert:

- Verbindung Hundweilerstraße zum Berliner Platz im Zuge der Neuplanung/Umgestaltung des Bauhofs-Areals
- Neue Routenführung Hammerweg/Motzacher Weg im Zuge der Verbauung des Gebietes
- Verbindung Am Hang/Reutiner Straße als alternative Routenführung mit geringerem Höhenverlust

Lückenschlüsse im Fuß- und Radverkehrsnetz

Wichtige Lücken im Netz, an denen Verbindungen fehlen, bzw. nur eingeschränkt nutzbar sind, sind in untenstehender Abbildung dargestellt (violett = Netzlücke Fuß/Rad, rot = Radfahren gegen die Einbahn für Radfahrer/innen erlauben). Im Radverkehr sind diese Netzlücken zwar nicht Teil der Haupt- und Nebenrouten, aber von hoher Bedeutung für die Feinerschließung in den einzelnen Quartieren. Teilweise bestehen diese Wegabschnitte bereits, sind aber nicht für die Öffentlichkeit begehbar.



Abb. 58: Empfohlene Lückenschlüsse im Fuß- und Radverkehrsnetz (violett)

Einige ausgewählte Lückenschlüsse:

- Verbindung Friedrichshafener Straße/Schöngartenstraße im Bereich Klinik bzw. Ausbau des Gehwegs als Fuß- und Radweg
- Verbindung Oberreitnauer Straße zum Schweizerhofweg/Stegmühlenweg als kleinräumige Verbindung
- Oberes Rothenmoos: Kleinräumige Verbindungen für Fuß- und Radverkehr im Zuge der Verbauung
- Bereich Rickenbach/Heuriedweg: direkte Fuß- und Radverkehrsverbindung als Alternative zu den Straßenachsen
- Verbindung Bäuerlinshalde/Wannental
- Verbindung Preisingerweg/Hochbacher Weg
- Insel: Verbindung Hintere Fischergasse/Gerberschanze als Lückenschluss des Inselrundgangweges
- Insel: Verbindung Bahnhof zur hinteren Insel (Eisenbahnsteg)

Routenführung Bregenzer Straße

Durch die Neugestaltung des Berliner Platzes sowie den Neubau des Bahnhofs Reutin wurde im Nahmobilitätskonzept auf die zukünftig gesteigerte Bedeutung dieses Bereichs Rücksicht genommen. Die Maßnahmen werden im Folgenden vorgestellt.



Abb. 59: Netzplan Bregenzer Straße

Vom Bodenseeradweg aus Richtung Westen kommend, ist mit der im Bau befindlichen Bahnunterführung im Bereich Schoblochweg zukünftig eine komfortable Querung der Barriere Bahn möglich (Maßnahme 020). Am Bleicheweg erfolgt die Verknüpfung in Richtung Norden. An diesem Knotenpunkt sind ebenfalls Maßnahmen zur Verbesserung der Querung für Fuß- und Radfahrer geplant (Maßnahme 094, bzw. Projekt Stadt). Auf der südlichen Seite der Bregenzer Straße führt der Fuß- und Radweg entlang der Bahnlinie zum neuen Bahnhof Reutin bzw. zum Berliner Platz (siehe Maßnahme 091/140 bzw. Projekt Stadt). Weiter in Richtung Westen wird dieser Weg bis auf Höhe Binsenweg entlang der Bahngleise als straßenbegleitender Geh- und Radweg geführt. Auf Höhe Binsenweg ist eine sichere Querung über die Bregenzer Straße geplant (Maßnahme 048). An diesem Punkt kann entweder über die bestehende Rampe über den Kamelbuckel zum Bodenseeradweg gewechselt werden oder auf der nördlichen Seite der Bregenzer Straße weiter in Richtung Osten gefahren/gegangen werden. Der hier bestehende schmale Geh- und Radweg soll verbreitert und an den Knotenpunkten der Querstraßen in Punkto Sicherheit verbessert werden (Maßnahme 045). An der Bahlsen-Brücke erfolgt wiederum die Verknüpfung in Richtung Norden und Süden.

Der Querschnitt der Bregenzer Straße erlaubt zusätzlich die Errichtung eines Schutzstreifens oder eines baulich getrennten Ein-Richtungsradweges in Fahrtrichtung Ost als Alternative zum Geh- und Radweg auf der nördlichen Seite. Dieses Angebot würde sich an den schnellen, selbstbewussten Alltagspendler richten.

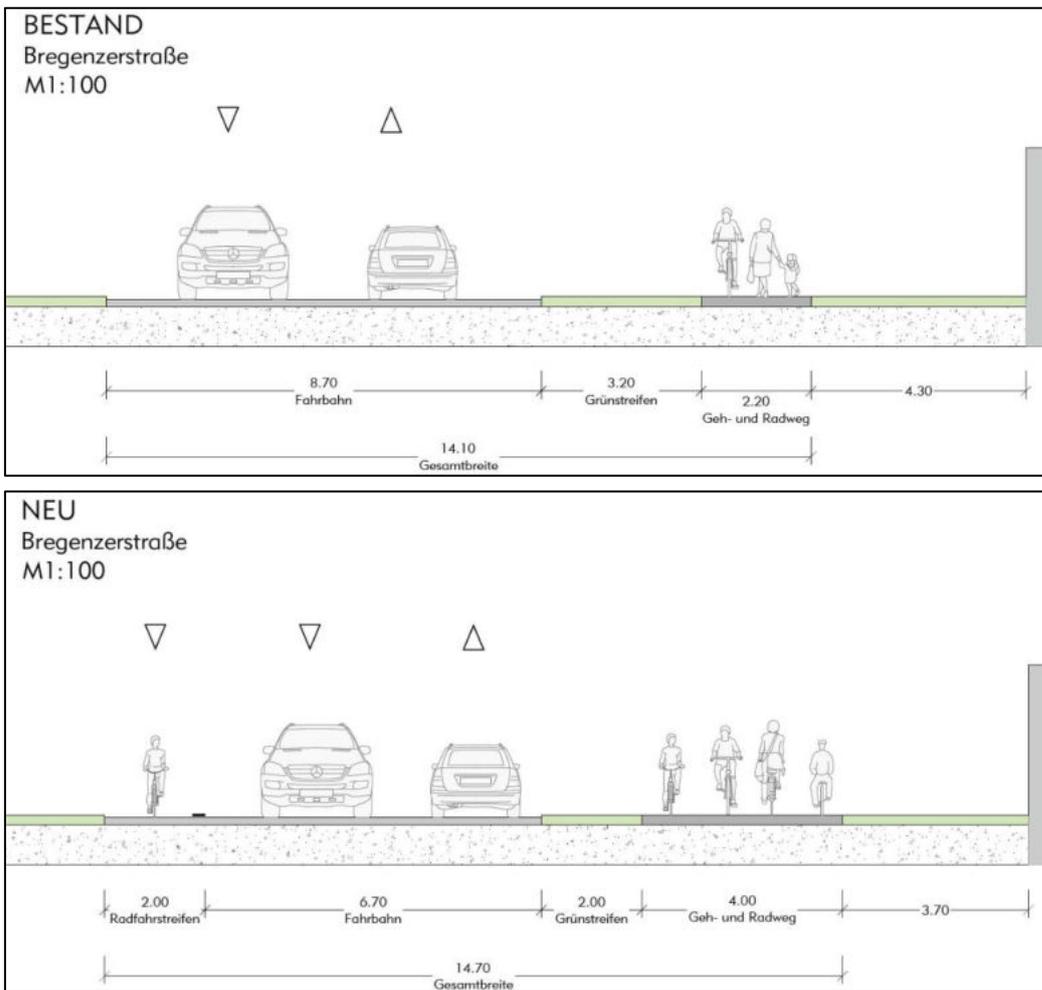


Abb. 60: Bestand und Neuplanung des Geh- und Radweges auf der nördl. Seite der Bregenzer Straße (Maßnahme 045)



Abb. 61: Linienführung im Bereich Kamelbuckel (Entwurf, Maßnahme 046)

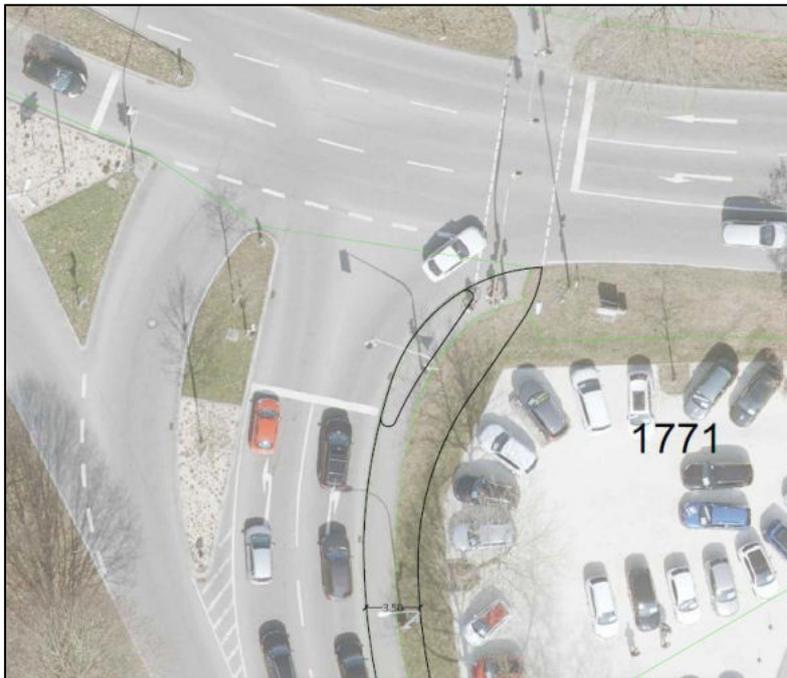


Abb. 62: Verbesserungsvorschlag im Bereich Knoten Bregenzer Straße/Autohaus (Maßnahme 043)

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern

- Handlungsfeld A: Überörtliche Radschnellverbindungen
- Handlungsfeld D: Qualität der Wege und Verbindungen

Herausforderungen/Abhängigkeiten/Zielkonflikte:

- Flächenverfügbarkeit und Grundeigentumsverhältnisse
- Teilw. umfangreiche Baumaßnahmen erforderlich
- Kooperation aller Stakeholder erforderlich

8.11 Handlungsfeld D: Qualität der Wege und Verbindungen

Kurzbeschreibung

Die Qualität der Wege und Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr beeinflussen direkt die Attraktivität für die Nutzer. Das Spektrum reicht hier von, ob der Weg prinzipiell für alle technisch benutzbar ist, (Barrierefreiheit, Kinderwagen, Rollstuhl, blindentauglich...) bis zu wie komfortabel und sicher der Weg zu begehen oder befahren ist.

Inhalt

Umso sicherer, konfliktfreier, komfortabler und attraktiver die Wege und Verbindungen in Lindau zu benutzen sind, umso eher entscheiden sich Menschen zugunsten des Umweltverbundes (Konkurrenz der Verkehrsmittel untereinander). Eine konfliktfreie Gestaltung mit ausreichenden Breiten für alle Begegnungsfälle, eine einladende Gestaltung, komfortable Straßenbeläge, Beleuchtung sowie eine direkte und sichere Linienführung (Verkehrssicherheit und soziale Sicherheit) werden daher empfohlen.

Einige exemplarische Beispiele werden hier angeführt:

D1 – Bevorrangung von Radschnellverbindungen und Hauptradrouten

Als eine der wichtigsten Maßnahmen mit hoher Wirkung kann die Bevorrangung (oder gleichrangige Führung (Bsp. Kreisverkehr) der Radschnellverbindungen sowie der Hauptradrouten gegenüber Erschließungsstraßen und Sammelstraßen empfohlen werden. Dies trägt wesentlich zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit des Radverkehrs bei, da nicht mehr an (jedem) Knoten verlangsamt oder gestoppt werden muss und verstärkt somit die Konkurrenzfähigkeit des Fahrrads gegenüber anderen Verkehrsmitteln. Auf eine entsprechende Gestaltung der Bevorrangung ist zu achten, damit der geänderte Vorrang von allen Verkehrsteilnehmern intuitiv erkannt werden kann.



Abb. 63: Bevorrangte Radfahrerquerung inkl. baulicher Gestaltung

D3 – Beschilderung Fahrradstraßen

Zusätzlich zur rechtlich vorgeschriebenen Beschilderung der Fahrradstraße am Anfang und am Ende, sowie an den Einmündungen von querenden Straßen wird empfohlen, großformatige Piktogramme (min. 2 – 4 m) auf der Fahrbahn anzubringen. So können alle Verkehrsteilnehmer auf den Anlagentyp aufmerksam gemacht werden. Das Piktogramm soll bestenfalls am Anfang und am Ende, einmal zwischen Knotenpunkten, bei längeren Strecken alle 100 m aufgebracht werden.

Zusätzlich können der Beginn und das Ende, sowie die Querstraßen zusätzlich gestaltet werden, um auf die Änderung des Verkehrsregimes hinzuweisen.



Abb. 64: Torwirkung (links) + stellenweise Einfärbung bei Knotenpunkten in Konstanz (rechts)

D6: Evaluation Parkierung auf Fahrbahn – gegebenenfalls Reduktion/Auflassen zugunsten Fuß- und Radverkehrsqualität

Auf einigen Straßenachsen in Lindau ist das einseitige Parkieren auf der Fahrbahn erlaubt, bzw. hat sich über die Jahre so eingespielt (Bsp. Schönauer Straße). Radfahrer müssen daher immer wieder die Fahrlinie verlassen, was zu Konflikten mit überholenden Fahrzeugen führen kann. Auch für den Busverkehr können Parkierungen dieser Art zu Problemen führen (Wartezeiten, Komfort...). Auf Straßenabschnitten mit Radrouten wird daher eine Evaluierung dieser Situation empfohlen.



Abb. 66: Unkomfortable Fahrlinie durch Parkierung

Abb. 65: Schönauer Str. Parkierung auf Fahrbahn

D7: Straßenraumgestaltung mit Fokus auf Fuß- und Radverkehr – klare Sichtbarmachung der Straßenfunktion und Hierarchietypus

In der Verkehrsplanung wird generell unterschieden zwischen verkehrsorientierten und siedlungsorientierten Straßen. Durch die Eigenschaften und die Gestaltung der Straßenachsen soll die Funktion der Straße (Hauptfunktion Verkehr versus Hauptfunktion Wohnen+ Aufenthalt) für die Verkehrsteilnehmer klar erkennbar sein, sodass das Verhalten (Geschwindigkeit, Vorrtrittsregelung...) entsprechend angepasst wird.



Abb. 67: Siedlungsorientierte VS verkehrsorientierte Straße

Insbesondere an Schnittstellen, bei denen ein Wechsel des Verkehrsregimes stattfindet, soll bei Neuplanungen und Sanierungen auf eine entsprechende Gestaltung Rücksicht genommen werden, um beispielsweise auch das geltende Temporegime durch Straßenraumgestaltung zu unterstützen (Querschnitte, Einengungen, Einfahrtstore).



Abb. 68: Straßenraumgestaltung durch Fahrbahnverengungen bzw. Einfahrtstore

D10: Fußgänger- und radfahrfreundliche Knotengestaltung

Kreuzungen sind in jedem Verkehrssystem die wichtigsten Verknüpfungspunkte, um in mehrere Richtungen zu gelangen. Knotenpunkte, welche mit einer entsprechenden Gestaltung auf die Belange des Fuß- und Radverkehrs Rücksicht nehmen, können die Verkehrssicherheit, den Komfort und die Attraktivität dieser Verkehrsträger bedeutend steigern. Möglichst geringe Querungslängen durch entsprechende Einfahrtstropmeten, Vorziehungen der Bürgersteige, ausreichende Sichtverhältnisse und Übersichtlichkeit etc. sind einige der Aspekte, welche zukünftig beachtet werden sollen.



Abb. 69: Große Querungslängen für Fußgänger verlängern die Aufenthaltsdauer im Konfliktbereich



Abb. 70: Entsprechend gestaltete Einfahrtstropmeten verkürzen die Querungslängen für Fußgänger (Quelle: Astra)



Abb. 71: Weitläufige Kreuzungsplateaus mit langen Querungslängen; fehlendem Gehweg im Kreuzungsbereich (orange)

Die obenstehende Abbildung zeigt den Knoten Schachener Straße/Enzisweilerstraße. Vor dem Kreuzungsbereich endet der Gehweg, was Fußgänger auf die Fahrbahn führt oder zum Wechsel der Straßenseite drängt. In diesem Bereich wird eine Verlängerung des Gehwegs über den Kreuzungsbereich empfohlen, um im unübersichtlichen Kurvenbereich einen gewissen Schutz für Fußgänger anbieten zu können.

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern

- Handlungsfeld B: Leitprojekte Fußgänger/innen
- Handlungsfeld C: Anbindung Stadtteile und Lückenschlüsse
- Handlungsfeld E: Aufenthaltsqualität
- Handlungsfeld G: Leit- und Orientierungssysteme

8.12 Handlungsfeld E: Aufenthaltsqualität

Kurzbeschreibung

Die Aufenthaltsqualität beschreibt wie ansprechend verschiedene Räume gestaltet sind, in denen sich Menschen aufhalten. Je attraktiver ein öffentlicher Raum (Straßen, Plätze, Wege) für Benutzende ist, umso mehr werden sich Menschen in diesen Bereichen aufhalten (vgl. Fußgängerzone). Es soll angestrebt werden, ein Gleichgewicht zwischen Verkehrsraum und Lebensraum herzustellen.

Inhalt

Der öffentliche Raum kann auch als Wohnzimmer der Stadt bezeichnet werden. In immer dichter werdenden Siedlungsbereichen nimmt die Bedeutung dieser Freiflächen deutlich zu. Je attraktiver diese Bereiche für alle Nutzergruppen gestaltet sind, umso eher halten sich auch Menschen hier länger und bevorzugter auf.

In vielen Bereichen der Stadt spiegeln die gewachsene Straßenstruktur und Straßenquerschnitte nicht die aktuellen Wertvorstellungen und Entwicklungen wider. Eine neue bzw. optimierte Aufteilung des Straßenraumes mit einer ansprechenden Gestaltung, welche sich an den Bedürfnissen des Menschen orientiert, wird in diesem Handlungsfeld empfohlen.

Folgende Punkte sind für eine positive Aufenthaltsqualität von Bedeutung:

- Sicherheit (niedrig gefahrene Geschwindigkeiten im MIV)
- Komfort für Fuß und Rad durch entsprechende Breiten, Beläge, Qualitäten...
- Hochwertige und ansprechende Gestaltung
- Attraktive Erdgeschoßzonen mit verschiedenen Nutzungen (Parks, Geschäfte) lassen Menschen länger als „notwendig“ verweilen (Bsp. wie in einer Fußgängerzone)
- Kommunikation und Interaktion zwischen Menschen ist möglich (→ soziale Räume)
- Attraktiv und sicher auch für Kinder und Ältere

Auszugsweise werden hier einige Maßnahmen vorgestellt:

E1 Tempo 30 abseits Hauptachsen und Sammelstraßen

Eine konsequentes Geschwindigkeitsregime mit flächendeckend Tempo 30 in den Wohngebieten abseits Hauptachsen und Sammelstraßen ist eine der wirkungsvollsten Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs. In großen Teilen des Lindauer Stadtgebietes besteht bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h.

Folgende Wirkungen hat Tempo 30

- ... erhöht die Aufmerksamkeit und Wahrnehmung (Sichtverhältnisse, Zufahrten, Kreuzungen)
- ... erhöht die Anhalte Bereitschaft bei unregelmäßigen Fußgängerüberwegen
- ...verkürzt den Anhalteweg von KFZ

- ...reduziert die Unfallschwere
- ... trägt zur Lärmreduktion bei
- ...trägt zur Lebens-, Aufenthalts- und Wohnqualität bei
- ...fördert die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer im Straßenraum
- ...trägt zur Schulwegsicherung bei

E2 hochwertige Gestaltung des Außenraumes sowie aller öffentlichen Freiräume

Insbesondere soll der Fokus auf die Fußverkehrs- und Aufenthaltsflächen gelegt werden. Der Einsatz von hochwertiger und attraktiver Möblierung unterstützt die gesamthafte Aufwertung dieser Flächen. Eine faire Aufteilung der knappen Ressource „öffentlicher Freiraum“, welche der Nahmobilität angemessenen Platz einräumt ist anzustreben. Attraktive und vielfältige Randnutzungen sind bestenfalls ebenso vorhanden.

E3 – Gestaltung ausgewählter Kernbereiche

Bereits im Integrierten Stadtentwicklungskonzept ISEK wurde als strategisches Projekt formuliert, „*das Festland stärker in den Fokus der Stadtentwicklung zu rücken*“. In Lindau gibt es eine Vielzahl an Ortsteilen mit teilweise historischen Ortszentren, welche allerdings in den vergangenen Jahrzehnten, unter anderem durch die verkehrliche Entwicklung, an Bedeutung verloren haben. Durch eine entsprechende Straßenraumgestaltung, inkl. Gestaltung und Freiraumplanung der angrenzenden Plätze und Vorzonen, können diese Bereiche entsprechend aufgewertet werden.



Abb. 72: Vorschlag zur Aufwertung von Ortsteil- und Quartiersplätzen durch Straßenraumgestaltung und Freiraumplanung



Abb. 73: Mögliche Potenzialflächen für Umgestaltung/Belebung (links: Oberreitnau, rechts: Rickenbacher Straße)

E4 Temporäre Möblierung

Einsatz von temporärer Möblierung für versuchsweise Umnutzung von Parkflächen/Seitenräumen (Parklets, Gastgärten, Microparks...)



Abb. 74: Beispiel temporärer Minipark auf Stellplatz



Abb. 75: Temporäre Umnutzung von Parkflächen in Lindau (Foto: GTL)

E5 Gehwegparken + E2 hochwertige Gestaltung des Außenraumes

In Lindau gibt es einige Straßenzüge, in denen die Stellplätze teilweise auf dem Gehweg markiert sind. Durch Einbauten und Treppenabsätze, oder abgestellte Mülltonnen sinkt die reale Restbreite der Bürgersteige auf ein Maß, das für Personen mit Kinderwagen/Rollstuhl kein Durchkommen mehr erlaubt und somit auf die Straße ausgewichen werden muss. Auch für Personen mit Seheinschränkung stellen Objekte in der Geh-Linie ein Hindernis dar.

Das Abstellen von KFZ im öffentlichen Raum steht bezogen auf seinen Platzbedarf teilweise im Konflikt mit einer Förderung der Nahmobilität. Ein Pkw benötigt unter Hinzunahme der erforderlichen Fahrgassen ca. 25 m² Fläche. Parkierende Fahrzeuge können Sicht- und Wegebeziehungen blockieren, wodurch zu Fuß-Gehende und Radfahrende nicht nur behindert, sondern auch gefährdet werden können.



Abb. 76: Parkierung auf Gehweg (Links: legalisiert durch Bodenmarkierung, rechts: illegal)

Auch hier darf, bei einer gewollten Förderung des Fußverkehrs, nicht auf die Qualität und den Komfort der Infrastruktur vergessen werden. Personen in Gruppen oder Eltern mit Kindern wollen naturgemäß nebeneinander gehen und miteinander kommunizieren – im PKW sitzt man auch nebeneinander. Eine konkurrenzfähige Infrastruktur erlaubt dies auch im Fußverkehr und lädt ein, mehr Wege zu Fuß zurückzulegen.



Abb. 77: Breite des Bürgersteigs = 1,30 m, neben Mülltonnen nur 0,60 m



Abb. 78: Zu schmal geplante PKW-Stellplätze können ebenfalls die Qualität und Verkehrssicherheit des Fußverkehrs beeinträchtigen



Abb. 79: Naturgemäß wollen Fußgänger nebeneinander gehen – dies benötigt entsprechende Infrastrukturbreiten

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern

- Handlungsfeld B: Leitprojekte Fußgänger/innen
- Handlungsfeld D: Qualität der Wege und Verbindungen

Herausforderungen/Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Meist umfangreichere, bauliche Maßnahmen notwendig
- Flächenverfügbarkeit

Weitere Maßnahmen mit direktem Bezug zum Handlungsfeld Aufenthaltsqualität:

- B1: Etablierung von Ortsteilzentren mit Platzcharakter und hochwertiger Gestaltung

8.13 Handlungsfeld F: Marketing & Kommunikation

Kurzbeschreibung:

Fuß- und Radverkehrsplanung ist heutzutage mehr als die reine Errichtung und Bereitstellung von technischer Infrastruktur. Genauso wichtig sind heutzutage Maßnahmen, welche ein positives Fuß- und Radverkehrsklima in der Stadt aufbauen, oft auch als Rad- und Fußverkehrskultur bezeichnet. Die damit verbundene verhaltenssteuernde Akzeptanzhöhung und Bewusstseinsveränderung wird durch Methoden und Instrumente des Marketings und der Kommunikation erreicht.

Inhalt:

Die Stadt Lindau tritt als aktiv handelnde Akteurin auf, welche mittels verschiedener Kommunikations- und Marketingmaßnahmen eine Fuß- und Radverkehrskultur entwickelt und fördert. Die Stadt gibt der Bevölkerung zu verstehen, dass Zufußgehen bzw. Radfahren aktiv wertgeschätzt und belohnt werden. Die Wertschätzung und Förderung dieser beiden Verkehrsarten wird als ganzheitliches Thema gesehen, welches auf allen Einflussebenen der Stadt behandelt werden soll. Das Marketing und die Kommunikation werden gemeinsam mit Kooperationspartnern aus Gesellschaft, Wirtschaft und Kultur zielgruppenspezifisch intensiviert.

Eine professionelle Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit informiert über den kollektiven und individuellen Nutzen von Rad- und Fußverkehr. Sie weist zudem auf das vorhandene Angebot, dessen Vorteile sowie die Aktivitäten der Stadt in diesem Themenfeld hin und motiviert so zur vermehrten Nutzung des Umweltverbundes. Damit verbunden werden sollte die Botschaft, dass sich Lindau angebotsseitig sowie kommunikativ als Vorreiter im Fuß- und Radverkehr positionieren möchte.

Infrastrukturprojekte haben meist lange Vorlaufzeiten, bzw. sind für manche Maßnahmen die Rahmenbedingungen oft so eng definiert, dass der mögliche Handlungsspielraum sehr begrenzt ist. Eine proaktive Kommunikation bzw. Information und Erklärung über die begrenzenden Rahmenbedingungen oder Herausforderungen kann helfen mögliches Unverständnis in der Bevölkerung zu begrenzen.

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern

- Handlungsfeld I: Schnittstellenmanagement zu anderen relevanten Themenbereichen der Stadt
- Handlungsfeld G: Leit- und Orientierungssysteme
- Handlungsfeld J: Ideen- und Innovationsmanagement

Herausforderungen/Abhängigkeiten/Zielkonflikte:

- Enge Abstimmung/Kooperation mit anderen Verwaltungsabteilungen und Akteuren notwendig (Öffentlichkeitsarbeit, Medien...)
- Kontinuierliche Bespielung des Themas notwendig („am Köcheln halten“)

Akteure und sonstige Bemerkungen

- Öffentlichkeitsarbeit/Kommunikation
- Stadtplanung
- Tourismus
- Medien

Ausgewählte Maßnahmen in diesem Handlungsfeld

- Entwicklung eines umfassenden Marketing- und Kommunikationskonzeptes
(Ziel: Glaubwürdige Vermittlung der Wertschätzung für Fuß- und Radverkehr (Bsp. Radeln von 8 bis 80))
- Website/Themenportal zur Information und zum Community-Building mit fuß- und rad-relevanten Themen
- Fahrrad-Netz-Karte erstellen und kommunizieren
- Kurz Broschüre mit wichtigsten Inhalten des Fuß-Radverkehrs-Konzepts
- Mehrteilige Serie Printmedien (inkl. digital und Social Media) zu Inhalten des Fuß-Radverkehrs-Konzepts
- Storytelling mit Testimonials verschiedener Alters-, Berufs- und Sozialgruppen
- Image-Videos Fuß-/Radverkehr in Lindau
- Zielgruppenorientierte Kampagnen und Veranstaltungen rund um Fuß- und Radverkehr (Bsp. „Stadtradeln“, „Europäische Mobilitätswoche“)
- Anreize für Fuß- und Radverkehr schaffen (Wettbewerbe, An-/Abreise zu Fuß oder mit dem Rad belohnen (Bsp.: monatliches Pendlerfrühstück...))
- Zielgruppenorientierte Kampagne“ Elterntaxi“ an allen Schulen/KIGAs
- Beratungsangebote, Kennenlern-Packages für Neuzugezogene, Gründer (z. B. Fahrradkarte, Schnuppertickets, Infos, Radtouren)

8.14 Handlungsfeld G: Leit- und Orientierungssysteme

Kurzbeschreibung

Das bestehende bzw. zu errichtende Netz an Fuß- und Radverkehrsverbindungen muss entsprechend kommuniziert werden, damit die Bevölkerung auch über dieses informiert ist und es somit auch täglich nutzen kann.

Damit die Bevölkerung das bestehende bzw. zu errichtende Netz an Fuß- und Radverbindungen auch nutzen kann, muss diese auch Kenntnis über das Fuß- und Radverkehrsnetz haben. Entsprechende Leit- und Orientierungssysteme sind die wichtigsten „Kommunikationsinstrumente“ vor Ort für die NutzerInnen.

Inhalt

Gut ausgebaute Fuß- und Radverkehrsnetze haben nur geringen Effekt, wenn diese von den Nutzenden nicht benutzt bzw. „gefunden“ werden können. Eine qualitativ hochwertige, einheitliche und gut sichtbare Beschilderung ist daher ein essenzieller Bestandteil eines jeden Fuß- und Radverkehrskonzeptes. Besonders Ortsunkundige oder beispielsweise Personen, welche nur manchmal das Fahrrad benutzen, können mit einer Beschilderung motiviert werden, öfters mit dem Rad zu fahren, da sie sich mit einer durchgängigen Beschilderung darauf verlassen können, ihr Ziel auch garantiert zu erreichen. Auch die Ausgabe von gedruckten Karten des Fuß- und Radwegenetz bzw. die Bewerbung digitaler Netzkarten ist sinnvoll.

Im Radverkehr ist die Ausarbeitung eines eigenständigen Konzeptes sinnvoll, da in Lindau im Radverkehr eine Beschilderung für den Alltagsradverkehr sowie für den touristischen Radwanderverkehr nötig ist. Da diese Verkehrsarten zum Teil gänzlich andere Ansprüche an eine Beschilderung und Wegweisung stellen und bestenfalls eine Einbettung in die vorhandenen oder anderen übergeordneten Systeme geschehen soll, ist hier eine vertiefte Bearbeitung und Konzipierung sinnvoll. Wichtig ist allerdings, dass es zu keinen verwirrenden Doppelgleisigkeiten (zwei verschiedene Systeme nebeneinander) kommen soll.



Abb. 80: Bestehende Radrouten- und Wanderwegbeschilderung

Auch im Fußverkehr sollen die Bestrebungen hinsichtlich Wegweisung weitergeführt werden. Auch hier ist zwischen touristischen und Ansprüchen des Alltagsverkehrs zu unterscheiden, aber bestenfalls für eine stimmige Integration möglicher Wegweisungssysteme zu sorgen. Funktionierende und durchgängige Beschilderungen können helfen, Fußgänger/innen auch zu längeren Wegstrecken zu überzeugen.

Zusätzlich ist zu empfehlen, Sackgassen oder Einbahnen, welche einen Durchgang für Fuß- und Radverkehr haben, auch entsprechend am Beginn zu beschildern (Bsp.: Schild Sackgasse mit Zusatzschild „Ausgenommen Radfahrer“).

Weiters sind insbesondere die kleinräumigen, innerörtlichen Fuß- und Radwegverbindungen von sehr hoher Wichtigkeit, da diese einen direkten Vorteil für Fußgänger und Radfahrende darstellen, aber oft nur ortskundigen Personen bekannt sind. Eine systematische Beschilderung mit Zielangaben dieser Wege kann helfen, die Bekanntheit derselbigen zu steigern.



Abb. 81: Durch Vegetation nicht lesbare Beschilderung

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern

- Handlungsfeld F: Marketing und Kommunikation
- Handlungsfeld I: Schnittstellen Management zu anderen relevanten Themenbereichen der Stadt

Herausforderungen/Abhängigkeiten/Zielkonflikte:

- Fußverkehr: Abstimmung mit Tourismus und anderen wichtigen Akteuren

8.15 Handlungsfeld H: Serviceeinrichtungen

Kurzbeschreibung

Dieses Handlungsfeld beschreibt Themen, welche als begleitende Maßnahmen wichtig für den Fuß- und Radverkehr sind und als Ergänzung zu den reinen Straßen und Wegen für Fuß und Rad gesehen werden können.

Insbesondere das Thema Radparkierung ist von sehr hoher Bedeutung für die Förderung des Radverkehrs. Nur wenn die Nutzenden sich darauf verlassen können, an den Quell- und Zielorten ihre Fahrräder, welche durch den E-Bike-Boom auch immer hochwertiger werden, diebstahlsicher, komfortabel und geschützt vor Beschädigungen und Vandalismus abstellen zu können, wird das Fahrrad auch als tägliches Verkehrsmittel ernst genommen und genutzt.

Hinweis: Einige Serviceeinrichtungen finden sich auch im Handlungsfeld I „Ideen- und Innovationsmanagement“ wieder.

I1: Fahrradparken im Einflussbereich der Stadt

Überprüfung und ggf. Sanierung aller stadt eigenen Abstellanlagen zugunsten hoher Qualität (Ständermodell, Überdachung, Beleuchtung... (siehe Leitfaden Fahrradparken VBG oder ähnliches))

I2: Errichtung Vorzeige-Abstellanlagen in hoher Qualität (auch als Hingucker möglich)



Abb. 82: Vorzeige-Fahrradabstellanlagen in hoher Qualität inkl. Luftpumpe (KLiMo-Station); E-Bike-Ladestation



Abb. 83: Auffallende Fahrradabstellanlage als Hingucker (Quelle: rasti.eu)

13: Fahrradabstellanlagen Knotenpunkte

Errichtung von Abstellanlagen in Wohngebieten oder Gewerbegebieten bei hoher Nachfrage oder an wichtigen Knotenpunkten (oft auch freihalten von Sichtfenstern am Knoten).



Abb. 84: Überfüllte Radabstellanlage im Bereich Maximilianstraße/Zepelinstraße

15: Ausstattung Bushaltestellen

Fuß- und Radverkehr sind die direkten Zulieferer zum Bus und können die Einzugsgebiete der Haltestellen deutlich erweitern. Es ist daher wichtig, dass auch Bushaltestellen attraktiv und mit der grundlegenden Ausstattung (Anlegekanten (=Barrierefreiheit!), Überdachung, Beleuchtung, Beleuchtung, Sitzgelegenheit) eingerichtet sind. Es empfiehlt sich ein Umsetzungskonzept zur Ausrüstung der Haltestellen basierend auf Ein-Aussteiger-Zahlen zu erstellen.



Abb. 85: Haltestelle mit angrenzender, überdachter Radabstellanlage



Abb. 86: Bedarf an Radabstellanlage an der Bushaltestelle Eggatsweiler



Abb. 87: Radabstellanlagen an Bushaltestellen erweitern den Einzugsbereich deutlich

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern

- Handlungsfeld I: Schnittstellen Management zu anderen relevanten Themenbereichen der Stadt
- Handlungsfeld J: Ideen und Innovationsmanagement

Herausforderungen/Abhängigkeiten/Zielkonflikte:

- Rechtliche Rahmenbedingungen als Vorgabe (Bsp. Fahrradparken)

8.16 Handlungsfeld I: Schnittstellen Management zu anderen relevanten Themenbereichen der Stadt

Kurzbeschreibung

Das Themenfeld Mobilität stellt nicht nur reine Infrastrukturplanung dar, sondern eine Querschnittsmaterie, welche mehrere Aufgabenbereiche und Verwaltungsebenen der Stadt berührt. Auch die Zusammenarbeit mit anderen Stakeholdern ist von hoher Bedeutung (Betriebe, Institutionen...), um einen gemeinsamen ganzheitlichen Blick auf das Thema Fuß- und Radverkehrsförderung zu bekommen und innerhalb der gesamten Stadtorganisation (Verwaltung, Politik, angegliederte Betriebe...) eine höhere Akzeptanz dafür zu gewinnen.

Inhalt

Folgende Handlungsbereiche bzw. Akteure sind für das Themenfeld Mobilität von Bedeutung

- Stadtplanung
- Baurecht
- Wirtschaft + Betriebe
- Tourismus
- Bildung (Schulen, KiGa)
- Kommunikation/Marketing /Öffentlichkeitsarbeit
- Öffentlicher Verkehr
- Finanzen

Eine konsequente Ausrichtung all dieser Themenbereiche zugunsten einer aktiven Fuß- und Radverkehrsförderung inkl. einem aktiven Schnittstellenmanagement, welches proaktiv diese Handlungsbereiche bearbeitet, wird daher empfohlen.

I1 Fuß- und Radwegeaudit bei Neuplanungen oder Sanierungen

Bei allen Straßen- und Tiefbauprojekten soll konsequent die Möglichkeiten zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs mit angedacht werden.

I2 Baustellenmanagement

Freihalten von Geh- und Radwegen, ansonsten verpflichtende Umleitungsbeschilderung

I3 Erstellung Fahrradabstellsatzung + I4 Einforderung von Abstellanlagen mit hoher Qualität

Eine Fahrt mit dem Rad beginnt und endet an einer Fahrradabstellanlage. Nur wenn an diesen Orten für die BenutzerInnen zufriedenstellende Bedingungen herrschen (Diebstahlsicherheit, Wetterschutz, Beleuchtung...) wird das Fahrrad kontinuierlich gewählt. Eine Fahrradabstellsatzung definiert die einzuhaltenden Qualitäten und kann helfen das Fahrrad noch stärker als tägliches Verkehrsmittel zu positionieren.

I8+ I13 + I14 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist definiert als die Summe an Maßnahmen welche das individuelle Mobilitätsverhalten beeinflussen. Mobilitätsmanagement kann und soll auf allen Ebenen durchgeführt werden (Kindergarten, Schulen, Betriebe, Verwaltungen...). Die möglichen Maßnahmen sind in diesem Bereich sehr weit gestreut und reichen von Fahrgemeinschaften, über Belohnungs- und Anreizsysteme bis hin zu umfangreichen Kampagnen.

I15 Erhöhung Budget für Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr

Klarerweise sind für die Zielerreichung auch entsprechende finanzielle Mittel nötig, um Maßnahmen setzen zu können. Die untenstehende Abbildung zeigt exemplarisch die jährlichen Ausgaben zur Radverkehrsförderung einiger deutscher und niederländischen Städte nach den Angaben in den jeweiligen Haushaltsplänen. Der ökologische Verkehrsclub Deutschland (VCD) schlägt beispielsweise vor, insgesamt 25€/Einwohner/Jahr zur Förderung des Radverkehrs auszugeben (alle Gebietskörperschaften).

Es wird empfohlen, die Ausgaben zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs ebenfalls an die Einwohnerzahl zu binden und die Pro-Kopf-Ausgaben kontinuierlich auszuweisen.

Die Ausgaben für Fußverkehr sind in dieser Grafik nicht enthalten und daher separat zu betrachten.

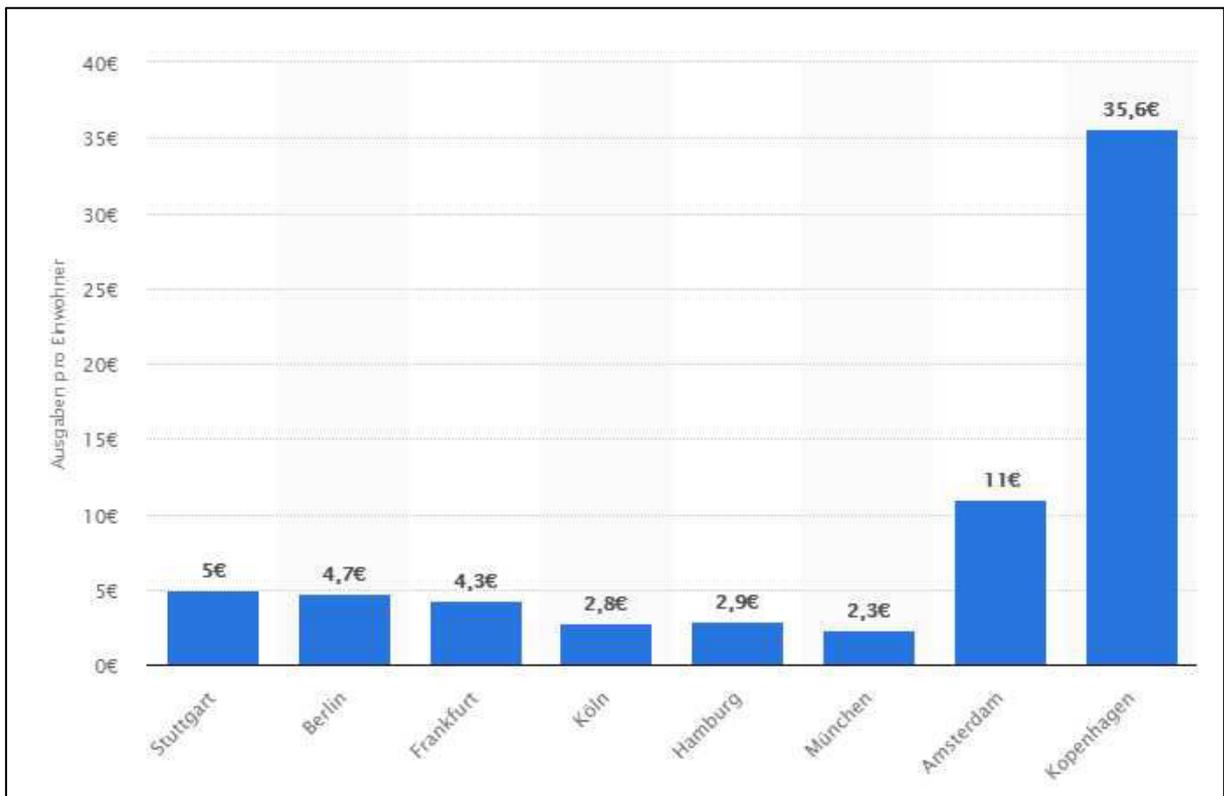


Abb. 88: Ausgaben zur Radverkehrsförderung/Jahr/Einwohner im Jahr 2018 (Quelle: Statista.de/Greenpeace)

I16 Erhöhung Personalressourcen für Fuß- und Radverkehrsagenden

Im Rahmen der Erhöhung der finanziellen Mittel wird auch empfohlen die personellen Ressourcen im Bereich Nahmobilität (inkl. dazugehöriger Kommunikation und Beteiligung) zu erhöhen um das immer größere werdende Aufgabengebiet entsprechend zu bearbeiten können.

I17 Evaluation und Monitoring

Kontinuierlicher (öffentlicher) Statusbericht zur Umsetzung der Maßnahmen und Entwicklung des Fuß- und Radverkehrs (Verkehrsstärken)

Die folgenden Abbildungen stellen weitere möglichen Maßnahmen vor:



Abb. 89: Vorzeige- Fahrradabstellanlagen an ÖV-Knotenpunkten (I4+I5), KLiMo-Station



Abb. 90: Bewusstseinskampagne Elterntaxi – Schulisches Mobilitätsmanagement (I8)



Abb. 91: Prioritärer Winterdienst bedingt hohe Radverkehrsnutzung (Bsp. Kopenhagen) auch bei Schnee und Eis (I10)

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern

- Handlungsfeld F: Marketing und Kommunikation
- Handlungsfeld H: Serviceeinrichtungen
- Handlungsfeld J: Ideen und Innovationsmanagement

Herausforderungen/Abhängigkeiten/Zielkonflikte:

- Enge und andauernde Abstimmung bzw. Kooperation zwischen Themenbereichen nötig
- Gemeinsame Zielvorstellung notwendig

8.17 Handlungsfeld J: Ideen- und Innovationsmanagement

Kurzbeschreibung

Im weiten Feld der Mobilität haben sich besonders in den letzten Jahren große, und teilweise auch disruptive Änderungen ergeben (abnehmender Autobesitz, Elektromobilität, Car-Sharing, Bike-Sharing, Lastenräder, Mobility as a Service). Es gilt, mögliche Innovationen und neue Formen von Mobilität, welche auch für eine Stadt wie Lindau umsetzbar sind, weiter zu verfolgen und umzusetzen.

Inhalt

Klarerweise muss eine vernünftige Auswahl getroffen werden, welche dieser Projekte bzw. Ideen aus diesen neuen Mobilitätsbereichen für Lindau umsetzbar und auch sinnvoll sind.

Gleichzeitig können aber gerade die Umsetzung einzelner, kreativer Ideen, für welche teilweise auch nur geringe Mittel und Aufwände nötig sind, zeigen, dass Lindau die Rolle eines aktiven Players in der Fuß- und Radverkehrspolitik einnimmt. Moderne auffallende Themen bringen das Thema Mobilität ins Gespräch und regen zu den notwendigen Verhaltensänderungen im Mobilitätsverhalten an. Gleichzeitig kann so auch Wertschätzung gegenüber den Fußgängern und den Radfahrern ausgedrückt werden.

J1: Lastenrad für Stadtverwaltung/Bauhof/Straßenreinigung anschaffen

Teilweise werden bereits Lastenräder für stadtinterne Zwecke verwendet. Im Zuge des immer größer werdenden Bereichs der Bike-Logistics soll überprüft werden, ob weitere Einsatzmöglichkeiten für Lastenräder bestehen.

J2: Lastenrad-Test für Unternehmen in Lindau als Bewerbung der Einsatzmöglichkeiten der Radlogistik

J9: Lastenrad-Verleih für Unternehmen und Private etablieren (siehe <https://www.graetzrad.wien/>)

J15: Machbarkeit eines öffentlichen Bike-Sharing-Systems prüfen

Die folgenden Abbildungen stellen einige möglichen Maßnahmen vor:



Abb. 92: Haltebügel für wartende Radfahrer vor Ampelanlagen (J7)



Abb. 93: Nutzung Lastenrad für Bauhof/Verwaltung (J1)



Abb. 94: Lastenrad-Test für Unternehmen, Bewerbung/Forcierung Radlogistik (J3+J4)

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern

- Handlungsfeld F: Marketing und Kommunikation
- Handlungsfeld H: Serviceeinrichtungen
- Handlungsfeld I: Schnittstellen Management zu anderen relevanten Themenbereichen der Stadt

Herausforderungen/Abhängigkeiten/Zielkonflikte

- Kontinuierliche Beobachtung des Mobilitätsmarktes empfehlenswert

8.18 Handlungsfeld K: Risikomanagement

Kurzbeschreibung

Dieses Handlungsfeld fasst Maßnahmen zusammen, welche sich primär mit den Themen Verkehrssicherheit, Konfliktbereichen und Gefahrenstellen beschäftigen. Mittels verschiedener verkehrsplanerischer und verkehrsorganisatorischer Maßnahmen soll versucht werden, diese einzelnen Problemstellen und Konflikträume zu entschärfen.

Auszugsweise werden hier zwei Maßnahmen vorgestellt:

K2: Sichtbeziehungen für Fußgänger und Radfahrer

Freihalten der Sichtbeziehungen an fuß- und radverkehrsrelevanter Infrastruktur (Querungen, Fuß- und Radwege, Kurven/Ecken, Übergänge...)

K5: Barrierefreiheit – Durchgangsbreiten auf Gehwegen von Hindernissen freihalten

Die erforderlichen Durchgangsbreiten auf Gehwegen/Bürgersteigen sind freizuhalten von Schildern, Stehern, Werbemitteln, Pflanzen kann als eine wichtige Maßnahme für mobilitäts- und seheingeschränkte Personen empfohlen werden. Besonders Objekte auf der Gehlinie können ein unerwartetes Hindernis für blinde Personen darstellen.



Abb. 95: Nutzbare Gehwegbreite eingeschränkt durch Pflanztröge und Beschilderungssteher (Symbolbild)

Überschneidungen zu anderen Handlungsfeldern

- Handlungsfeld C: Anbindung Stadtteile/Lückenschlüsse
- Handlungsfeld D: Qualität der Wege und Verbindungen

Herausforderungen/Abhängigkeiten/Zielkonflikte:

- Oftmals abhängig von anderen Straßensanierungen
- Teilw. Flächenverfügbarkeiten

9. Zusammenfassung

Lindau hat mit 18% Fuß- und 27 % Radverkehrsanteil schon bereits heute hohe Anteile dieser Verkehrsarten im Vergleich zu anderen Städten. Eine großzügige Fußgängerzone auf der Lindauer Insel sowie der Bodenseeradweg sind Vorzeigeprojekte einer schon seit längerem aktiven Fuß- und Radverkehrsplanung.

Die Stadt Lindau strebt laut dem eigenen Klimafreundlichen Lindauer Mobilitätskonzept 2017 eine Erhöhung der Anteile des Umweltverbundes und somit auch der Fuß- und Radverkehrsanteile an. Zur Erreichung dieser Zielvorgaben sind gewisse Anstrengungen erforderlich.

Das vorliegende Konzept ist als Handlungsempfehlung für die nächsten Jahre für die Verwaltung und Politik der Stadt Lindau zu sehen und stellt einen Beitrag zur Erreichung der Ziele dar. Neben größeren und umfangreicheren Themen- und Handlungsfeldern sind auch viele kleinere Maßnahmen in diesem Konzept beinhaltet, welche ebenso von hoher Wichtigkeit zur Stärkung und Förderung des Fuß- und Radverkehrssystem sind.

Abseits der Errichtung bzw. Optimierung von Infrastruktur wird hier auch auf das große Potenzial des Aufbaus einer umfassenden, positiven Fuß- und Radverkehrskultur als Maßnahme abseits klassischer Infrastrukturplanung hingewiesen.

Im Rahmen der Erstellung des vorliegenden Nahmobilitätskonzeptes wurden auch mehrere Beteiligungsmöglichkeiten (Bevölkerung, Arbeitsgruppen...) angeboten. Die Teilnahme von Personen unterschiedlicher Interessenslagen am Beteiligungsprozess kann als Beleg für das Interesse der Bevölkerung am Thema Fuß- und Radverkehr in Lindau gesehen werden.

Partizipation erzeugt aber auch eine Erwartungshaltung der Bevölkerung gegenüber dem Projekt. Erste Maßnahmen aus dem Projekt sollten daher bereits nach kurzer Zeit umgesetzt werden, damit auch für die Bevölkerung das Konzept „spür- und bemerkbar“ wird.

Aus diesem Grund wurde folgende Auflistung an eher rasch umsetzbaren Maßnahmen (Quick-Wins) erstellt, welche aber unmittelbar ihre Wirkung entfalten. Diese Auflistung stellt naturgemäß nur einen Auszug an möglichen schnell umsetzbaren Maßnahmen dar.

Quick-Wins:

- Bevorrangung der Hauptradrouten gegenüber Erschließungs- und Sammelstraßen
- Bürgersteige/Gehwege: Freihalten der Fußgängerinfrastruktur – Evaluierung Parkflächen
- Aufwertung Bodenseeradweg
- Umsetzung Kleinmaßnahmen (Behebung Engstellen, Sanierung Gefahrenstellen usw.)

Naturgemäß gibt es zu den Quick-Wins auch verschiedene Big-Wins, also eher langfristige und aufwändigere Projekte, die aufgrund ihrer Bedeutung und Wirksamkeit trotzdem schon heute angegangen werden sollten. Im Rahmen dieses Konzeptes können folgende Maßnahmen als Big-Wins bezeichnet werden:

Big-Wins:

- Vision Verbindung Schöngartenstraße zur Ludwig-Kick-Straße/Schulzentrum als nördliche Umfahrung der Routen über den Aeschacher Markt (Maßnahme 079)
- Vision Bahntrasse als komfortable und geradlinige Verbindung aus Richtung Schönau in Richtung Bodenseeradweg/Insel sowie als südliche Umfahrung der Routen über den Aeschacher Markt (Maßnahme 058)
- Vision Fuß- und Radfahrerbrücke im Bereich Friedrichshafener Straße/Schönauer Straße als Umfahrung des Kreuzungsbereiches (Maßnahme 022)
- Fuß- und Radwegführung Bregenzer Straße inkl. Bahnhof Reutin und Berliner Platz

Feldkirch, 18.12.2019

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Schema - Projektablauf	8
Abb. 2: Ergebnis-Plakat Beteiligungsworkshop	9
Abb. 3: Fachworkshop und Bürgerbeteiligung (Foto: GTL).....	10
Abb. 4: Beradlung & Bestands- und Problemstellenerfassung im Perimeter (Foto: BuP)	10
Abb. 5: Begleitende Kommunikationsarbeit (Beispiele; Quelle: Schwäbische Zeitung, Amtsblatt Stadt Lindau).....	10
Abb. 6: Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der Verkehrsplanung (Quelle: Copenhagenize.eu, eigene Bearbeitung)	13
Abb. 7: Gründe, warum EinwohnerInnen von Kopenhagen das Fahrrad wählen (Quelle: City of Copenhagen)	14
Abb. 8: Finanzbedarf der Kommunen/Landkreise zur Radverkehrsförderung	16
Abb. 9: Verkehrsmittelanteile im Bestand, Prognose-Nullfall 2030 und Szenarien (Modal Split), Quelle: KLiMo.....	19
Abb. 10: Beispiel Aufgabenstellung zum Thema Radverkehr am 1. Bürger-Workshop.....	21
Abb. 11: Beispiel Aufgabenstellung zum Thema Fußverkehr beim 1. Bürger-Workshop	22
Abb. 12: Aufbau und Struktur des Nahmobilitätskonzeptes	25
Abb. 13: Verortete Problemstellen (1. Bürgerbeteiligung)	26
Abb. 14: Excel-Liste Verortete Maßnahmen (Beilage 1).....	27
Abb. 15: Excel-Liste Allgemeine und Exemplarische Maßnahmen (Beilage 2).....	27
Abb. 16: Übersichtsplan Zielnetz Radverkehr inkl. Maßnahmenverortung Fuß- und Radverkehr	28
Abb. 17: Ausschnitt Übersichtsplan mit Maßnahmen.....	28
Abb. 18: Wunschlinien Freizeit (grün), Wunschlinie Alltag (schwarz) und Wunschlinie Alltag mit hoher Priorität (rot-schwarz).....	29
Abb. 19: Umlegung der Wunschlinien in Korridore	30
Abb. 20: Zielnetz Radrouten	31
Abb. 21: Unterschiedliche Anforderungen je nach Nutzergruppe (Quelle: BuP	33
Abb. 22: Potenzialflächen für Quartiersplätze und Straßenraumgestaltungen	36
Abb. 23: Netzlücken	37
Abb. 24: Zaun versperrt kleinräumige Wegverbindung – besonders wichtig für Kinder (Beispiel aus Österreich).....	38
Abb. 25: Eingeschränkte Gehwegbreite durch Parkierung auf Bürgersteig.....	39
Abb. 26: Naturgemäß wollen Fußgänger nebeneinander gehen – in Bereichen mit hoher Frequenz (Bsp. Maximilianstraße) soll besonders darauf Rücksicht genommen werden	39
Abb. 27: Nebeneinander gehen zu können als Grundbedürfnis (Kommunikation).....	39

Abb. 28: Hier muss im Begegnungsfall auf die Straße ausgewichen werden -Nebeneinander gehen zu können (Eltern mit Kind...) ist nicht möglich	40
Abb. 29: Überbreite Fahrbahnquerschnitte im untergeordneten Straßennetz bieten Potenzial für Umgestaltung	40
Abb. 30: Überbreite Fahrbahn, schmaler Bürgersteig (Köchlinstraße)	40
Abb. 31: Engstelle: Fußgänger muss auf Fahrbahn ausweichen – für Rollstuhlfahrer/Rollator ein Hindernis.....	41
Abb. 32: Auch die Anlage der angrenzenden Parkierung kann die nutzbare Gehwegbreite einschränken (Aeschacher Markt)	41
Abb. 33: Nutzbare Vorzonen der Geschäfte verlangen nach entsprechenden Seitenraumbreiten	42
Abb. 34: Geschäftsstraße Rickenbacher Straße – Potenzial für Straßenraumgestaltung	42
Abb. 35: Beschilderungen und andere Objekte können die nutzbare Gehwegbreite einschränken	45
Abb. 36: Ausstattung der Bushaltestellen.....	45
Abb. 37: Trampelpfade →Fußwege entlang der Wunschlinien errichten (Wackerstraße)	45
Abb. 38: Aufbau Maßnahmenkonzept.....	46
Abb. 39: Fahrradstraße, Entflechtung Verkehrsströme, Einfärbung in Konfliktbereichen (Foto: GTL) ..	48
Abb. 40: Teilverkehrskonzept Bodenseeradweg West (Auszug Maßnahmen).....	49
Abb. 41: Umgestaltung Führungsprinzip Radverkehr auf Schachener Straße	50
Abb. 42: Unbefriedigende Situation für Radverkehr am Knoten Bodenseeradweg/ Einfahrt Campingplatz (Maßnahme 009).....	51
Abb. 43: Ungünstige Querungssituation für Radfahrer am Knoten BÜ Eichwald (Radfahrer muss im Rückstau des Bahnübergangs queren) – Maßnahme 010	51
Abb. 44: Kurzer Abschnitt mit straßenbegleitendem Geh- und Radweg → häufige Wechsel der Anlagearten werden nicht befolgt und sind auch aus Gründen der Verkehrssicherheit zu hinterfragen (Maßnahme 013).....	52
Abb. 45: Weitläufige Kreuzungsgeometrie am Kamelbuckel – große Querungslängen für Fuß/Rad (Maßnahme 017).....	52
Abb. 46: Führung des Radverkehrs im Konfliktbereich der Anlieferung Schwerverkehr (Maßnahme 018).....	52
Abb. 47: Teilverkehrskonzept Abschnitt Bodenseeradweg Ost (Auszug Maßnahmen).....	53
Abb. 48: Maßnahme 017 Vorschlag Neuorganisation Verkehrsführung am Knoten Eichwaldstraße (mehrere Varianten möglich)	54
Abb. 49: Potenzialflächen für Quartiersplätze und Aufwertung Straßenraum.....	55
Abb. 50: Weitläufige Kreuzungsplateaus bieten Potenzial zur Umgestaltung.....	56
Abb. 51: Beispiele für Straßenraumgestaltung mit hoher Qualität (Hohenems + Lustenau).....	56
Abb. 52: Beispiele mit hoher Aufenthaltsqualität (Wolfurt und Bregenz)	57

Abb. 53: Beispiel: Kopfsteinpflaster mit abschnittsweiser Verwendung von Belägen mit geringerem Rollwiderstand.....	58
Abb. 54: Fußgängerzone bzw. Bereiche mit hoher Aufenthaltsqualität werden von Einwohnern und Gästen gleichermaßen geschätzt	58
Abb. 55: Potenzial für Straßenraumgestaltung bzw. Neuorganisation (Bsp.: Maximilianstraße/Zeppelinstraße).....	59
Abb. 56: Zielnetz (grau) mit Visionen (gestrichelte Linien)	60
Abb. 57: Querschnitt bei Vision Fuß- und Radweg entlang Bahntrasse	61
Abb. 58: Empfohlene Lückenschlüsse im Fuß- und Radverkehrsnetz (violett).....	63
Abb. 59: Netzplan Bregenzer Straße	64
Abb. 60: Bestand und Neuplanung des Geh- und Radweges auf der nördl. Seite der Bregenzer Straße (Maßnahme 045)	65
Abb. 61: Linienführung im Bereich Kamelbuckel (Entwurf, Maßnahme 046)	65
Abb. 62: Verbesserungsvorschlag im Bereich Knoten Bregenzer Straße/Autohaus (Maßnahme 043)	66
Abb. 63: Bevorrangte Radfahrerquerung inkl. baulicher Gestaltung.....	67
Abb. 64: Torwirkung (links) + stellenweise Einfärbung bei Knotenpunkten in Konstanz (rechts)	68
Abb. 65: Schönauer Str. Parkierung auf Fahrbahn	68
Abb. 66: Unkomfortable Fahrlinie durch Parkierung.....	68
Abb. 67: Siedlungsorientierte VS verkehrsorientierte Straße.....	69
Abb. 68: Straßenraumgestaltung durch Fahrbahnverengungen bzw. Einfahrtstore.....	69
Abb. 69: Große Querungslängen für Fußgänger verlängern die Aufenthaltsdauer im Konfliktbereich	70
Abb. 70: Entsprechend gestaltete Einfahrtstropeten verkürzen die Querungslängen für Fußgänger (Quelle: Astra).....	70
Abb. 71: Weitläufige Kreuzungsplateaus mit langen Querungslängen; fehlendem Gehweg im Kreuzungsbereich (orange)	71
Abb. 72: Vorschlag zur Aufwertung von Ortsteil- und Quartiersplätzen durch Straßenraumgestaltung und Freiraumplanung.....	73
Abb. 73: Mögliche Potenzialflächen für Umgestaltung/Belebung (links: Oberreitnau, rechts: Rickenbacher Straße)	74
Abb. 74: Beispiel temporärer Minipark auf Stellplatz.....	74
Abb. 75: Temporäre Umnutzung von Parkflächen in Lindau (Foto: GTL)	74
Abb. 76: Parkierung auf Gehweg (Links: legalisiert durch Bodenmarkierung, rechts: illegal)	75
Abb. 77: Breite des Bürgersteigs = 1,30 m, neben Mülltonnen nur 0,60 m.....	75
Abb. 78: Zu schmal geplante PKW-Stellplätze können ebenfalls die Qualität und Verkehrssicherheit des Fußverkehrs beeinträchtigen.....	76

Abb. 79: Naturgemäß wollen Fußgänger nebeneinander gehen – dies benötigt entsprechende Infrastrukturbreiten	76
Abb. 80: Bestehende Radrouten- und Wanderwegbeschilderung.....	79
Abb. 81: Durch Vegetation nicht lesbare Beschilderung	80
Abb. 82: Vorzeige-Fahrradabstellanlagen in hoher Qualität inkl. Luftpumpe (KLiMo-Station); E-Bike-Ladestation	81
Abb. 83: Auffallende Fahrradabstellanlage als Hingucker (Quelle: rasti.eu)	82
Abb. 84: Überfüllte Radabstellanlage im Bereich Maximilianstraße/Zeppelinstraße	82
Abb. 85: Haltestelle mit angrenzender, überdachter Radabstellanlage	83
Abb. 86: Bedarf an Radabstellanlage an der Bushaltestelle Eggatsweiler	83
Abb. 87: Radabstellanlagen an Bushaltestellen erweitern den Einzugsbereich deutlich	84
Abb. 88: Ausgaben zur Radverkehrsförderung/Jahr/Einwohner im Jahr 2018 (Quelle: Statista.de/Greenpeace)	87
Abb. 89: Vorzeige- Fahrradabstellanlagen an ÖV-Knotenpunkten (I4+I5), KLiMo-Station	88
Abb. 90: Bewusstseinskampagne Elterntaxi – Schulisches Mobilitätsmanagement (I8)	88
Abb. 91: Prioritärer Winterdienst bedingt hohe Radverkehrsnutzung (Bsp. Kopenhagen) auch bei Schnee und Eis (I10)	88
Abb. 92: Haltebügel für wartende Radfahrer vor Ampelanlagen (J7)	89
Abb. 93: Nutzung Lastenrad für Bauhof/Verwaltung (J1).....	90
Abb. 94: Lastenrad-Test für Unternehmen, Bewerbung/Forcierung Radlogistik (J3+J4)	90
Abb. 95: Nutzbare Gehwegbreite eingeschränkt durch Pflanztröge und Beschilderungssteher (Symbolbild)	91

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Kriterien der Linienführung (Quelle: Radverkehrsstrategie Frischer Wind - Land Vorarlberg)
.....34

Beilagen

- Beilage 1: Maßnahmen Teil 1 – Verortete Maßnahmen
- Beilage 2: Maßnahmen Teil 2 – Allgemeine Maßnahmen
- Beilage 3: Übersichtsplan Maßnahmen Gesamt+ Zielnetz Radverkehr
- Beilage 4: Übersichtsplan Maßnahmen Zentrum + Zielnetz Radverkehr
- Beilage 5: Skizzen/Schemapläne ausgewählter Maßnahmen

Nahmobilitätskonzept Lindau

Maßnahmenkonzept

Teil 1 - Verortete Maßnahmen

Stand: 17.12.2019

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
<i>*Priorität: hoch () mittel () niedrig () **Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L) ***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)</i>							
001		Bodenseeradweg	- hohe Verkehrsstärke Radfahrer und Fußgänger - Konflikte Rad/Fuß bzw. überholen - Belag mangelhaft	- langfristig Breite des Weges ausbauen um alle Begegnungsfälle bequem, sicher und konfliktfrei abwickeln zu können - Belag ausbessern	I	M	A
002		Bodenseeradweg/Zufahrt Tierheim	- Zufahrt Tierheim ist bevorrangt vor Hauptverkehrsstrom Bodenseeradweg	- Bodenseeradweg bevorrangen	I	K	A
003		Bodenseeradweg: ab Tierheim in Ri. VBG	Beschilderung: "Gehweg - Radfahrer frei" bedingt Schrittgeschwindigkeit für Radverkehr	- Beschilderung prüfen - rechtliche klare Situation für Radverkehr herstellen	I	K	A
004		Bodenseeradweg/Fraunhoferstraße Parkplatz Kleingartenverein	- Senkrechtparkierung - Rückwärtsausparken direkt auf Radweg	- Parkierung sicher organisieren (evtl. Längsparker, Sicherheitsabstand...)	I	M	A
005		Bodenseeradweg/ Grenze VBG	- Wanderwege-Beschilderung nicht lesbar	Beschilderung erneuern (Wichtig auch für Freizeit-Fußverkehr)	I	M	G

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
<i>*Priorität: hoch () mittel () niedrig () **Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L) ***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)</i>							
006		Bodenseeradweg - Durchgang unter Bahn zu Grenzsiedlung	- Durchgangshöhe nur 1,4 m	Durchgangshöhe vergrößern	III	L	D
007		Bodenseeradweg - Zufahrt Segelhafen	- Radweg nicht bevorrangt - dadurch auch Wegverlauf für Ortsunkundige nicht klar - Sichtbeziehungen?	- Bodenseeradweg bevorrangen (dadurch auch Orientierung besser) - Kreuzung/Sichtfenster klar organisieren	I	K	D
008		Bodenseeradweg/ Parkflächen vor Campingplatz	- Senkrechtparkierung - Rangierbewegungen direkt auf Radweg	- Parkierung sicher organisieren (siehe Skizze)	II	M	K
009		Bodenseeradweg/Einfahrt Campingplatz	- Radweg nicht bevorrangt - weitläufiges Kreuzungsplateau, unklare Verkehrsführung (Bodenmarkierungen führen gegen Baum...)	- Kreuzungssituation für Radverkehr verbessern - Stopp-Tafel aus Ausfahrt Campingplatz in Flucht Straßenachse verschieben - Sicherheitsabstand bei Parkierungen vorsehen (evtl. auch als Bürgersteig) - Optional: Aufmerksamkeitsmarkierung Radverkehr	II	L	A
010		Bodenseeradweg/ Knoten Eichwaldstraße-Felix- Wankel-Straße bei Bahnübergang	- Radverkehr/Fußverkehr muss im Rückstau von BÜ queren - unnötiger Höhenunterschied für Radverkehr - unklare Querungssituation	- Querungssituation für Rad und Fuß verbessern (entlang der Wunschlinien, umwegfrei)	II-III	K	A
011		Bodenseeradweg / Bregenzer Straße	- Parkierungen/Zufahrten	- Parkierung/Anlieferung konfliktfrei organisieren - hochqualitative Führung des Rad- und Fußverkehrs planen (Planung Stadt: Fahrradstraße + Projekt Bahnunterführung)	I-II	M	A

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
			*Priorität: hoch (■) mittel (■) niedrig (■) **Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L) ***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)				
012		Eichwaldstraße - Gehweg	- geringe Breite (kein nebeneinander Gehen möglich) - unattraktiver Belag	- Belag und Breite des Gehweg sanieren - bei Neuanlage: Positionierung des Gehwegs auf Seeseite wäre attraktiver für Fußgänger - siehe Projekt GTL	II	K	D
013		Eichwaldstraße/Leuchtenbergweg	- Radverkehr wird für ca. 100 m als eigenständiger Radweg geführt, davor und danach auf Schutzstreifen bzw. Fahrbahn	- Wechsel der Anlagearten reduzieren, einfaches und verständliches System für Radfahrer erstellen - MIV zwischen BÜ Eichwald und Kamelbuckel/Insel reduzieren- Durchfahrt unterbinden (Netzunterbruch für MIV, nur Zufahrt) - siehe auch Teilverkehrskonzept Bodenseeradweg Kurzfristig: Benützungspflicht des Radweges aufheben Mittelfristig: Fahrradstraße	I-II	K	A
014		Eichwaldstraße/Bahlsenbrücke	- großzügige Fahrbahnbreite und Kreuzungsplateaus verlängern Querungslänge für Fußgänger (verortete Stelle ist nur ein Beispiel von mehreren Problemstellen)	- langfristig: fuß- und radverkehrsfreundliche Querschnitte und Kreuzungsformen errichten - siehe auch Teilverkehrskonzept Bodenseeradweg (Fahrradstraße)	I	M	D
015		Bahlsenbrücke	- Poller: geringe Durchfahrtsbreite für RF	- Poller entfernen oder reduzieren; bequeme Durchfahrt für Rad (inkl. Anhänger) ermöglichen, Sicherheit erhöhen	I	K	K
016		Therme Lindau	- Neubau Therme	- Bei Neuplanung auf sichere Führung der Fuß- und Radverkehrsströme achten - Parkierung MIV konfliktfrei organisieren / entlang Eichwaldstraße entfernen	I	L	E
017		Kamelbuckel - Eichwaldstraße/Ladestraße	- ungünstige Kreuzungssituation (weitläufiges Kreuzungsplateau, Schneiden der Kreuzung...)	- im Rahmen der adaptierten Zufahrt zur Therme --> Anpassung Knoten zugunsten Fuß/Rad (siehe Skizze) - Option: angehängte Radbrücke auf Ostseite für Radverkehr - Netzunterbruch auf Bodenseeradweg geplant (GTL)	I-III	M	A

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
			*Priorität: hoch (■) mittel (■) niedrig (■)	**Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L)	***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)		
018		Bodenseeradweg - Ladestraße	- Rangierverkehr von angrenzender PKW und LKW- Parkierung/Anlieferung im Konflikt mit Bodenseeradweg	- Parkierung/Anlieferung konfliktfrei organisieren - bei Neubau des Quartiers: hochqualitative Führung des Rad- und Fußverkehrs errichten (Planung Stadt: Fahrradstraße)	I	L	A
019		Vision Quartier Bahnhof Reutin	- fehlende Querverbindung für Fuß/Rad im Bereich Bahnhof Reutin (nur Kamelbuckel und BÜ Bregenzer Straße)	- Vision: barrierefreie, radfahrtaugliche Verbindung vom Bahnhof/Berliner Platz ins Quartier - Generell: kleinräumige Erschließung für Fuß- und Radverkehr für gesamtes Quartier planen	III	L	C
020		BÜ Bregenzer Straße	- lange Wartezeiten am Bahnübergang - unsichere Quersituation für RF im Rückstaubereich MIV - großes Kreuzungsplateau mit langen Quersituationen	- siehe Projekt Stadt (Unterführung)	III	K	C
021		Kreisverkehr Europaplatz Bregenzer Straße/Inselstraße	- ungünstige Führung des RV im Kreisverkehr (Radfahrstreifen bis in Kreisfahrbahn: Gefahr des Übersehen (Toter Winkel) durch PKW/LKW)	- Fahrradstreifen einige Meter vor Kreisverkehr auf Fahrbahn führen/enden lassen - Innenring aufplastern oder anderwertig gestalten um höhere Ablenkung/niedrige Geschwindigkeit zu erzielen	I	Erledigt	K
022		Schönauer Straße/Friedrichshafener Straße	- unattraktive Situation für Fußgänger und Radfahrer (Sicherheit, Verkehrsstärken, Umwege, wenig Platz, ungünstige Kreuzungssituation)	- Vision: Brücke + Geh/Radweg über Friedrichshafener Straße bis Holbeinstraße	III	L	C
023		BÜ Holdereggenstraße, Heckenweg/Giebelbach- straße	- vor BÜ wartende Fahrzeuge versperren Verkehr in Nord-Süd- Richtung	- Haltebalken zurücksetzen um Nord-Süd-Achse freizuhalten - Kreuzungsplateau verkleinern / optimieren - Option: Verkehrsführung neu organisieren (siehe Skizze)	I	K	D

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
			*Priorität: hoch (■) mittel (■) niedrig (■) **Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L) ***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)				
024		Heckenweg/Hasenweidweg	- vor BÜ wartende Fahrzeuge versperren Verkehr in Nord-Süd-Richtung	- Haltebalken zurücksetzen um Nord-Süd-Achse freizuhalten	I	K	D
025		Bodenseeradweg: Bereich Parkplatz 3	- geringe Breite bei gemeinsamer Führung Fuß/Rad und hohen Fuß- und Radverkehrsstärken	- Geh/Radweg verbreitern (auch nutzbare Breite) - evtl. Trennung Fuß- und Radverkehrsströme andenken (auf geradlinige, wunschlinienkonforme Führung achten)	III	Erledigt	A
026		Bodenseeradweg/Aechacher Ufer	- fehlende Bevorrangung Bodenseeradweg	- Bodenseeradweg bevorrangen - Bevorrangung baulich klar gestalten und erkennbar machen	I	K	A
027		BÜ Lotzbeckweg	- lange Wartezeiten am Bahnübergang	mehrere Varianten möglich - Unterführung - Überführung - ...	III	M	A
028		Von-Behring-Straße	- fehlender Bürgersteig auf Ostseite (Trittsuren neben Fahrbahn)	- Infrastruktur für Fußgänger errichten	II	L	D
029		Kamelbuckel - Eichwaldstraße: Rampe von Bregenzer Straße	- fehlende Absenkung von Rampe auf Fahrbahn (Brücke)	- Bordstein absenken - Langfristig: Rampenneigung radfahrtauglich gestalten (max. 6%)	I	L	D

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
			*Priorität: hoch () mittel () niedrig ()	**Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L)	***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)		
030		Bodenseeradweg: Lotzbeckweg/Giebelbachstraße	- Bodenseeradweg (Haupttrichtung) nicht bevorrangt	- Haupttrichtung bevorrangen	I	Erledigt	A
031		Bodenseeradweg: Giebelbachstraße/Zufahrt Tenniscenter	- Vorrangsituation unklar	- Bodenseeradweg klar bevorrangen (auch sichtbar machen)	I	Erledigt	A
032		Bodenseeradweg: Schachener Straße/Giebelbachstraße	- Bodenseeradweg nicht bevorrangt - aus Richtung Bad Schachen kommend ist Verlauf Bodenseeradweg nur schlecht erkennbar (nur Beschilderung)	- Bodenseeradweg bevorrangen (Markierung, Gestaltung (baulich), Straßenverlauf klar erkennbar machen; - Reduktion MIV auf dieser Achse (siehe Teilverkehrskonzept Bodenseeradweg)	I-II	L	A
033		Bodenseeradweg: Schachener Straße - gesamte Länge	- häufige Wechsel der Anlagearten des Radverkehrs (Mischverkehr, einseitiger Geh/Radweg, Führung Radverkehr auf Gehweg) - rechtlich nachteilige Situation für Rad - Konflikte mit Fußgängern - Parkierung auf Fahrbahn	- Reduktion MIV im gesamten Abschnitt (siehe Teilverkehrskonzept Bodenseeradweg) - Führung Radfahrer im Mischverkehr (siehe Skizze) - mehr Platz für Fußgänger auf Gehwegen/Bürgersteigen - Einführung Fahrradstraße	I	M	A
034		Liebträgerweg/Gruberweg	- von Gruberweg kommend keine Sicht auf Querverkehr wegen Parkierung auf Bürgersteig - Bürgersteig wird meist verparkt	- Sichtbeziehungen freihalten (Parkierung verhindern)	I	K	K
035		Haltestelle Schachener Hof	- fehlende Ausstattung Bushaltestelle (exemplarisches Beispiel)	- gesamthaftes Umsetzungskonzept für Ausstattung aller Bushaltestellen konzipieren (Überdachung, Sitzbank, Mülleimer...)	I	M	I

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
			*Priorität: hoch (■) mittel (■) niedrig (■)	**Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L)	***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)		
036		Fußweg Im Kürzenen/Spieglerweg	- Nutzbare Breite durch Bewuchs eingeschränkt	- Bewuchs zurückschneiden	I	K	I
037		Schachener Straße/Enzisweilerstraße	- weitläufiges Kreuzungsplateau, große Einfahrtstropfen - hohe Abbiegegeschwindigkeiten MIV möglich - Querungslänge für FG vergrößert - Gehweg aus Ri. Nord endet vor Kreuzung	- Knotenentwurf zugunsten Fuß- und Radverkehr auf notwendige Mindestmaße anpassen - Potential für Aufwertung des Umfeldes (Platzgestaltung, Straßenraumgestaltung zugunsten Fuß/Radverkehr) - Verlängerung des Gehwegs bis über Kreuzung	II	L	D
038		Enzisweilerstraße/Kapellenweg	- weitläufiges Kreuzungsplateau, große Einfahrtstropfen - hohe Abbiegegeschwindigkeiten MIV möglich - Querungslänge für FG vergrößert	- Knotenentwurf zugunsten Fuß- und Radverkehr auf notwendige Mindestmaße anpassen - Potential für Aufwertung des Umfeldes (Platzgestaltung, Straßenraumgestaltung zugunsten Fuß/Radverkehr)	II	L	D
039		Schachener Straße generell	- geringe Bürgersteigbreite (teilw. Unter 1,50m), breite Fahrbahn - Fahrbahnbreite passt nicht zu Geschwindigkeitsbeschränkung (T30) - Parkierung auf Fahrbahn: ungünstige Situation auch für Radverkehr: Radler muss immer wieder Spurlinie wechseln/neu einordnen (vor allem unsichere Radler)	- Bürgersteig verbreitern - Fahrbahnbreite zugunsten Geschwindigkeitsreduktion verringern (auf Mindestmaße bei T30) - Parkierung auflassen - siehe auch TVK Bodenseeradweg West - Fahrradstraße geplant	III	M	E
040		Schachener Straße / Höhenstraße	- Bevorrangung Bodenseeradweg fehlt	- Bodenseeradweg bevorrangen	I	K	A
041		Bregenzer Straße/Innerer Siedlerweg	- Radfahrstreifen (Ri. VBG) endet auf Bürgersteig	- Radinfrastruktur weiterführen - oder: Radfahrstreifen verkehrssicher auf Fahrbahn führen/enden	I	M	K

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
			*Priorität: hoch (■) mittel (■) niedrig (■)	**Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L)	***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)		
042		Bregener Straße: Grenze VBG bis Knoten Autohaus	<ul style="list-style-type: none"> - In Fahrtrichtung VBG nur abschnittsweise Radinfrastruktur vorhanden - in Fahrtrichtung Insel teilweise Führung auf Bürgersteig (Radfahrer frei), teilweise Führung in beide Richtungen ohne Möglichkeit des legalen Seitenwechsels (Höhe Pumptrack) - geringe Breiten, unsichere Knotenpunkte für Rad(&Fuß) 	<ul style="list-style-type: none"> - Ostseite: gemeinsamer Geh-Radweg in beide Fahrtrichtungen einrichten (auch bestehende Situation legalisieren) - Westseite: Prüfung Weiterführung Radfahrstreifen bis Grenze VBG - Teilverkehrskonzept Bregener Straße 	III	M	C
043		Knoten Bregener Straße bei Autohaus	<ul style="list-style-type: none"> - nur Fußgängerüberweg vorhanden - Führung Radverkehr in Richtung Grenze VBG nur auf schmalen Bürgersteig (Radfahrer frei) 	<ul style="list-style-type: none"> - Zwei-Richtungsradweg errichten (siehe Teilverkehrskonzept Bregener Straße), Aufweitung im Knotenbereich für flüssige Fahrbewegungen - Übergang auf für Radfahrer sicherstellen 	II	M	D
044		Bregener Straße/Bahlsenbrücke bei Bushaltestelle "Bahlsen"	<ul style="list-style-type: none"> - Führung Radverkehr über Wartebereich der ÖV-Nutzer (direkt vor Warthäuschen) - exemplarisches Beispiel 	<ul style="list-style-type: none"> - konfliktfreie Führung des Radverkehrs im Bereich Bushaltestellen (Vorschlag: hinter Buswarthäuschen) 	II	L	K
045		Bregener Straße: Binsenweg bis Autohaus	<ul style="list-style-type: none"> - Führung Radverkehr derzeit auf schmalen nordseitigem Gehweg (Radfahrer frei) - Einfahrten/Querstraßen mit großer Querungslänge, ohne Bevorrangung... - Situation wenig attraktiv 	<ul style="list-style-type: none"> - Fortsetzung von Maßnahme 049 - Ausbau Geh/Radweg auf nördlicher Seite (siehe Skizze) auf 4,0 m (Zweirichtungs-Geh- und Radweg) - sichere Gestaltung der Anbindungen und Querstraßen (Radfahrüberfahrt, Querungshilfe, Mittelinsel) - zusätzlich: Radfahrstreifen (2,0m) in Fahrtrichtung VBG von Kamelbuckel bis Autohaus (bzw. Verlängerung bis Grenze VBG - siehe Maßnahme 042) als Option für schnellen Alltagsradler 	III	M	C
046		Geh/Radweg Bregener Straße auf Höhe Kamelbuckel	<ul style="list-style-type: none"> - Weg endet von Osten kommend auf Bürgersteig - Anbindung in Ri. Heuriedweg nicht optimal (Schmal, eng, keine Kurvenradien) 	<ul style="list-style-type: none"> - Weiterführung Geh/Radweg bis Binsenweg (bis Querungsstelle) in entsprechender Breite - Verbesserung Anbindung in Ri. Heuriedweg - siehe Skizze 	II	M	C
047		Querungsstelle Heuriedweg/Eichwald straße	<ul style="list-style-type: none"> - Positionierung der Querungsstelle von Geh- Radweg Rickenbacher Straße kommend nicht in gerader Wunschlinie - es muss über Gehweg gefahren werden 	<ul style="list-style-type: none"> - Positionierung der Querungsstelle in Fortsetzung des Geh/Radweges inkl. Ausbildung einer Wartefläche/eigenständige Führung auf Südseite (auch Weiterführung Eichwaldstraße) - wunschlinienangepasste Linienführung ermöglichen 	II	L	D

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
			*Priorität: hoch (■) mittel (■) niedrig (■) **Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L) ***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)				
048		Bregenzer Straße /Binsenweg	- Im Zuge der Errichtung des Geh/Radwegs vom Bahnhof ist an dieser Stelle der Wechsel der Straßenseite geplant (auf Nordseite)	- attraktive und sichere Querungsstelle für Fuß- und Radverkehr errichten (siehe Projekt GTL) - mehrere Varianten denkbar	II	M	C
049		Bregenzer Straße: Bahnunterführung bis Binsenweg	- keine Radverkehrsinfrastruktur vorhanden - Fußverkehrsinfrastruktur teilw. unattraktiv (Querungen, Übergänge über Anbindungen usw)	- Fortsetzung von Maßnahme 045 - Errichtung straßenbegleitender Geh- Radweg von Bahnunterführung über Bahnhof bis Querungsstelle Binsenweg (Maßnahme 048) auf Südseite (min. 4,0 m) - Anbindung Kamelbuckel über bestehende Rampe - siehe Projekt Stadt	III	M	C
050		Heckenweg	- zu geringe Breite Geh/Radweg - Wackerstraße: Trampelpfad als Wunsch nach direkter Linienführung	- Verbreiterung Geh- Radweg	II	K	D
051		Wackerstraße	- Parkierung auf Bürgersteig - Bürgersteig für Fußgänger nicht/nur sehr eingeschränkt nutzbar - ungünstige Situation auch für Radverkehr: Radler muss immer wieder Spurlinie wechseln/neu einordnen (vor allem unsichere Radler)	- Parkierung auflösen	I	K	E
052		Bahndamm	- Brücke als Engstelle für Fuß und Rad	- Langfristig: Brückenquerschnitt verbreitern	II	M	D
053		Bahndamm	- Fuß und Radverkehrsführung: eher umständlich, nicht intuitiv, zu geringe Breiten	- Langfristig: Neuanlage/Neuorganisation Fuß- und Radverkehrsführung mit entsprechend komfortablen Breiten	II	M	E

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
			*Priorität: hoch (■) mittel (■) niedrig (■) **Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L) ***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)				
054		Fahrradstraße Aeschacher Ufer	- Beschilderung bei BÜ Lotzbeckweg nur auf linker Straßenseite -> rechtlich korrekt verordnet?	- Beschilderung rechtlich klar stellen	I	K	G
055		Aeschacher Ufer / Bodenseeradweg	- Parkplatz Kanuclub/Ruderclub: Stellplätze teilw. zu kurz, Rangierverkehr auf Bodenseeradweg --> führt zu Konfliktsituationen	- Parkierung prüfen und gegebenenfalls auflassen bzw. sicherer organisieren	I	M	K
056		Dammstegstraße - Radweg hinter Rewe	- Beschilderung Gehweg (Radfahrer frei): erlaubt rechtlich nur Schrittgeschwindigkeit für RF	- Vorschlag Beschilderung: gemeinsamer Geh- und Radweg	I	K	G
057		Chelles-Allee	- Querungssituation für Fußgänger (und auch Radfahrer) nicht optimal	- Querungssituation für Fuß/Rad verbessern	I-II	L	K
058		Vision Verbindung Wackerstraße- Strohmeierweg als Geh- und Radweg	- fehlende Verbindung bzw. derzeit nur schmaler Trampelpfad	- Ausbau Weg als Zweirichtung-Geh- und Radweg in entsprechender Breite - wichtige Verbindung im Netz - siehe Skizze	III	M	C
059		Schönauer Straße	- keine Radverkehrsinfrastruktur vorhanden - Parkierung auf Fahrbahn (teilw. Nur Halten erlaubt, aber schwer sanktionierbar) - nachteilig für Radverkehr	- ab Knoten Friedrichshafener Straße bis Ortsteil Schönau: Situation für (speziell bergwärts fahrende) Radfahrer verbessern (Idee langfristig: Errichtung Schutzstreifen bergwärts) - Parkierung auflassen	I	K	C

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
			*Priorität: hoch (■) mittel (■) niedrig (■) **Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L) ***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)				
060		Schönauer Straße (HNr 24)	- straßenbegleitender Geh- Radweg in Ri. Schönau: Benutzungspflicht für ca. 120 m --> Ein- und Ausgliederungspunkte kritisch für Radverkehr - ungenügende Sichtfenster bei Tobelwiesen auf Radweg	- Vermeidung von kurzen Wechslen der Anlagearten, möglichst homogenes Führungsprinzip - Benutzungspflicht auflassen	I	K	K
061		Schönauer Straße / Entenweg	- weitläufiges Kreuzungsplateau, große Einfahrtstropfen - hohe Abbiegegeschwindigkeiten MIV möglich - Querungslänge für FG vergrößert	- Knotenentwurf zugunsten Fuß- und Radverkehr auf notwendige Mindestmaße anpassen	II	L	D
062		Schönauer Straße: Ortsausgang entlang Staatsstraße	- schmaler Gehweg auf Westseite vorhanden - Führung RV auf Fahrbahn ohne Infrastruktur (Tempo 70)	- Vision: Ausbau Gehweg auf gemeinsame Führung Fuß/Rad mit entsprechender Breite als Lückenschluss (Projekt GTL: 2. Bauabschnitt)	II	M	C
063		Schönauer Straße HNr. 110	- 60 cm nutzbare Breite für Fußgänger	- Bürgersteig verbreitern, Fahrbahn verschmälern	II	M	B
064		Verbindung Schönauer Straße nach Unterreitnau	- derzeit Führung Radverkehr nur über Staatsstraße mit hohem Tempo, keine eigenständige Infrastruktur - auch für Fußgänger keine Verbindung	- Vision: Verbreiterung Gehweg unter Autobahnbrücke und Errichtung Geh- Radweg in entsprechender Breite bis Abzweigung nach Unterreitnau - Trassierung: entlang der Wunschlinien und möglichst wenig Höhenunterschied	III	L	C
065		Unterreitnau: Kreuzung der Hauptverkehrsstraßen	- Beschilderung schlecht lesbar (Bewuchs)	- Sichtbarkeit Beschilderung verbessern	I	K	G

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
			*Priorität: hoch (■) mittel (■) niedrig (■) **Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L) ***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)				
066		Unterreitnau: Kreuzung der Hauptverkehrsstraßen	- ungünstige Kreuzungssituation für Fußgänger/Radfahrer (schlechte Sicht, Geschwindigkeiten...)	- Potential für Straßenraumgestaltung zur Kenntlichmachung des Ortskerns und Attraktivierung Fuß und Rad	II	L	E
067		Bushaltestelle Eggatsweiler / Staatsstraße	- viele abgestellte Fahrräder	- Prüfung: Errichtung einer Abstellanlage	I	K	H
068		Knoten Unterreitnau/ Staatsstraße 2375	- aus Richtung Unterreitnau nach Oberreitnau: Führung Radverkehr auf Fahrbahn (hohes Tempo, keine Radinfrastruktur) obwohl in Gegenrichtung straßenbegleitender Geh-Radweg vorhanden ist	- Auffahrt auf Geh- Radweg auch aus Richtung Unterreitnau ermöglichen	I	L	C
069		Unterreitnauer Straße zwischen Hangnach und Oberreitnau	- Schmalere Gehweg auf Nordseite vorhanden: Radverkehr wird auch auf diesem Weg geführt (bzw. zumindest intendiert) - Tempo 70 auf Straße	- Weg als Geh-Radweg in beide Richtungen ausbauen (entsprechende Breite, Anbindungen, Verknüpfungen)	II-III	M	C
070		Oberreitnau - Zentrumsbereich/Mar- ienplatz	- Ortskern wirkt eher verkehrsorientiert - Fußverkehr nur mäßig attraktiv (Querungen) - Parkierungen auf Fahrbahn (eher ungeordnet, Dauerparker)	- Potential für Straßenraumgestaltung, Attraktivierung und Sichtbarmachung des Ortskerns, Verbesserung der Querungsbeziehungen, mehr öffentliche Freiräume + Aufenthaltsqualität	III	M	B
071		Oberreitnau - Hnr 10	- Engstelle Bürgersteig (Breite 40 cm)	- Bürgersteig verbreitern, Fahrbahn verschmälern	II	L	B

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
			*Priorität: hoch (■) mittel (■) niedrig (■) **Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L) ***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)				
072		Staatsstraße 2374 - Gehweg ab Kreisverkehr in Ri. Süden	- Führung Radverkehr auf Fahrbahn bei hohen Geschwindigkeiten MIV	- Radverkehr zwischen Kreisverkehr und eigenständigem Geh/Radweg auf Bürgersteig erlauben (in beide Richtungen) - evtl Bordsteinkanten an ausgewählten Bereichen absenken (um vom Kreisverkehr kommend in Ri. Süden auf Bürgersteig wechseln zu können	I	M	C
073		Staatsstraße 2374 - Paradies	- Radweg nicht bevorrangt bzw. Bevorrangung nicht klar gekennzeichnet	- Radweg bevorrangen und Bevorrangung auch klar sichtbar machen (Bodenmarkierung)	I	M	D
074		Holbeinstraße	- Radroute nicht bevorrangt - Geh/Radwegbreite zu gering	- Radroute bevorrangen (inkl. Sichtbarmachung) - mittelfristig: Weg verbreitern	I	L	D
075		Reinwaldstraße/ Im Holben	- Radroute nicht bevorrangt	- Radroute bevorrangen (inkl. Sichtbarmachung) - Herausforderung: Gefälle	I	L	D
076		Wackerstraße/Reinwa ldstraße	- Wichtiger Knotenpunkt im Radverkehr	- Umgestaltung zugunsten Radverkehr: gleichrangiger Knotenentwurf (Kreisverkehr, Mini-KV) - Unterführung Wackerstraße: sicherer Ausbau für Fuß/Rad	III	M	D
077		Aeschacher Markt	- Situation für Fuß- und Radverkehr eingeschränkt - Parkierungen und wildes Parkieren beeinträchtigen Verkehrssicherheit	- illegales Parkieren verhindern - Überprüfung Parkierungssituation - Evaluierung Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer	I-III	K	B/E

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
			*Priorität: hoch (■) mittel (■) niedrig (■)	**Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L)	***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)		
078		Knoten Ludwig-Kick-Straße/Anhegger-Straße	- Bodenmarkierung "Aufstellfläche für Fahrrad" fehlt (vorgezogene Haltelinie/Aufstellfläche)	- Bodenmarkierung/Piktogramm aufbringen	I	K	G
079		Vision Verbindung Ludwig-Kick-Straße/Anheggerstraße	- derzeitige Verbindung nur über Aeschacher Markt möglich (hohe KFZ-Verkehrsstärken, ungenügende Fahrradinfrastruktur)	- Verbindung langfristig herstellen (wichtige Netzverbindung) - siehe auch B-Plan Schloß Moss + B-Plan ehem Stadtgärtnerei	III	L	C
080		Querungsstelle Ludwig-Kickstraße bei Schulzentrum	- sichere Querungsstelle fehlt	- sichere Querungsmöglichkeit für Fuß und Rad herstellen (vor allem in Kombination mit Maßnahme 079)	II	M	C
081		Kreiverkehr Ludwig-Kickstraße/Reutiner Straße	- ungünstige Situation (Verkehrssicherheit) für Radfahrer - von Schulzentrum kommend: Einfahrt nur über Schikane (Kurve) möglich - aufgrund schleifender Einfahrten derzeit recht hohe gefahrene Geschwindigkeiten der KFZ	- eigenständige Führung des RV im Kreisel (siehe Skizze) - Begradigung Linienführung aus Ri. Süden kommend - langfristig: Optimierung der Knotengeometrie des Kreisverkehrs um geschwindigkeitsbremsend für MIV zu wirken	II-III	M	D
082		Knoten Kemptener Straße/Köchlinstraße	- unklare Querungssituation (Sichten, Fahrlinien, Abbieger, mehrere Querungsmöglichkeiten) - hohe Verkehrsstärke auf Kemptener Straße	- Querungssituation für Rad und Fuß verbessern (Siehe Skizze)	II-III	M	D
083		Knoten Köchlinstraße/Motzacher Weg	- großes Kreuzungsplateau (separate Abbiegespuren) - hohe Geschwindigkeiten KFZ möglich - große Querungslängen für Fußgänger über Kreuzung	- Knotenentwurf zugunsten Fuß- und Radverkehr auf notwendige Mindestmaße anpassen - siehe auch Projekt GTL	I-II	L	D

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
			*Priorität: hoch () mittel () niedrig () **Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L) ***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)				
084		Vision Motzacher Weg	- ungünstige Knotensituation an der Kreuzung Motzacher Weg - Hammerweg - Oberreitiner Weg - Bräuweg	- im Zuge der Bebauung des Gebietes die Neuanlage einer Fuß/Radwegverbindung prüfen (siehe Netzplan)	I	M	C
085		Vision Verbindung Kemptener Straße - Hammerweg	- wichtige Netzlücke - fehlende Querungsmöglichkeit über Kemptener Straße	- wichtige Verbindung in Nord-Ost-Relation - Begradigung und Beschleunigung Linienführung - Im Zuge dieser Vision: entsprechende Querungsmöglichkeit für Radfahrer auf Kemptener Straße errichten (evtl. im Zuge eines Einfahrtstores von Norden (Zusatznutzen geschwindigkeitsbremsende Wirkung))	II-III	L	C
086		Kemptener Straße bei Denkfabrik Tanner	- Engstelle - Linienführung verbesserungswürdig	- Verbreiterung Geh- Radweg	II	L	D
087		Geh/Radweg neben Lidl Kemptener Straße	- viele abgestellte Fahrräder auf Radweg - keine Fahrradabstellanlage	- Abstellanlage im Umfeld errichten	I	M	H
088		Rickenbacher Straße	- Einkaufsstraße, Potential für zukünftige Stadtentwicklung - Erdgeschosszone durch dichte Parkierung eingeschränkt, kaum sichtbar - schmale Bürgersteig, wenig attraktiv für Fußverkehr	- Attraktivität/Aufenthaltsqualität für Fußgänger erhöhen - Vorzonen der Geschäfte (Bürgersteige) vergrößern für weitere Entwicklung	I-III	L	B/E
089		Berliner Platz/Lindaupark	- zu wenig Abstellplätze Fahrrad - Fußwege durch (wild) abgestellte Fahrräder teilw. eingeschränkt	- Abstellanlage (Fahrrad) vergrößern	I	M	H

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
			*Priorität: hoch (■) mittel (■) niedrig (■)	**Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L)	***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)		
090		Querungsstelle Freihofstraße	- Radroute nicht bevorrangt	- Radroute bevorrangen	I	M	D
091		Berliner Platz	- Ungenügende Verkehrsinfrastruktur für Fuß/Rad	- siehe Projekt Stadt	III	M	C
092		Vision Verbindung Bleicheweg- Lindaupark	- fehlende Verbindung bzw. nur eingeschränkt nutzbar	- bei Umbau Areal (Bauhof+Limare) Verbindung zwischen Lindaupark und Bleicheweg (möglichst Fortsetzung entlang Wunschlinien in Ri. Westen- siehe Netzplan)	I	L	C
093		Kolpingstraße auf Höhe Bleicheweg	- auf Nordseite der Straße ist derzeit kurzer Abschnitt Gehweg (Radfahrer frei) und nach ca. 100 m gemeinsamer Geh-Radweg	- einheitliches, leicht verständliches Radverkehrssystem erstellen - Beschilderungshygiene	I	K	G
094		Querung Bregenzer Straße Höhe Bleicheweg	- Querung mäßig attraktiv für Fuß/Rad	- siehe Projekt Stadt	III	K	C
095		Querung Achstraße Höhe HNr. 24	- Radroute nicht bevorrangt	- Radroute bevorrangen	I	M	C

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
			*Priorität: hoch (■) mittel (■) niedrig (■) **Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L) ***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)				
096		Schulzentrum Lindau- Geh/Radweg von Achstraße	- eckige, dadurch unattraktive Linienführung	- Geh/Radweg begradigen	II	L	D
097		Schulzentrum Lindau	- unklare Routenführung Radverkehr - mögliche Konfliktbereich mit Fußverkehr	- Routenführung im gesamten Schulgelände planen und organisieren - möglichst geradlinig mit entsprechenden Breiten (für Komfort und Konfliktfreiheit)	I-II	L	E
098		Rainhausgasse/Geh/R adweg	- Routenführung nicht bevorrangt und nur mäßig gut erkennbar (Orientierbarkeit)	- Routenführung durch Gestaltung erkennbar machen (evtl. Bevorrangung/Mini-KV, andere Maßnahmen...) - siehe auch Projekt Ausbau Rainhausgasse)	I-II	K	D
099		Vision Aach	- fehlende Verbindung	- Vision Geh-Radweg entlang Aach (in Verlängerung Freizeitradroute)	II-III	L	C
100		Ludwig-Kick-Straße	-derzeit bergab (in Richtung Süd) Schutzstreifen	- Schutzstreifen bergab auflösen - Schutzstreifen bergauf errichten (langsamere Geschwindigkeit bergauf, dadurch höheres Schutzbedürfnis) ab Gymnasium bis Kreisverkehr	I	M	D
101		Knoten Rickenbacher Straße/Am Hang		- gleichrangige Kreuzungsform errichten (Mini-Kreisverkehr) - auch Tempobremse für MIV	II-III	L	D

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
			*Priorität: hoch (■) mittel (■) niedrig (■)	**Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L)	***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)		
102		Geh/Radweg von Rickenbacher Straße nach Kamelbuckel	- Knotenpunkt kaum sichtbar	- Sichtbarkeit Abzweigung erhöhen	I	K	D
103		Rickenbacher Straße (Schulstraße bis Mühlweg)	- Parkierung auf Fahrbahn (Sichten, Fahrlinien...) - überbreite Querschnitte (höhere Geschwindigkeiten, Querungslängen usw.)	- Parkierung auf Fahrbahn reduzieren - Reduktion Querschnitt zugunsten Fuß/Radverkehr auf notwendiges Mindestvorgaben bei T30	I	L	E
104		Vision Bazienstraße /Am Hang	- derzeitige Verbindung mit Umweg über Eck	- Vision geradlinige Verbindung	II	L	C
105		Knoten Schulstraße/Wiedemannstraße	- Radroute nicht bevorrangt / Routenverlauf nicht erkennbar	- Radroute bevorrangen - Routenverlauf klar sichtbar machen	I	L	C
106		Heuriedweg	- Radverkehrsinfrastruktur Schutzstreifen	- evtl. anbringen von Radfahrpiktogrammen auf Schutzstreifen für bessere Sichtbarkeit Radverkehr (speziell im Bereich Knotenpunkte)	I	L	G
107		Geh/Radweg von Rickenbacher Straße nach Kamelbuckel	- Belag geschottert - teilweise sehr schmal	- Befestigung und Verbreiterung Geh/Radweg	II	M	D

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
			*Priorität: hoch () mittel () niedrig ()	**Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L)	***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)		
108		Vision Breite Straße	- derzeitiger Verlauf mit Umweg	- Begradigung bei Umlegung Gebiet	I	L	C
109		Vision Oberhochsteg	- derzeitiger Verlauf mit Umweg (Königsseeradweg)	- Begradigung entlang Laiblach	II	L	C
110		Gerhart-Hauptmann-Straße	- Königsseeradweg - derzeit Tempo 60 ohne eigene Radverkehrsinfrastruktur	- eigene Radverkehrsinfrastruktur errichten oder Temporeduktion	I	M	C
111		Zwanzigerstraße	- keine eigene Radverkehrsinfrastruktur - breiter Fahrbahnquerschnitt	- Radverkehrsinfrastruktur errichten	I	Erledigt	D
112		Zeppelinstraße	- breiter Fahrbahnquerschnitt, schmale Bürgersteig - Querungsmöglichkeiten eingeschränkt - unattraktiver Straßenzug	- Umgestaltung zugunsten Fuß- und Radverkehr mit hoher Aufenthaltsqualität (siehe auch Teilverkehrskonzept Insel) - Bsp.: Begegnungszone/Shared Space	III	L	E
113		Maximilianstraße	- teilw. Straßengestaltung verkehrsorientiert, unattraktive Straßenraumgestaltung - Fahrradabstellanlagen an den Zugängen zur Fußgängerzone sind überfüllt - wild abgestellte Fahrräder	- Ausweitung Kapazität Fahrradabstellanlagen - generell: Ausweitung Fußgängerzone / Reduzierung MIV-Verkehr (Durchgangsverkehr) - siehe auch TVK Insel	I	L	H

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
<i>*Priorität: hoch () mittel () niedrig () **Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L) ***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)</i>							
114		Bahnhof Insel	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrradabstellanlagen an den Zugängen zur Fußgängerzone sind überfüllt - wild abgestellte Fahrräder - hohe Fuß- und Radverkehrsstärken 	<ul style="list-style-type: none"> - Ausweitung Kapazität Fahrradabstellanlagen - Flächenaufteilung/Gestaltung zugunsten Fuß/Rad, Steigerung der Aufenthaltsqualität 	I	L	H
115		Bahnhofsvorplatz/Maximilianstraße	<ul style="list-style-type: none"> - mäßig attraktiv für Fuß- und Radverkehr - Querungsbeziehungen nicht optimal 	<ul style="list-style-type: none"> - Umgestaltung zugunsten Fuß- und Radverkehr mit hoher Aufenthaltsqualität - Bsp.: Begegnungszone/Shared Space - Umgestaltung im Rahmen des Bahnhofsumbaus (siehe auch Rahmenplan (Fahrradhotel, Fahrradstation)) 	I	M	E
116		Vision Geh/Radweg Hintere Insel	<ul style="list-style-type: none"> - derzeit nur eingeschränkte Verbindung zur Hinteren Insel (Ho-Chi-Minh-Pfad) 	<ul style="list-style-type: none"> - Verbindung verbessern (attraktiv für Fußgänger/Radfahrer/barrierefrei...) - Vision Überführung Schrankenplatz-Quartier Hintere Insel (siehe auch Rahmenplan) 	II-III	L	C
117		Fischergasse	<ul style="list-style-type: none"> - enger Querschnitt mit Busverkehr, Radverkehr in beide Richtungen und PKW 	<ul style="list-style-type: none"> - Radverkehr in beide Richtungen beibehalten (ganzjährig) - Parkierungen im Abschnitt sanktionieren und reduzieren 	I	K	E
118		Fischergasse bei Maxkaserne	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrradabstellanlagen an den Zugängen zur Fußgängerzone sind überfüllt - wild abgestellte Fahrräder 	<ul style="list-style-type: none"> - Ausweitung Kapazität Fahrradabstellanlagen 	I	K	H
119		Fußgängerzone Insel	<ul style="list-style-type: none"> - Kopfsteinpflaster schwierig befahrbar für Menschen mit Rollstuhl/Rollator/... 	<ul style="list-style-type: none"> - Möglicher Lösungsvorschlag: Eigene barrierefreie Trasse auf Hauptachsen mit gesägten/abgeschliffenen Pflastersteinen 	II-III	L	B

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
			*Priorität: hoch () mittel () niedrig () **Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L) ***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)				
120		Knoten Köchlinstraße/Schulstraße, Reutiner Rathaus	<ul style="list-style-type: none"> - weitläufiges Kreuzungsplateau (Querungslängen) - unattraktive Situation für Fuß- und Radverkehr - umständliche Führung des Fußverkehrs mit Umwegen und schlechter Sicht 	<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion Kreuzungsgeometrie auf notwendige Mindestmaße zugunsten Fuß- und Radverkehr (Querungslängen...) - Potential für Straßenraumgestaltung/Etablierung eines Ortsteilzentrums durch entsprechende Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität - hohe Attraktivität des öffentlichen Freiraumes zugunsten Fuß- und Radverkehr 	III	M	E
121		Max-Halbe-Weg	<ul style="list-style-type: none"> - Parkierung ungeordnet, im unmittelbaren Bereich der Radroute 	<ul style="list-style-type: none"> - Parkierung sicher organisieren, keine Konflikte mit Radverkehrsführung 	I	M	K
122		Schönbühl	<ul style="list-style-type: none"> - Routenführung aus Richtung Nord nicht gut erkennbar 	<ul style="list-style-type: none"> - Routenverlauf klar erkennbar machen (Bodenmarkierungen, Signalisation, etc.) 	I	K	G
123		Knoten Rickenbacher Straße/Freihofstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Im Knotenbereich keine Radverkehrsinfrastruktur - Radroute nicht bevorrangt 	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung Fuß- und Radverkehrssituation am Knoten/ im Bereich - Bevorrangung prüfen 	I-II	L	D/E
124		Oberrengersweiler Weg/Spitalmühlweg	<ul style="list-style-type: none"> - weitläufiges Kreuzungsplateau 	<ul style="list-style-type: none"> - Kreuzungsgeometrie auf notwendiges Mindestmaß beschränken - Situation für Fuß- und Radverkehr verbessern (Oberrengersweilerweg: Bürgersteig geplant (Projekt GTL)) 	I	M	D
125		Valentin-Heider-Gymnasium	<ul style="list-style-type: none"> - Abstellanlagen Fahrrad sind überfüllt 	<ul style="list-style-type: none"> - Ausweitung Kapazität Fahrradabstellanlagen 	I	M	H

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
			*Priorität: hoch (■) mittel (■) niedrig (■) **Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L) ***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)				
126		Fuß-/Radwege im Vier-Linden-Quartier/Bleicheweg	- hohe Fuß- und Radverkehrsstärken	langfristig: Ausbau Breite der Geh- und Radwege (Komfort, Konfliktvermeidung, Reisegeschwindigkeit erhalten)	III	M	D
127		Rickenbacher Straße Höhe HNr. 39	- Radroute nicht bevorrangt	- Radroute bevorrangten	I	L	D
128		Senftenau	- derzeit nur Fußweg	- Prüfung ob Radverkehr erlaubt werden kann (wichtige Netzverbindung)	I	Erledigt	C
129		Bahnübergang Laubeggengasse	- wichtige kleinräumige Verbindung zwischen Quartieren	- möglichst engmaschiges Netz an Verbindungen über Barrieren (Bahn, Straßen) erhalten	III	L	C
130		Bahnübergang Hasenweidweg OST	- wichtige kleinräumige Verbindung zwischen Quartieren	- möglichst engmaschiges Netz an Verbindungen über Barrieren (Bahn, Straßen) erhalten	III	L	C
131		Rickenbacher Straße zwischen Rickenbach und Oberhochsteg	- keine Radverkehrsinfrastruktur vorhanden - Tempo 60	- Vorschlag: schmale Kernfahrbahn mit überbreiten Schutzstreifen (Pilotversuch Zeitschrift Straßenverkehrstechnik)	I	L	C

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
			*Priorität: hoch (■) mittel (■) niedrig (■)	**Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L)	***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)		
132		Verbindung Preisingerweg/Hochb ucher Weg	- Belag geschottert	- Verbindung langfristig sichern (wichtige Netzverbindung - siehe auch ISEK) - Belag verbessern	I	M	D
133		Bereich Rickenbach/Heuriedw eg	Netzlücke	- siehe auch ISEK	II	L	C
134		Verbindung Bäuerlinshalde/Wann ental	Netzlücke Fußgänger	- langfristig Machbarkeit einer Querverbindung für Fußgänger prüfen (evtl. nur Treppe aufgrund Steigung möglich)	II	L	C
135		Oberes Rothenmoos	Netzlücke	Bei Neubebauung Gebiet auf kleinräumige Fuß- und Radwegverbindungen achten und mitplanen	I	L	C
136		Verbindung Schweizerhofweg/Obe reitnauer Straße	Netzlücke		I	L	C
137		Motzacher Weg / Kemptener Straßer	Netzlücke	- Sinnhaftigkeit Verbindung prüfen	II	L	C

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
			*Priorität: hoch () mittel () niedrig ()	**Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L)	***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)		
138		Schöngartenstraße/Friedrichshafener Straße bei Klinik	Netzlücke - bzw. nur Gehweg vorhanden (Johann-Baptist-Weg)	- Ausbau radfahrtauglicher Weg - Alternative Trasse als Verbindung im Großraum Klinik planen	II	L	D
139		Hintere Fischergasse/Gerberschanze	Netzlücke Fußgänger	-Netzlücke Inselrundgangweg beseitigen	II-III	L	C
140		Hauptbahnhof Reutin		- Gestaltung und Errichtung einer multimodalen Drehscheibe - attraktive Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer herstellen - ausreichende Anzahl an Fahrradabstellanlagen, Fahrradstation, usw...	III	M	B/E
141		Knoten Schönauer Straße / Tobelstraße	- Ortskern wirkt eher verkehrsorientiert - Ortskern nicht wirklich erkennbar	- Potential für Straßenraumgestaltung/Etablierung eines Ortsteilzentrums durch entsprechende Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität - hohe Attraktivität des öffentlichen Freiraumes zugunsten Fuß- und Radverkehr,	II-III	L	B/E
142		Knoten Schönauer Straße / Kellereiweg	- Ortskern wirkt eher verkehrsorientiert - Ortskern nicht wirklich erkennbar	- Potential für Straßenraumgestaltung/Etablierung eines Ortsteilzentrums durch entsprechende Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität - hohe Attraktivität des öffentlichen Freiraumes zugunsten Fuß- und Radverkehr,	II-III	L	B/E
143		Niederhaus Ortsdurchfahrt	- Ortskern wirkt eher verkehrsorientiert - Ortskern nicht wirklich erkennbar	- Potential für Straßenraumgestaltung/Etablierung eines Ortsteilzentrums durch entsprechende Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität - hohe Attraktivität des öffentlichen Freiraumes zugunsten Fuß- und Radverkehr,	II-III	L	B/E

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
			*Priorität: hoch () mittel () niedrig () **Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L) ***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)				
144		Köchlinstraße vor Bäckerei	- hohe KFZ-Verkehrsstärken	- Gesamtverkehrsorganisation/Straßenhierarchie - Potential für Straßenraumgestaltung durch entsprechende Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität - hohe Attraktivität des öffentlichen Freiraumes zugunsten Fuß- und Radverkehr,	II-III	L	B/E
145		Knoten Kemptener Straße/Reutiner Straße (Köchlinkreuzung)	- hohe KFZ-Verkehrsstärken - wichtige POIs im Umfeld - unattraktiv für Fuß- und Radverkehr	- Potential für Straßenraumgestaltung durch entsprechende Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität - hohe Attraktivität des öffentlichen Freiraumes zugunsten Fuß- und Radverkehr - siehe Projekt GTL	II-III	M	B/E
146		In der Grub	- Einfahrt verboten (auch für Fahrrad)	- Einbahn für Radfahrer öffnen	I	K	C
147		Heimesreutin/Oberreitnauer Str.	- Konflikte Rad/MIV (laut Aussage Bürger) - Sichtbeziehungen?	- Sichtbeziehungen prüfen und freihalten - evtl. Maßnahmen zur Knotenoptimierung prüfen (Sichten, Geschwindigkeit, Fahrverlauf)	I	L	K
148		Kapellenweg/Im Wiesental	- Routenverlauf mit Umweg	- Begradigung Routenverlauf	II-III	L	C
149		Hoyerbergstraße	- fehlende Fußgängerinfrastruktur, ungenügende Situation	- siehe Projekt Stadt (kurzfristig Bodenmarkierung, mittelfristig Gehweg)	I	M	K

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
			*Priorität: hoch (■) mittel (■) niedrig (■) **Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L) ***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)				
150		Ludwig-Kick-Straße/Senftenau/Oberrengersweilerweg	- Querung mäßig attraktiv für Fuß/Rad	- Querungssituation für Rad und Fuß verbessern	II	M	K
151		Kemptener Straße bei Bäckerei (HNr. 66)	- schwierige Querungssituation für Fuß/Rad über Kemptener Straße	- Querungssituation für Rad und Fuß verbessern	II	L	K
152		Reutiner Straße	- ungenügende Verkehrsinfrastruktur für Radverkehr - sehr schmale Radfahrstreifen (zusätzlich beengt durch Kanaldeckel)	- Komplexe Situation, beengter Querschnitt, hohe KFZ-Verkehrsstärke, Buslinie auf Achse - gesamtverkehrsorganisatorische Maßnahmen setzen (Reduktion Durchgangsverkehr)	I-III	L	D
153		Rotmoosstraße	- Bürgersteig fehlt auf Teilabschnitt	- Situation für Fußgänger in Längsrichtung verbessern (Bodenmarkierung, andere Maßnahmen...)	I	L	K
154		B12/Waldkindergarten	- Querung nur schwer möglich für Fußgänger/Radfahrer	- Verbesserung Querungssituation für Fuß/Rad	I-II	L	K
155		Pestalozziring - Fußweg zur Kemptener Straße /Ludwig-Kick-Straße	- Fußweg durch parkierende Fahrzeuge nicht sichtbar/nur eingeschränkt benutzbar	- Verparkung verhindern - Sichtbarkeit Fußweg verbessern	I	L	D

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
			*Priorität: hoch (■) mittel (■) niedrig (■)	**Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L)	***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)		
156		Anheggerstraße/Hochbucherweg bei HNr 57	- kritischer Gefahrenstelle: Grundstücksausfahrt mit eingeschränkter Sicht auf Hochbucherweg - durch Gefälle von Hochbucherweg kann dies kritisch für Radfahrer werden	- Sichtbeziehungen prüfen und freigehalten - evtl. Maßnahmen zur Knotenoptimierung prüfen (Sichten, Knotengeometrie...)	I	M	K
157		Wackerstraße/Heckenweg/Im Wiesental	- Querung für Radfahrer verbesserungswürdig	- Querungssituation für Radfahrer verbessern	I-II	M	K
158		Seehafenpromenade	- Aufenthaltsqualität und Gestaltung des öffentlichen Raumes sanierungsbedürftig	- Prüfung und Erneuerung des angesprochenen Raumes (siehe auch ISEK)	II-III	L	E
159		Sina-Kinkelin-Platz	- Aufenthaltsqualität und Gestaltung des öffentlichen Raumes sanierungsbedürftig	- Prüfung und Erneuerung des angesprochenen Raumes (siehe auch ISEK) - Linienführung Radroute mitdenken	I-II	K	E
160		Schrankenplatz	- Aufenthaltsqualität und Gestaltung des öffentlichen Raumes sanierungsbedürftig - Parkierung dominiert das Erscheinungsbild	- Prüfung und Erneuerung des angesprochenen Raumes (siehe auch ISEK) - Neuorganisation Parkierung	I-III	L	E
161		Reichsplatz	- Aufenthaltsqualität und Gestaltung des öffentlichen Raumes sanierungsbedürftig - Parkierung dominiert das Erscheinungsbild	- Prüfung und Erneuerung des angesprochenen Raumes (siehe auch ISEK) - Neuorganisation Parkierung	I-II	L	E

ID	Foto der Situation	Ort	Problem	Maßnahmenvorschlag	Kosten***	Priorität*/ Zeitraum**	Handlungs- feld
			*Priorität: hoch () mittel () niedrig () **Umsetzungszeitraum: kurzfristig (K) mittelfristig (M) langfristig (L) ***Kosten: hoch (III) mittel (II) niedrig (I)				
162		Stadtquartier Reutin		- Geplantes Entwicklungsgebiet optimal an Fuß- und Radverkehrsverbindungen anbinden (insbesondere in Ri. Bahnhof/Berliner Platz) - kleinräumige Verbindungen innerhalb des Quartieres sicherstellen	I	L	C
163		Schöngartenstraße/Friedrichshafener bei Ludwigskirche	- Netzlücke (insbesondere auch in Richtung Holbeinstraße)	- Wegverbindung erstellen als kleinräumige Verbindung/Abkürzung zwischen Schöngartenstraße über Friedrichshafener Straße zur Holbeinstraße	II	M	C
164		Friedrichshafener Straße bei Ludwigskirche	- keine sichere Querungsmöglichkeit über Friedrichshafener Straße	- sichere Querungsmöglichkeit für Fuß und Rad herstellen (vor allem in Kombination mit Maßnahme 163)	I-II	M	C
165		Bazienstraße/Kemptener Straße	- Netzlücke		II	L	C
166		An der Bleichwiese/Bazienstraße	- Netzlücke + keine Querungsmöglichkeit über Kemptener Straße		II	L	C
167		Verbindung Bregenzer Straße / Robert-Bosch-Straße	- Netzlücke	- Verbindung über ehem. Dornier-Gleis errichten	II	L	C

Maßnahmenkonzept Lindau

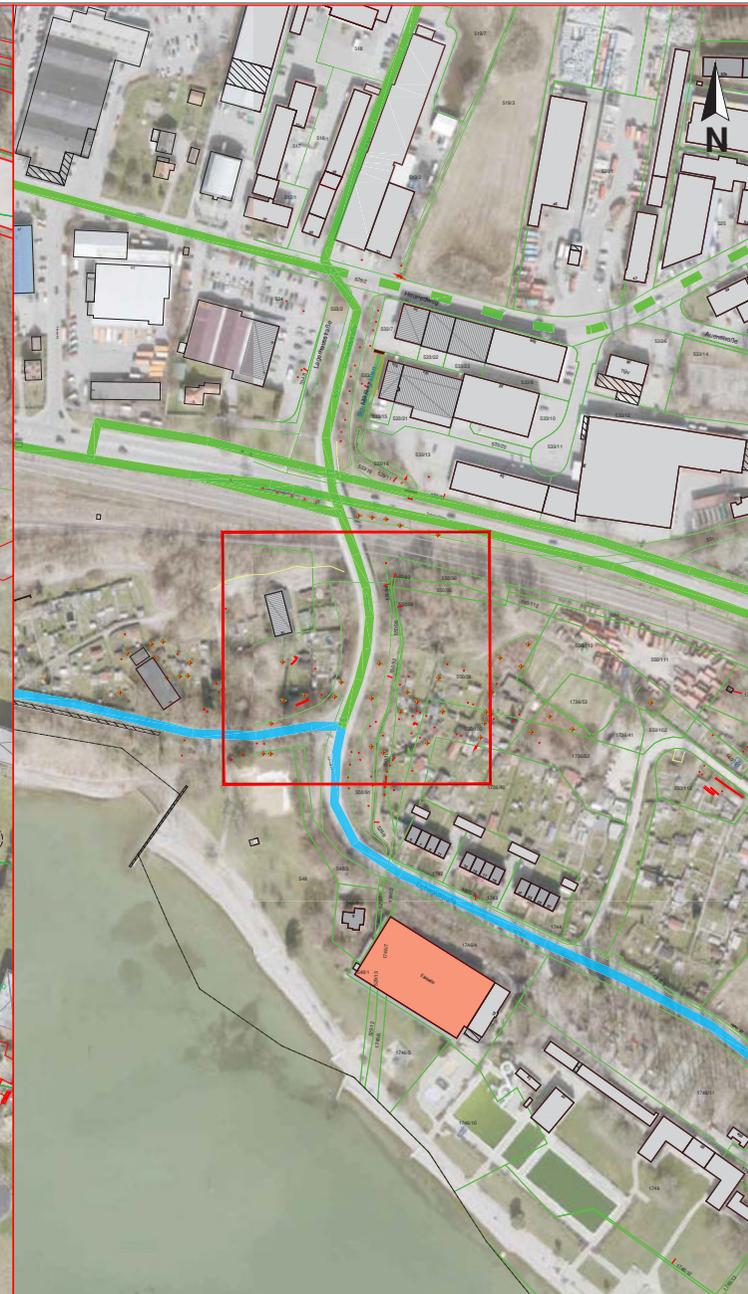
Teil 2 - Allgemeine und exemplarische Maßnahmen

Priorität: hoch (■) mittel (■) niedrig (■)

Handlungsfeld A	Handlungsfeld B	Handlungsfeld C	Handlungsfeld D	Handlungsfeld E	Handlungsfeld F	Handlungsfeld G	Handlungsfeld H	Handlungsfeld I	Handlungsfeld J	Handlungsfeld K											
Nr	Übersichtliche Radschnellverbindungen	Nr	Leitprojekte Fußgänger/Innen	Nr	Anbindung Stadtteile/Lückenschlüsse	Nr	Qualität der Wege und Verbindungen	Nr	Aufenthaltsqualität	Nr	Marketing & Kommunikation (nur auszugsweise)	Nr	Leit- und Orientierungssysteme	Nr	Serviceeinrichtungen	Nr	Schnittstellen-Management zu anderen relevanten Themenbereichen der Stadt	Nr	Ideen- und Innovationsmanagement	Nr	Risikomanagement
	Fuß / Rad		Rad		Fuß		Fuß / Rad		Fuß / Rad		Fuß / Rad		Fuß / Rad		Fuß / Rad		Fuß / Rad		Fuß / Rad		Fuß / Rad
A1	Ausbau Bodenseeradweg zur Radschnellverbindung (Anbindung Bregenz und Wasserburg) inkl. Bevorrangung, usw.	B1	Etablierung von Ortsteilzentren mit hochwertiger (Platz-)Gestaltung oder Abschnitten mit verstärkter Straßenraumgestaltung zugunsten FG - evtl Shared Space (siehe Plan)	C1	Teilverkehrskonzept Bregenzer Straße umsetzen (inkl. aller zugehöriger Projekte)	D1	Bevorrangung von Ortsteilzentren gegenüber Erschließungsstraßen und ausgewählten Sammelstraßen	E1	Flächendeckend Tempo 30 abseits Hauptachsen und Sammelstraßen, weitere Erschließungsanpassungen zur Stärkung der Aufenthaltsqualität (siehe KLIMo)	F1	Umfassendes Marketing & Kommunikationskonzept entwickeln mit Ziel dass täglich Wertschätzung gegenüber Fuß- und Radfahrer vermittelt wird (Bsp. Stadtradeln/Mobilitätswoc he intensivieren)	G1	Beschilderungskonzept für Radroutennetz entwickeln (Konzipierung lt. Stand der Technik/Vorzeigebeispiele /Regelwerke)	H1	Fahrradabstellanlagen im Einflussbereich der Stadt: Überprüfung und ggf. Sanierung aller stadteigenen Abstellanlagen zugunsten hoher Qualität (Ständermodell, Überdachung... (siehe Richtlinien/Literatur))	I1	Fuß- und Radwegeaudit bei Sanierung/Neuplanung von Straßen- und Tiefbauprojekten	J1	Lastenrad für Stadtverwaltung + Bauhof/Straßenreinigung etc. anschaffen	K1	Beschilderung "Gehweg - Radfahrer frei" bedingt Schrittgeschwindigkeit für Radverkehr - rechtliche unklare Situation (bzw. nicht verständlich für Nutzer) daher verbessern
A2	Teilverkehrskonzept Bodenseeradweg WEST und OST umsetzen (siehe Skizze bzw. Beschreibung)	B2	Barrierefreiheit/Design für alle: Implementierung lt. Richtlinien in alle planerischen Prozesse (konsequente Bordsteinabsenkungen bei Fußgängerüberwegenn und Knotenpunkten (Audit))	C2	bei Neuerschließung von Wohngebieten --> engmaschige Durchwegung mit Fuß/Rad vorsehen (inkl FläWiPlan)	D2	Bahnübergänge Digitale Anzeige der Wartezeit (Rot- Restzeit-Anzeige) bei Bahnübergängen (plus Hinweise auf andere Übergänge)	E2	hochwertige Gestaltung des Außenraumes, besonders aller FG und Aufenthaltsflächen; Einsatz hochwertiger und attraktiver Möblierung, einheitliche Formensprache	F2	Website/Themenportal zur Sammlung aller Fuß- und Rad-relevanten Themen (vgl. https://www.fahrradwien.at/)	G2	Überprüfung/Qualitätssicherung Rad- und Fußwegbeschilderung	H2	Errichtung einzelner Vorzeige-Abstellanlagen - KLIMo-Stationen, (hohe Qualität, auffällige Gestaltung, umfangreiche Ausstattung) Bsp: Car-Bike-Port https://www.rasti.eu/de/c atalog/category/view/id/1792	I2	konsequentes Baustellenmanagement: Geh- und Radwege freigehalten, ansonsten verpflichtende Umleitungen (Beschilderungen, Einhaltung von Mindeststandards)	J2	Etablierung Betriebliches Mobilitätsmanagement für Angestellte Stadtverwaltung + städtische Betriebe (Anzeigsysteme, Mobilitätslotto, Parkplatzgebühren, Jobticket, Jobrad...)	K2	Sichtbeziehungen für Fuß und Rad freigehalten (Querungen, Kurven/Ecken, Übergänge)
		B3	Barrierefreiheit in Fußgängerzonen: abschnittsweise Verwendung von Pflaster mit geringerem Rollwiderstand/hoher Ebeneheit	C3	Errichtung und Lobbying für fuß und radverkehrsfreundliche Ampelschaltungen	D3	Fahrradstraßen konsequent beschildern + Stele (Einfahrtstor) + großflächige Piktogramme anbringen (siehe Drahtesel)	E3	Gestaltung ausgewählter Kernbereiche (Ortsteile, lokale Zentren, wichtige Funktionen (Schule, Altersheim,...) zugunsten hoher Aufenthaltsqualität, Miteinbezug des Straßenraumes = öffentlicher Freiraum (u.a. Shared Space)	F3	Fahrrad-Netz-Karte erstellen und kommunizieren	G3	Beschilderung ausgewählter innerörtlicher Fußwegverbindungen (insbesondere wenn nicht klar ist, wo diese hinführen: "Durchgang zur XY-Straße")	H3	Errichtung von öffentlichen Abstellanlagen im Straßenraum bei hoher Nachfrage in Wohn/Gewerbegebieten oder an wichtigen Knotenpunkten (oft auch freigehalten von Sichtfenstern am Knoten)	I3	Erstellung Fahrradabstellsatzung (FabS)	J3	Lastenrad- Test für Unternehmen in Lindau als Bewerbung Radlogistik https://www.fahrradwien.at/transportfahrrad/	K3	Überprüfung Notwendigkeit Pollerstandorte (Empfehlung: Keine Poller auf Radverbindungen)
		B4	Einhaltung von Mindeststandards für Gehwegbreiten und Qualitäten bei Sanierung/Neubau von Fußverkehrs-Infrastruktur	C4	Radroutenführung auf der Insel kommunizieren, erklären und bewerben	D4	Bei Einfahrt in Wohngebiete oder ähnlichem: klare Straßenraumgestaltung (Positionierung von Einfahrtstoren) um Wechsel des Straßenregimes deutlich zu machen	E4	Einsatz von temporärer Möblierung für versuchsweise Umnutzung (Parklets, Gastgärten, Microparks...) von Parkflächen/Seltenräume	F4	Kurz-Broschüre mit wichtigsten Inhalten des Fuß-/Rad Konzeptes für Bevölkerung erstellen	G4	Fuß/Radwegkarte für Lindau erstellen und publizieren	H4	Errichtung Servicestationen und öffentlicher Luftpumpen (gut sichtbare Modelle, welche nicht versteckt sind)	I4	Einforderung von Abstellanlagen mit hoher Qualität (Wohnbau/Gewerbe) analog Vorgaben der Fahrradsatzung	J4	Bewerbung und Förderung Radlogistik	K4	Fußverkehr: Wenn Poller nötig, umgebende Bodenmarkierungen für bessere Sichtbarkeit (insbesondere für Seh-Beeinträchtigte wichtig)
		B5	Konzept für Ausweitung der Blindenleitsysteme im öffentlichen Raum (stark frequentierte Gebäude, wichtige Zielpunkte...)	C5	rechtliche Sicherung und Ermöglichung der öffentlichen Benutzung aller kleinräumigen, innerörtlichen Fußwege, Verbindungen, Durchgänge	D5	keine Kanaldeckel/ Ablaufschächte auf Radfahrinfrastruktur bei Sanierungen/Umbauten	E5	Evaluierung Parkierung auf Bürgersteig, Neuaufteilung des Straßenraumes zugunsten Gehwege bzw. FG-Qualität	F5	Kampagne Elterntaxi an allen Schulen/KIGAs	G5	Beschilderung-, Lenkungs- und Orientierungskonzept für Tourismus (wichtigste POIs, Hauptstruten...)	H5	Ausstattung der Bushaltestellen verbessern (Überdachung, Sitzgelegenheit, Müllkübel): Umsetzungskonzept entwickeln basierend auf Ein-Aussteiger-Zahlen; ausgewählte Haltestellen mit Radabstellanlagen ausstatten	I5	Radparkierung im öffentlichen Raum: Analyse und Evaluation, hochwertige Anlagen errichten	J5	Stadt-Führungen auch mit Fahrrad durchführen	K5	Barrierefreiheit: Durchfahrtsbreiten auf Gehwegen/Bürgersteigen freigehalten von Hindernissen; Ausnahmen genehmigungspflichtig; Kontrolle der wichtigsten Straßenzüge und ggf. Umbau

Handlungsfeld A	Handlungsfeld B	Handlungsfeld C	Handlungsfeld D	Handlungsfeld E	Handlungsfeld F	Handlungsfeld G	Handlungsfeld H	Handlungsfeld I	Handlungsfeld J	Handlungsfeld K
Nr Überörtliche Radschnellverbindungen	Nr Leitprojekte Fußgänger/innen	Nr Anbindung Stadtteile/Lückenschlüsse	Nr Qualität der Wege und Verbindungen	Nr Aufenthaltsqualität	Nr Marketing & Kommunikation (nur auszugsweise)	Nr Leit- und Orientierungssysteme	Nr Serviceeinrichtungen	Nr Schnittstellen- Management zu anderen relevanten Themenbereichen der Stadt	Nr Ideen- und Innovationsmanagement	Nr Risikomanagement
Fuß / Rad	Rad	Fuß	Fuß / Rad	Fuß / Rad	Fuß / Rad	Fuß / Rad	Fuß / Rad	Fuß / Rad	Fuß / Rad	Fuß / Rad
	B6 Bürgersteigüberfahrten bei Anbindung ausgewählter ES an SS/HVS andenken (Bsp. Zürich)		D6 Evaluation Parkierung auf Fahrbahn und gegebenenfalls Reduktion/Auffassen zugunsten Fuß- und Radverkehrsqualität		F6 Motivierende Porträts-Story von Radfahrern/Fußgängern aus Lindau; positives Storytelling	G6 Bei Sackgassen/Einbahnstraßen: wenn Durchgang für Rad/Fuß möglich, dies zukünftig auch entsprechend beschildern.	H6 Verleih mobiler Fahrradständer für Veranstaltungen	I6 Radparkierung an ÖV-Punkten: analysieren und evaluieren; Abstellplätze an wichtigen Haltestellen errichten	J6 Teilnahme Pilot-Versuchs-Rechts-Abbiegen bei Rot für Radfahrer	K6 Unfallschwerpunkte: laufendes Monitoring und Evaluierung -> Sanierung von Problemstellen
			D7 Straßenraumgestaltung mit Fokus auf Fuß- und Radverkehr, klare Sichtbarmachung der Straßenfunktion und Hierarchie;		F7 Image-Video Fuß-Radverkehr in Lindau		H7 Idee: Wild abgestellte Räder werden serviert und umgeparkt https://tinyurl.com/2bwuovr	I7 Schulwegmobilität aller Schulen und KIGAs analysieren und optimieren	J7 Haltebügel für wartende Radfahrer an Ampeln http://www.copenhagenize.com/2010/01/holding-on-to-cyclists-in-copenhagen.html	
			D8 stärkere Sanktionierung bei Verparkung von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, Überprüfung Positionierung Parkfelder auf Fahrbahn auf Konflikte mit Fuß/Rad, Parken nur auf markierten Parkfeldern erlauben		F8 Positive Bildauswahl zu allen Fuß- und Radverkehrsthemen		H8 Errichtung Fahrradstationen an ausgewählten Standorten (siehe Projekt Stadt Fahrradhotel)	I8 Schulisches Mobilitätsmanagement an allen Schulen + Kiga durchführen: Hol- und Bringverkehr, Elterntaxi, Aufenthaltsbereiche, sichere Schulwege...	J8 Einsatz auffälliger Komfortmaßnahmen für Radfahrer (Schräg gestellte Müllkübel für vorbeifahrende Radfahrer + Love Handle für an Ampel wartende Radfahrer https://copenhagenize.eu/handles-bins/)	
			D9 Soziale Sicherheit: Sanierung/Attraktivierung aller Unorte (Unterführungen) hinsichtlich Aufenthaltsqualität, Beleuchtung, Beschmierungen...		F9 Veranstaltungen: Anreise mit Fahrrad wertschätzen/belohnen			I9 Teilnahme Benchmarking/Fahrradklimatest + Ausweitung Datensammlung zu Fuß+Rad	J9 Lastenrad-Verleih für Unternehmen (und private) etablieren (siehe Grätzelrad in Wien)	
			D10 Fußgänger- und Radfahrerfreundliche Knotengestaltung mit geringen Querungslängen		F10 Bewerbung als radfreundliche/fußverkehrsfreundliche Stadt			I10 Winterdienst auf Rad- und Fußwegenetz ausweiten; Fokus auf Fuß/Rad ausbauen	J10 Dienstfahräder für Stadtverwaltung + stadtnahe Betriebe	
					F11 Kennenlern-Package für Neuzugezogene und Unternehmensgründer (Fahrradkarte, ÖV-Schnupperticket, Infomaterial...)			I11 Ausweisung Finanzierung Radverkehr €/Kopf/Jahr	J11 vergünstigtes Leasing für Privaträder für Mitarbeiter Stadtverwaltung+ stadtnahe Betriebe	
					F12 Zusammenarbeit mit ARGE Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern AGFK fortführen			I12 Errichtung Fahrradbarometer (Publikumswirksame Fahrradzahlstelle + zusätzlicher Zählstellen für Rad)	J12 Test-Angebote E-Bike oder Faltrad für Mitarbeiter der Stadt/stadtnah Betriebe	
								I13 Kostenlose Mobilitätsmanagement-Beratung für Unternehmen (nur erste Beratung oder Vermittlung)	J13 Car-Bike-Port als Abstellanlage (https://www.rasti.eu/de/catalog/category/view/id/1792)	
								I14 verpflichtendes Mobilitätsmanagement für personalintensive Betriebe bei Ausbawünschen (BSP.: Inficon Liechtenstein)	J14 Beschwerdemanagement etablieren	

Handlungsfeld A	Handlungsfeld B	Handlungsfeld C	Handlungsfeld D	Handlungsfeld E	Handlungsfeld F	Handlungsfeld G	Handlungsfeld H	Handlungsfeld I	Handlungsfeld J	Handlungsfeld K
Nr Überörtliche Radschnellverbindungen	Nr Leitprojekte Fußgänger/innen	Nr Anbindung Stadtteile/Lückenschlüsse	Nr Qualität der Wege und Verbindungen	Nr Aufenthaltsqualität	Nr Marketing & Kommunikation (nur auszugsweise)	Nr Leit- und Orientierungssysteme	Nr Serviceeinrichtungen	Nr Schnittstellen- Management zu anderen relevanten Themenbereichen der Stadt	Nr Ideen- und Innovationsmanagement	Nr Risikomanagement
Fuß / Rad	Rad	Fuß	Fuß / Rad	Fuß / Rad	Fuß / Rad	Fuß / Rad	Fuß / Rad	Fuß / Rad	Fuß / Rad	Fuß / Rad
								I15 Erhöhung Budget für Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr + Koppelung an Einwohnerzahl (entsprechend Vorgaben des Nationalen Radverkehrsplan)	J15 Machbarkeit Bike-Share- System prüfen	
								I16 Erhöhung Personalressourcen für Fuß- und Radverkehrsagenden (inkl. Kommunikation+Beteiligu ng)	J16 Förderung für Lastenrad/Lastenanhänger- Kauf	
								I17 Evalutaion und Monitoring: Jährlicher (öffentlicher) Statusbericht zur Umsetzung der Maßnahmen		
								I18 Bei Neuerschließungen: Forcierung KFZ-armer Quartiere, starke Berücksichtigung Fuß- und Radverkehr, engmaschige Durchwegung		
								I19 Pedibus/Walking School Bus für Kiga einführen		



Auftraggeber

GTL
Garten- und Tiefbaubetriebe Lindau

Projekt
Nahmobilitätskonzept Lindau
Verkehrskonzept

Planinhalt

Eichwaldstraße - Haupttradrouten Kategorie 2
Schemaskizze

M 1:2500

Legende

siehe auch Teilverkehrskonzept Bregenzer Straße

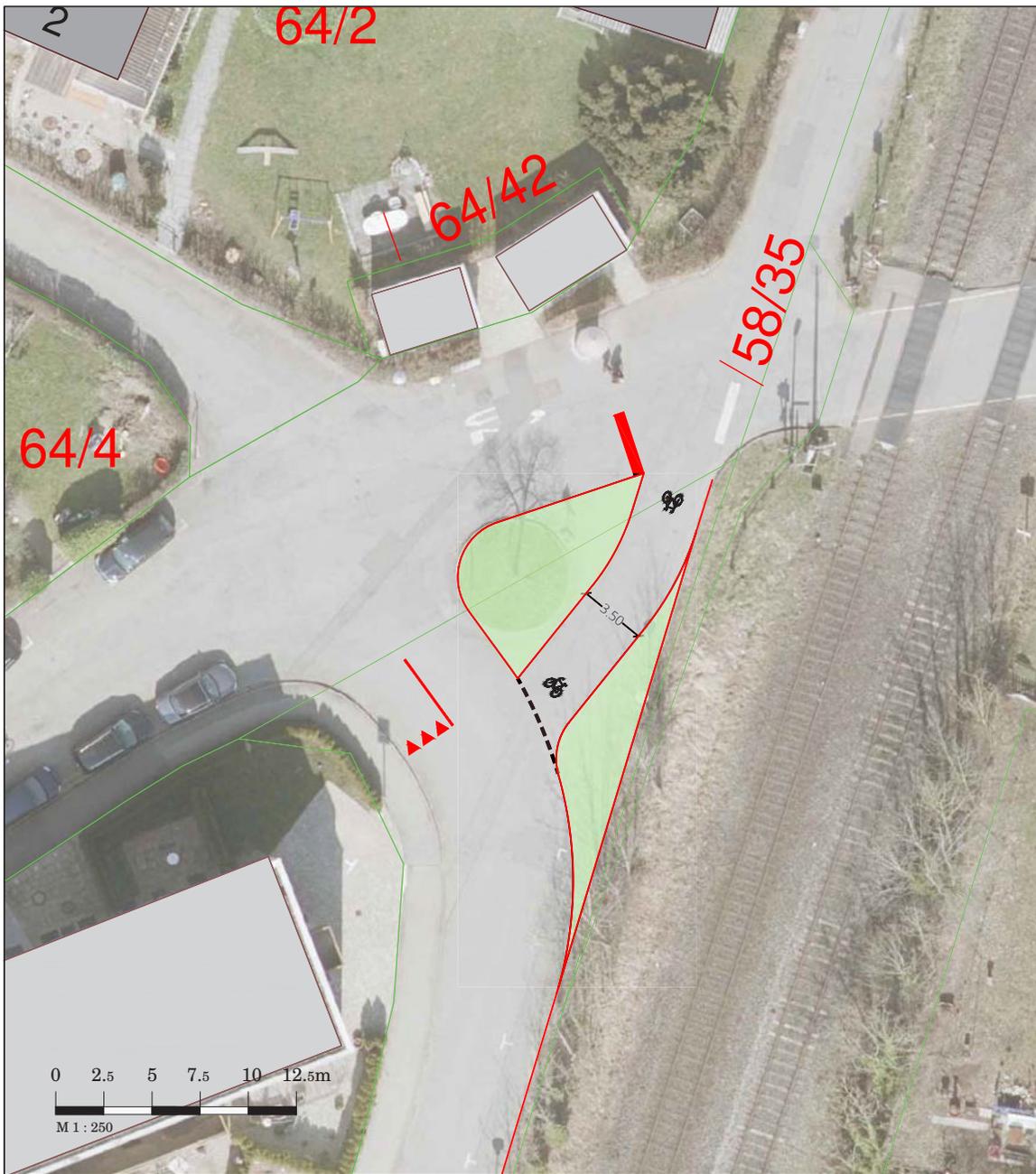
Besch und Partner KG
Waldfriedgasse 6
A-6800 Feldkirch
+43 5522 76 78 5
besch.partner@verkehrsingenieure.com

Bearb. : HN
Gepr. : AF
Projekt : 4141
Plannr. : M017
Datum : 05.11.2019



verkehrsingenieure

M017



Auftraggeber

GTL Garten - und Tiefbaubetriebe
Lindau

Projekt

Nahmobilitätskonzept
Verkehrskonzept

Planinhalt

Bahnübergang Holdereggenstraße
Schemaskizze

M 1 : 3000

Legende

Ziel: Freihalten der Radwegachse in Nord-Süd-Richtung von wartenden Fahrzeugen vor Bahnübergang

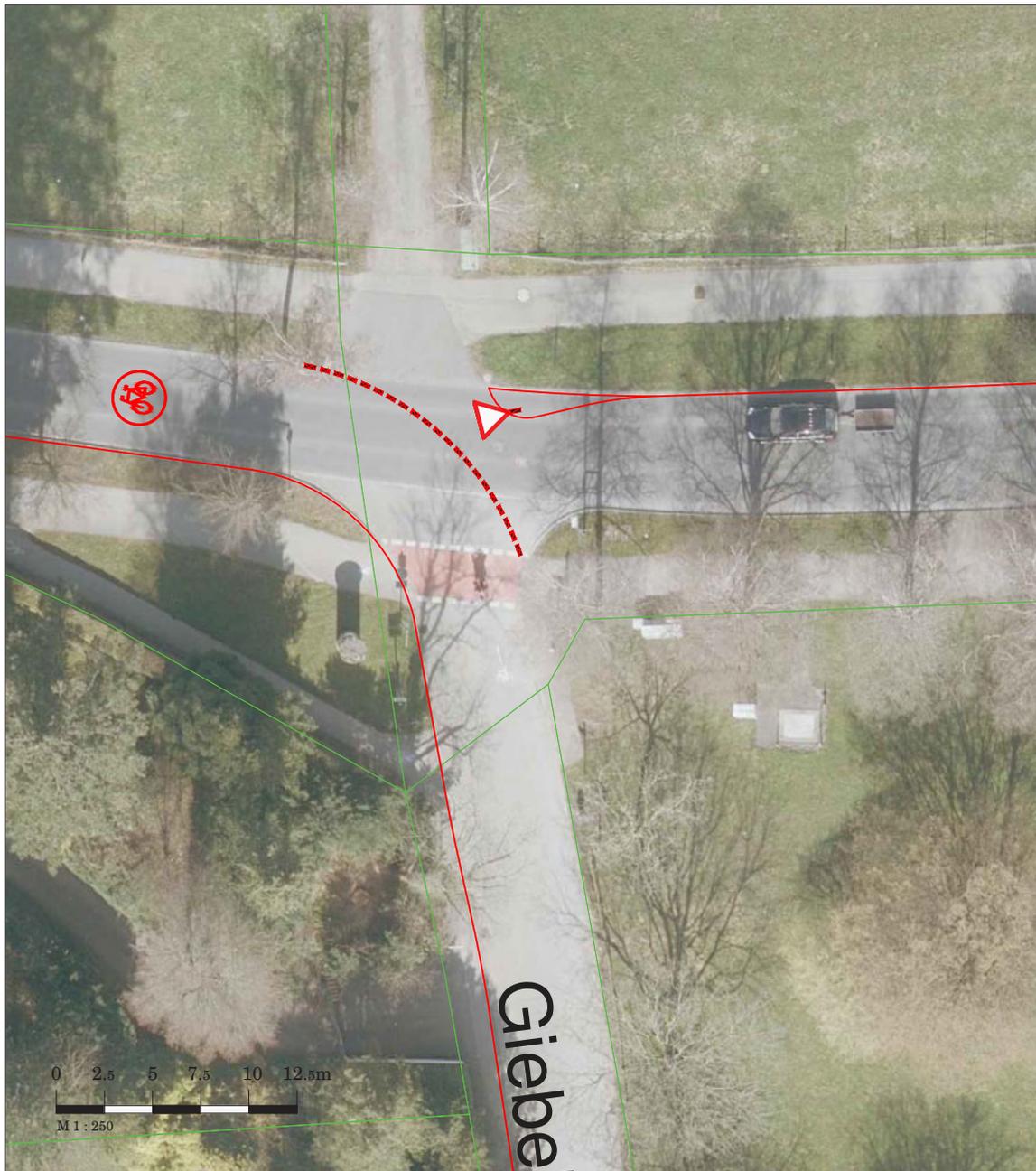
Besch und Partner KG
Waldfriedgasse 6
A-6800 Feldkirch
+43 5522 76 78 5
besch.partner@verkehrsingenieure.com



verkehrsingenieure

Bearb. : lk
Gepr. : ag
Projekt : 4141
Plannr. : M023
Datum : 05.11.2019

M023



Auftraggeber

GTL Garten -und Tiefbaubetriebe
Lindau

Projekt

Nahmobilitätskonzept

Planinhalt

Bodenseeradweg Schachener Str./Giebelbachstr.
Schemaskizze Variante 1

M 1 :3000

Legende

In Kombination mit Teilverkehrskonzept Bodenseeradweg West
(Reduktion des Durchgangsverkehr MIV durch verschiedene
Maßnahmen)

Anmerkung: Entwurf-Schemaskizze - mehrere Varianten möglich

Besch und Partner KG
Waldfriedgasse 6
A-6800 Feldkirch
+43 5522 76 78 5
besch.partner@verkehrsingenieure.com



verkehrsingenieure

Bearb. : as
Gepr. : ag
Projekt : 4141
Plannr. : M032
Datum : 05.11.2019

M032



Auftraggeber

GTL Garten - und Tiefbaubetriebe
Lindau

Projekt

Nahmobilitätskonzept

Planinhalt

Bodenseeradweg Schachener Str./Giebelbachstr.
Schemaskizze Variante 2

M 1 : 3000

Legende

In Kombination mit Teilverkehrskonzept Bodenseeradweg West
(Reduktion des Durchgangsverkehr MIV durch verschiedene
Maßnahmen)

Anmerkung: Entwurf-Schemaskizze - mehrere Varianten möglich

Besch und Partner KG
Waldfriedgasse 6
A-6800 Feldkirch
+43 5522 76 78 5
besch.partner@verkehrsingenieure.com

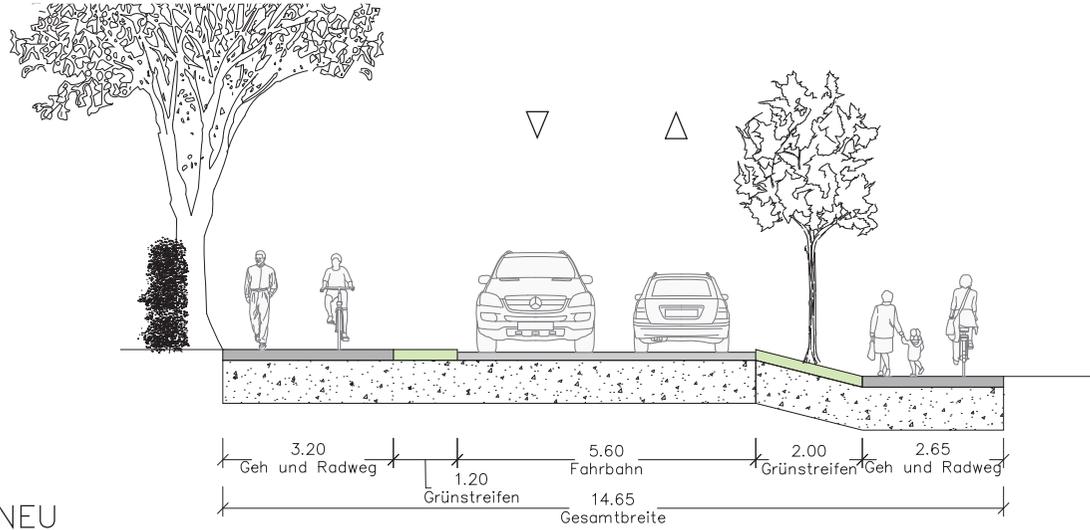
Bearb. : as
Gepr. : ag
Projekt : 4141
Plannr. : M032
Datum : 05.11.2019



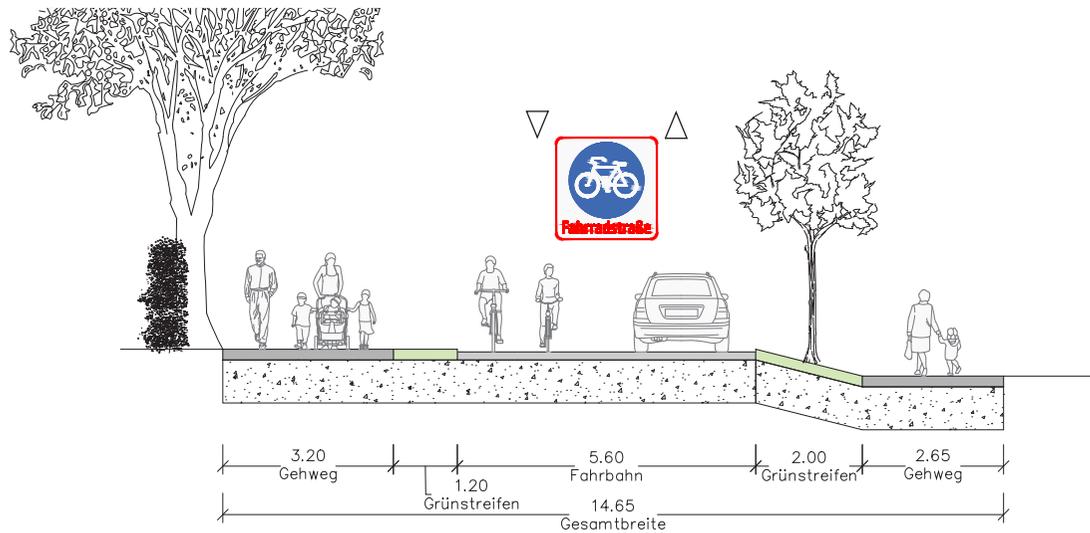
verkehrsingenieure

M032

BESTAND
Schachener Straße
M1:100



NEU
Schachener Straße
M1:100



Auftraggeber

GTL
Garten und Tiefbaubetriebe Lindau

Projekt

Nahmobilitätskonzept Lindau
Verkehrskonzept

Planinhalt

Bodenseeradweg Schachener Str.
Schemaquerschnitt

M 1:3000

Legende

In Kombination mit Teilverkehrskonzept Bodenseeradweg West
(Reduktion des Durchgangsverkehr MIV durch verschiedene
Maßnahmen)

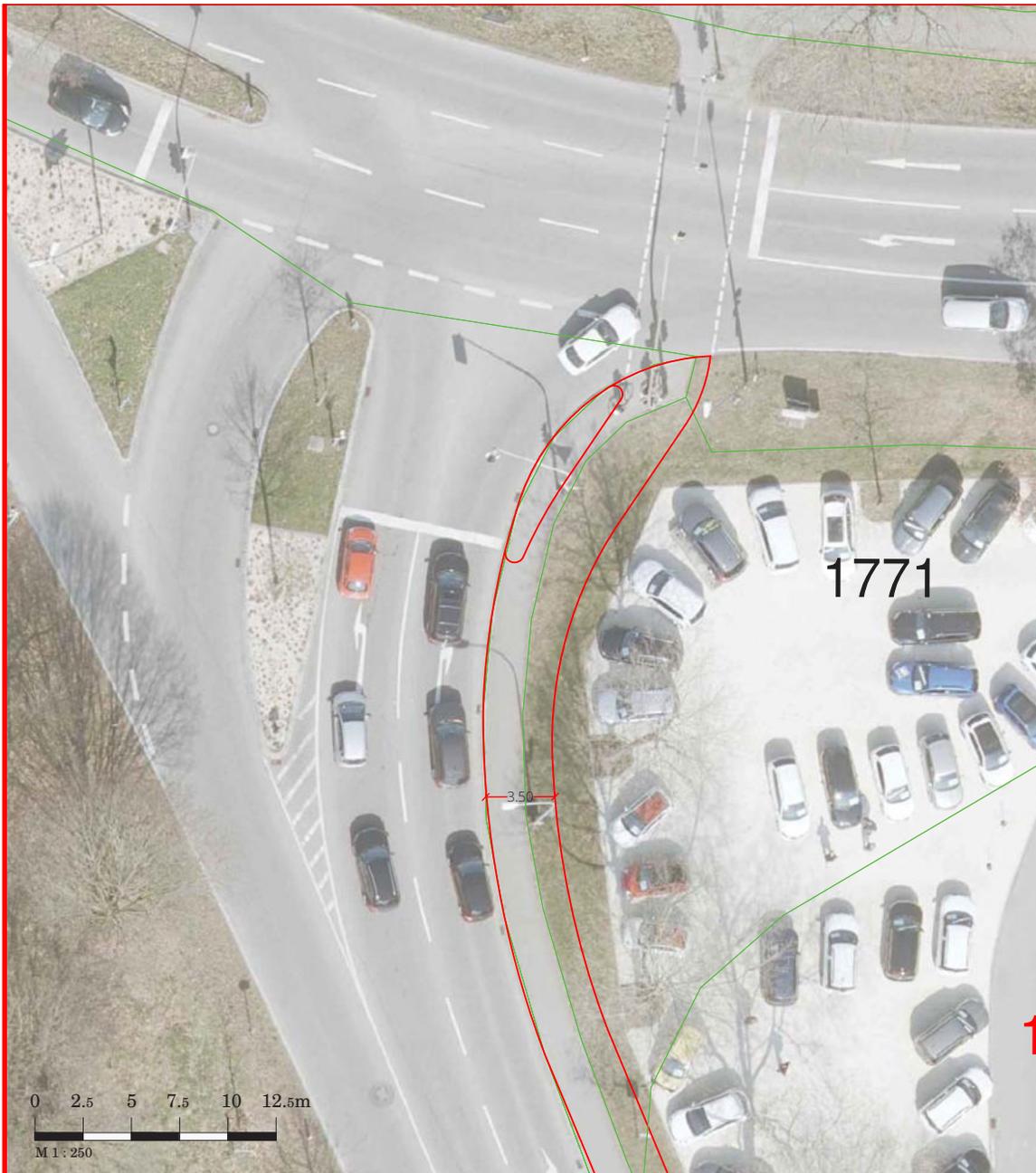
Besch und Partner KG
Waldfriedgasse 6
A-6800 Feldkirch
+43 5522 76 78 5
besch.partner@verkehrsingenieure.com

Bearb. : HN
Gepr. : AF
Projekt : 4141
Plannr. : M033
Datum : 05.11.2019



verkehrsingenieure

M033



Auftraggeber

GTL
Garten und Tiefbaubetriebe Lindau

Projekt

Nahmobilitätskonzept Lindau
Verkehrskonzept

Planinhalt

Bregenzer Straße - Hauptradrouten Kategorie 2
Schemaskizze

M 1:3000

Legende

Aufweitung ostseitiger Weg als gemeinsamer Geh- und Radweg in beide Richtungen bis BÜ Eichwaldstraße; siehe auch Teilverkehrskonzept Bregenzer Straße

Besch und Partner KG
Waldfriedgasse 6
A-6800 Feldkirch
+43 5522 76 78 5
besch.partner@verkehrsingenieure.com

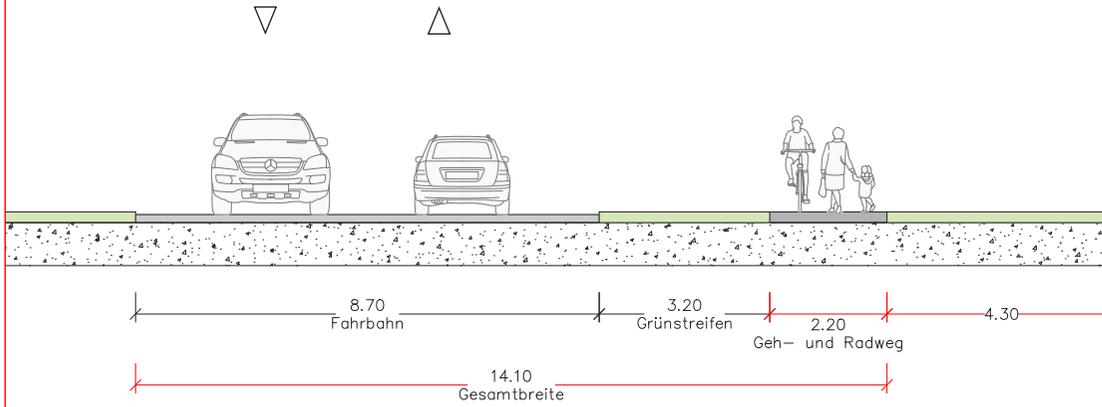
Bearb. : HN
Gepr. : AF
Projekt : 4141
Plannr. : M043
Datum : 05.11.2019



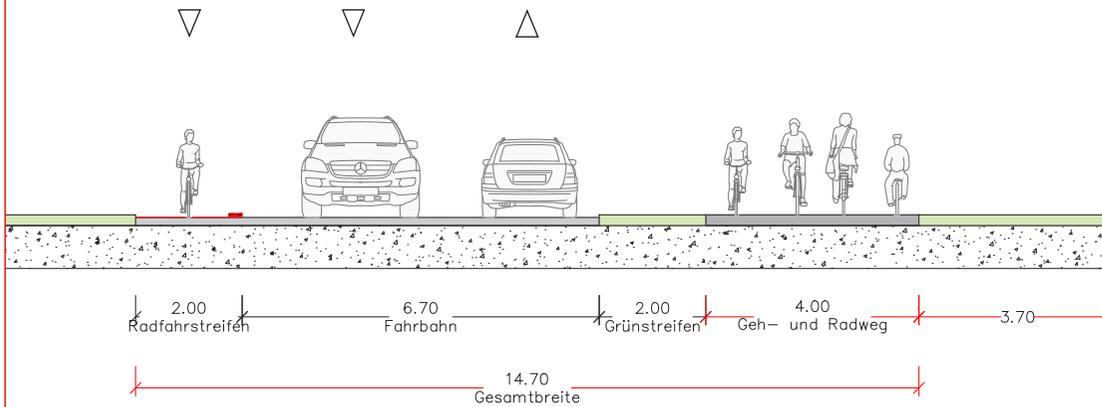
verkehrsingenieure

M043

BESTAND
Bregenzerstraße
M1:100



NEU
Bregenzerstraße
M1:100



Auftraggeber

GTL
Garten- und Tiefbaubetriebe Lindau

Projekt

Nahmobilitätskonzept Lindau
Verkehrskonzept

Planinhalt

Bregenzer Straße - Hauptradroute Kategorie 2
Schemaschnitt

M 1:2500

Legende

siehe auch Teilverkehrskonzept Bregenzer Straße

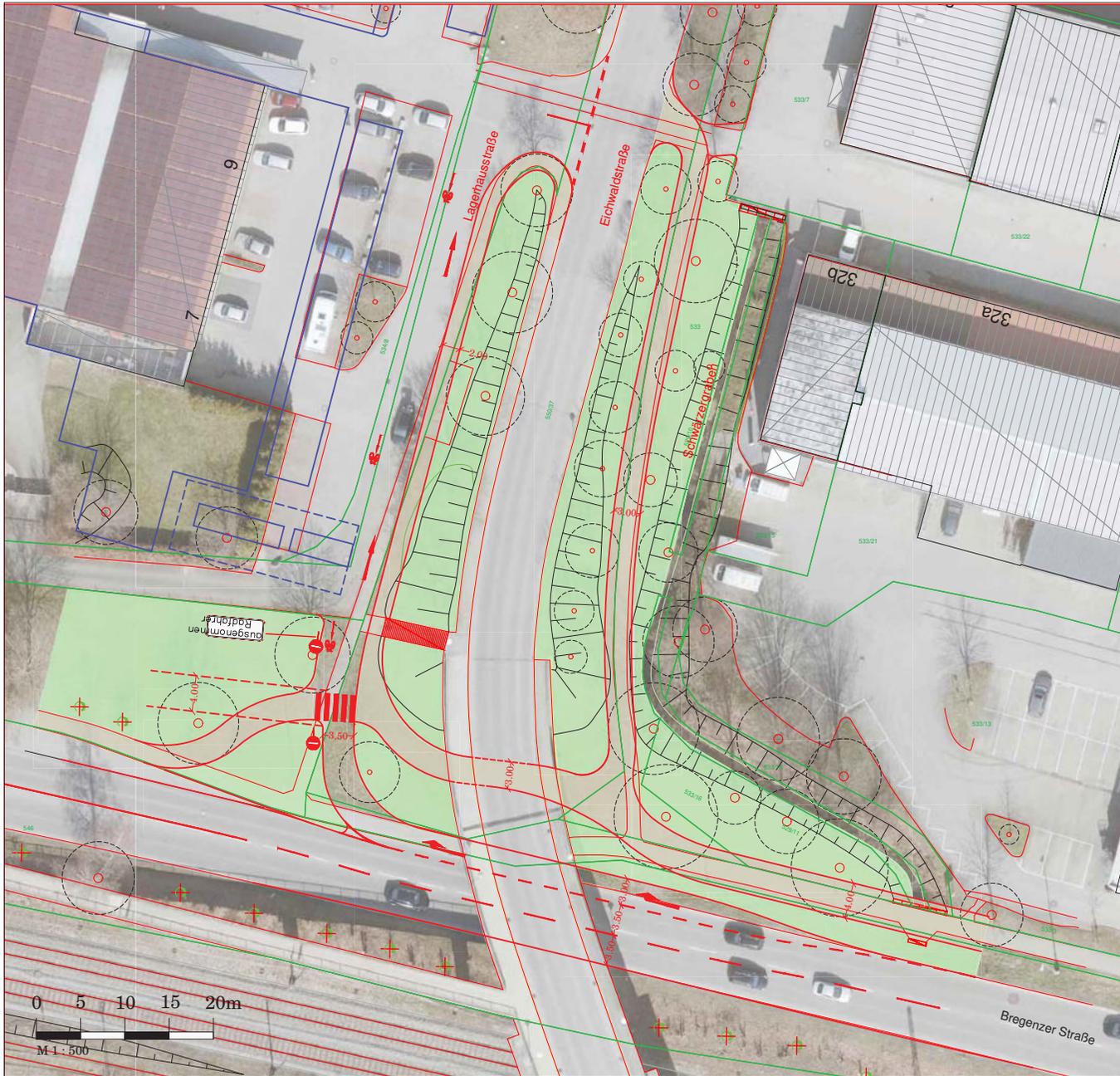
Besch und Partner KG
Waldfriedgasse 6
A-6800 Feldkirch
+43 5522 76 78 5
besch.partner@verkehrsingenieure.com

Bearb. : HN
Gepr. : AF
Projekt : 4141
Plannr. : M045
Datum : 05.11.2019



verkehrsingenieure

M045



Auftraggeber

GTL
Garten- und Tiefbaubetriebe Lindau

Projekt
Nahmobilitätskonzept Lindau
Verkehrskonzept

Planinhalt

Eichwaldstraße - Hauptradroute Kategorie 2
Schemaskizze

M 1:2500

Legende

siehe auch Teilverkehrskonzept Bregenzer Straße

Besch und Partner KG
Waldfriedgasse 6
A-6800 Feldkirch
+43 5522 76 78 5
besch.partner@verkehrsingenieure.com

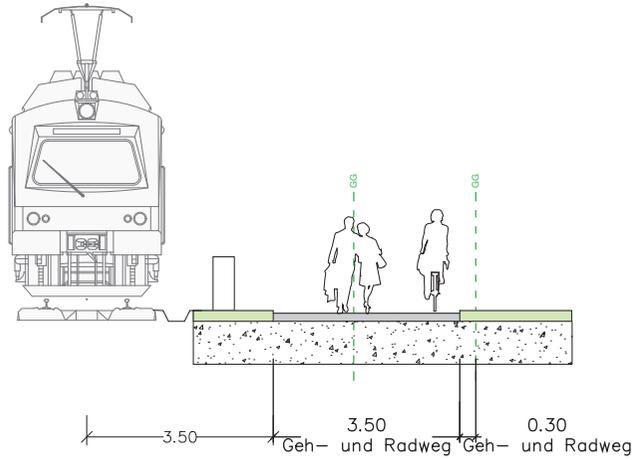
Bearb. : HN
Gepr. : AF
Projekt : 4141
Plannr. : M046
Datum : 05.11.2019



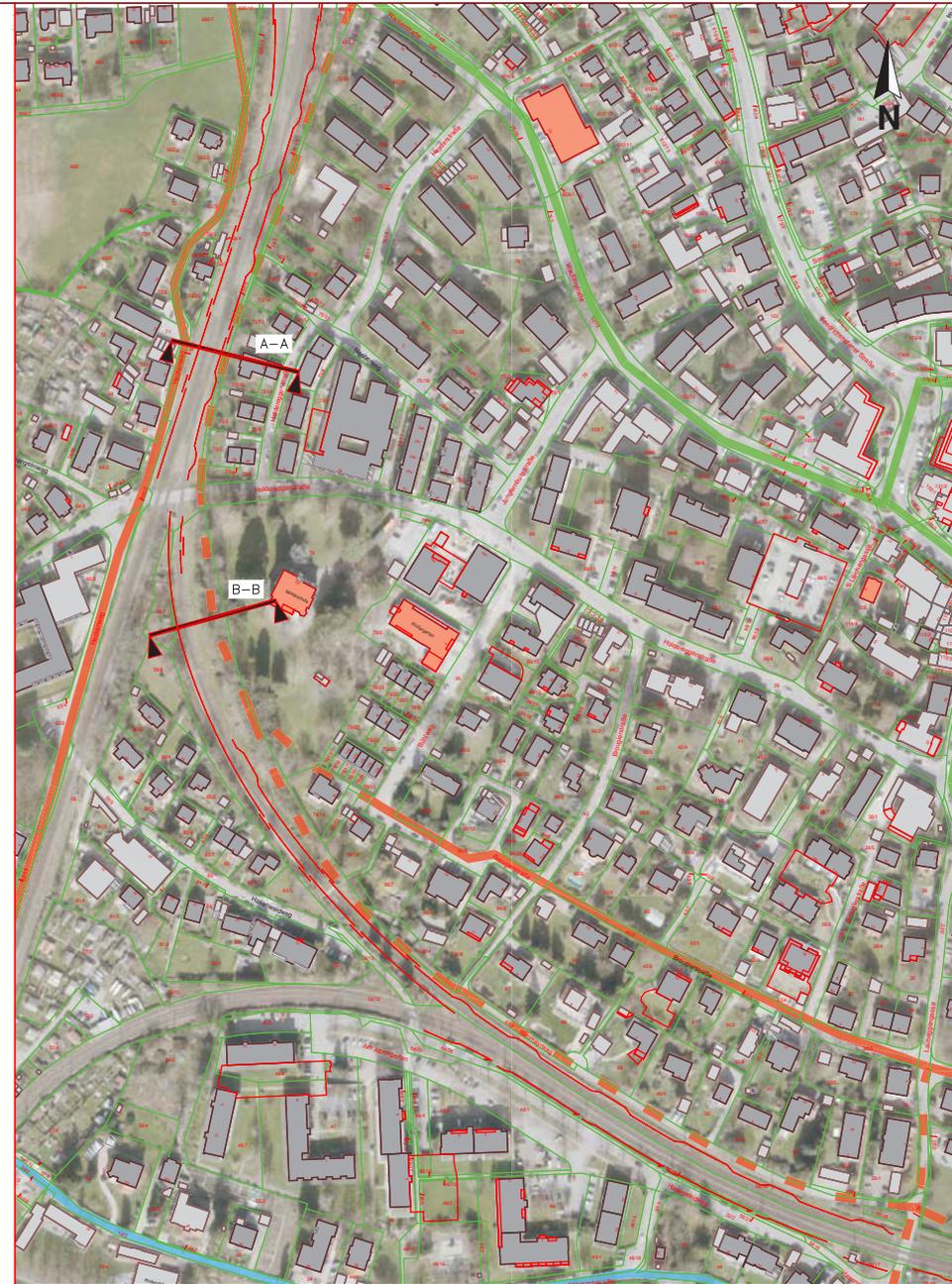
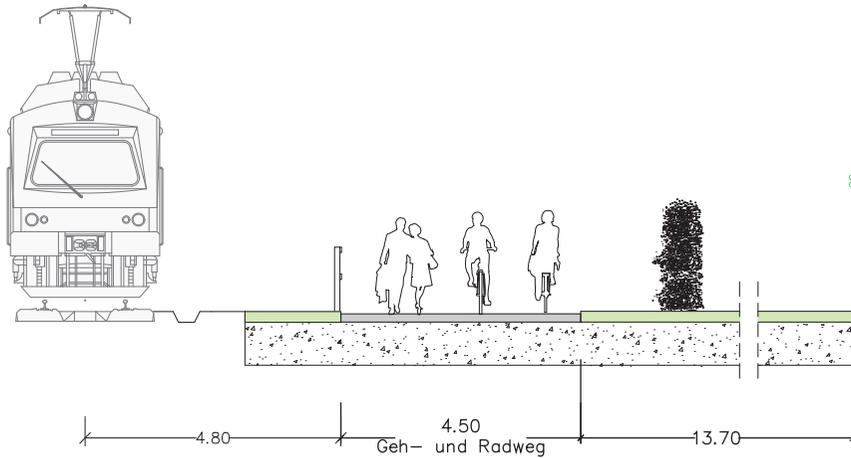
verkehrsingenieure

M046

Geh und Radweg
 Querschnitt A-A Bahn
 Engstelle
 M1:100



Geh und Radweg
 Querschnitt B-B
 Regelbreite
 M1:100



Auftraggeber

GTL
 Garten und Tiefbaubetriebe Lindau

Projekt

Nahmobilitätskonzept Lindau
 Verkehrskonzept

Planinhalt

Vision Hauptradroute Kategorie 1
 Schemaquerschnitt

M 1:3000

Legende

Anmerkung: Integration in Planungen der Deutschen Bahn (Lärmschutzwand) notwendig

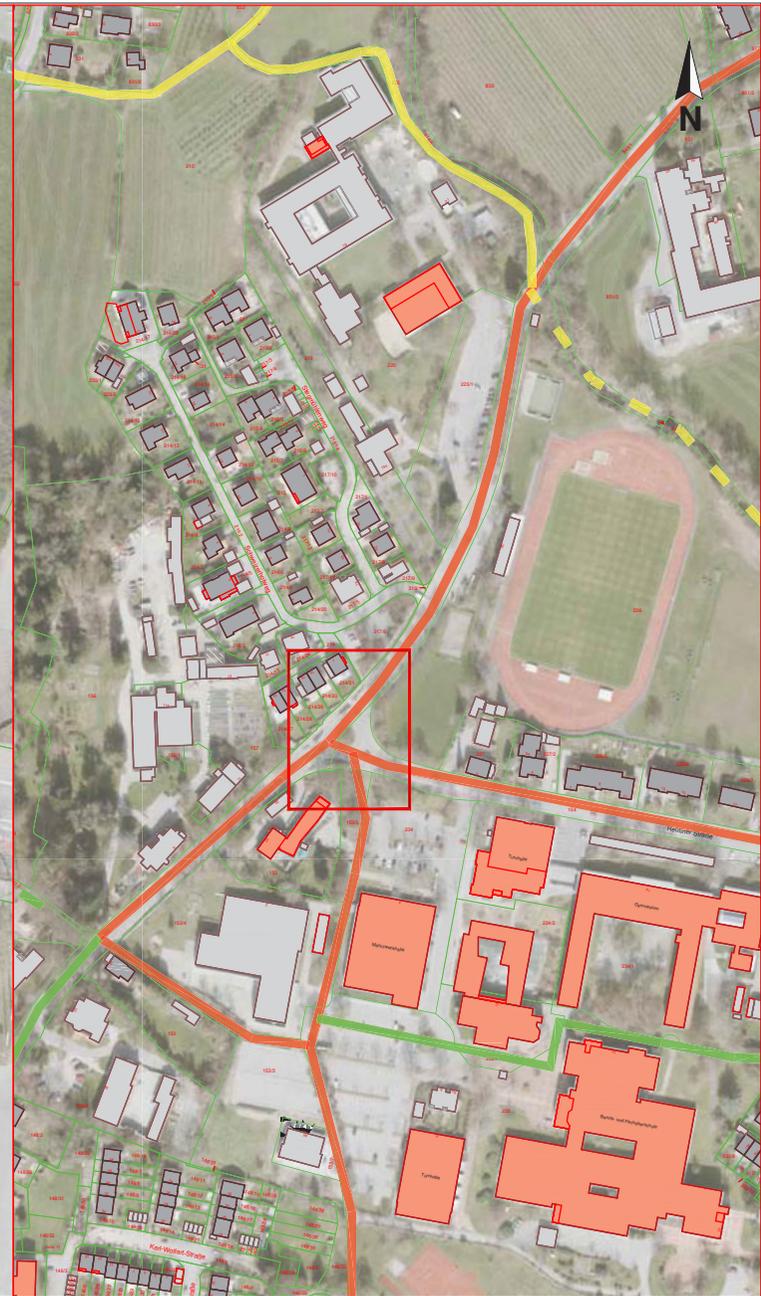
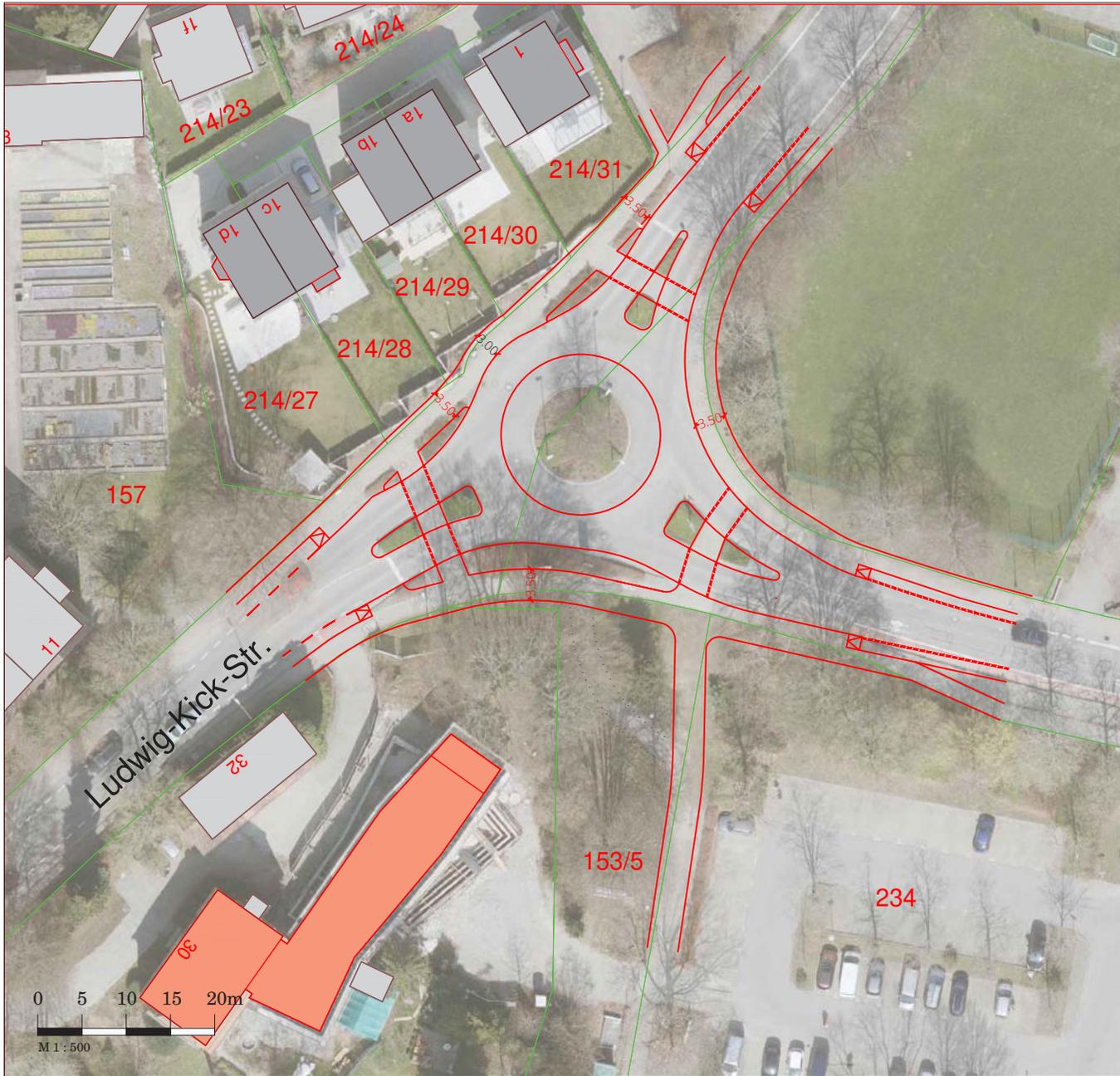
Besch und Partner KG
 Waldfriedgasse 6
 A-6800 Feldkirch
 +43 5522 76 78 5
 besch.partner@verkehrsingenieure.com

Bearb. : HN
 Gepr. : AF
 Projekt : 4141
 Plannr. : M058
 Datum : 05.11.2019



verkehrsingenieure

M058



Auftraggeber

GTL
Garten und Tiefbaubetriebe Lindau

Projekt

Nahmobilitätskonzept Lindau
Verkehrskonzept

Planinhalt

KV Reutinerstraße - Hauptradroute Kategorie 1
Schemaskizze

M 1:3000

Legende

Führung des Radverkehrs auf eigenständigen Anlagen (Geh- und Radweg) um Kreisverkehr herum

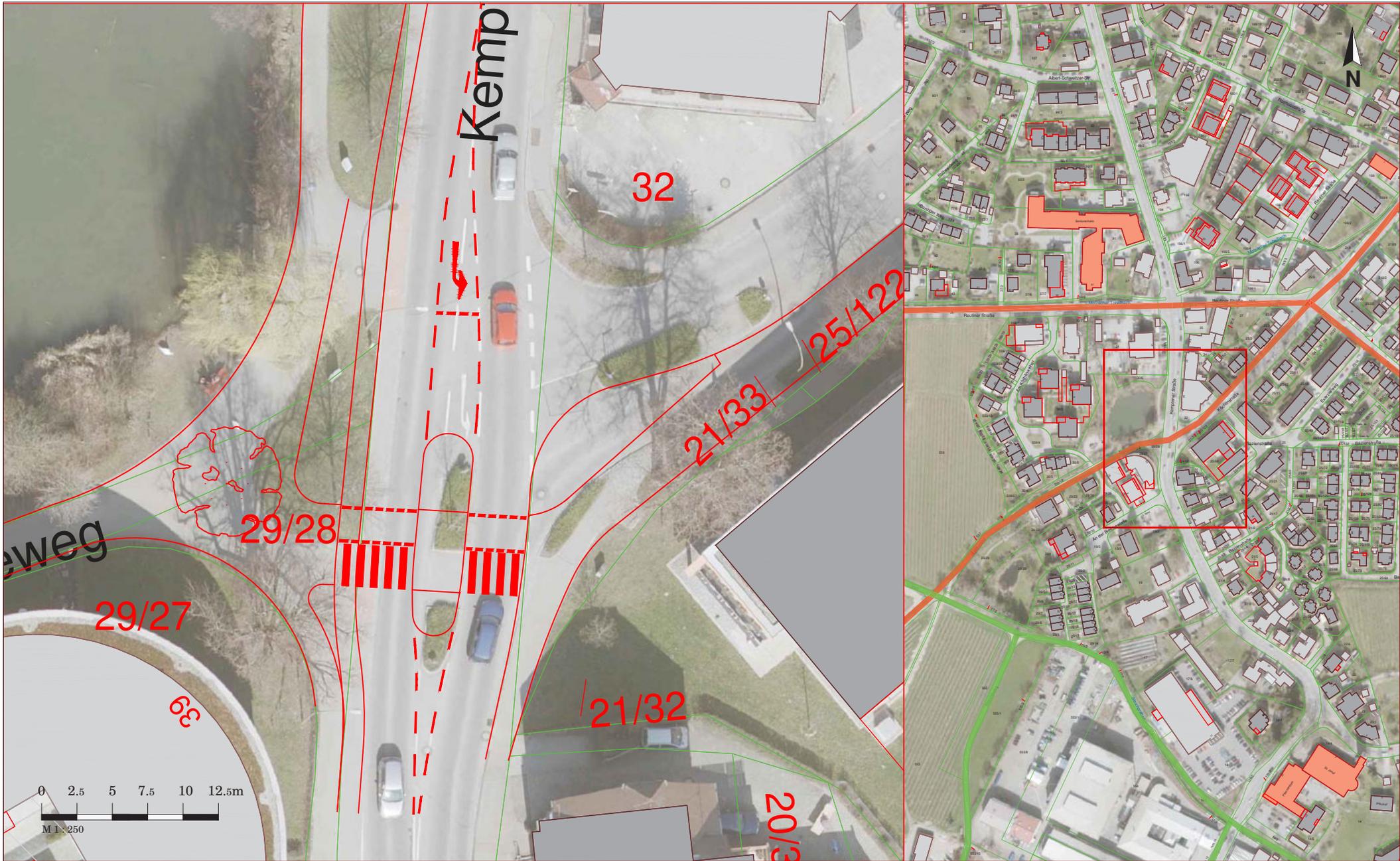
Besch und Partner KG
Waldfriedgasse 6
A-6800 Feldkirch
+43 5522 76 78 5
besch.partner@verkehrsingenieure.com

Bearb. : HN
Gepr. : AF
Projekt : 4141
Plannr. : M081
Datum : 05.11.2019



verkehrsingenieure

M081



Auftraggeber

GTL
Garten und Tiefbaubetriebe Lindau

Projekt

Nahmobilitätskonzept Lindau
Verkehrskonzept

Planinhalt

Kemptnerstraße Haupttradroute Kategorie 1
Schemaskizze - Variante 1

M 1:3000

Legende

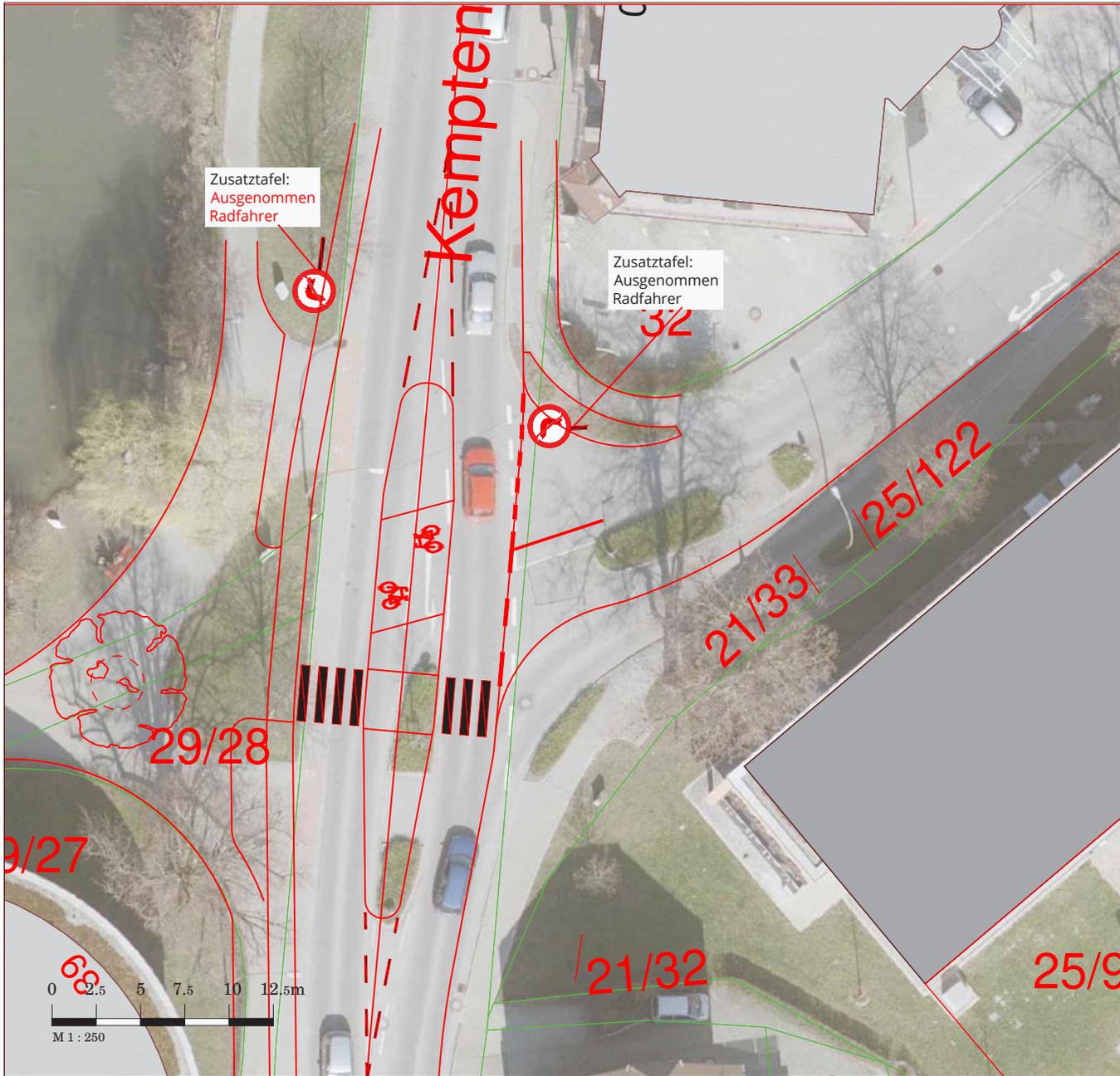
Besch und Partner KG
Waldfriedgasse 6
A-6800 Feldkirch
+43 5522 76 78 5
besch.partner@verkehrsingenieure.com

Bearb. : HN
Gepr. : AF
Projekt : 4141
Plannr. : M082
Datum : 05.11.2019



verkehrsingenieure

M082



Auftraggeber

GTL
Garten und Tiefbaubetriebe Lindau

Projekt
Nahmobilitätskonzept Lindau
Verkehrskonzept

Planinhalt

Kemptnerstraße - Hauptradroute Kategorie 1
Schemaskizze Variante 2

M 1:3000

Legende

Besch und Partner KG
Waldfriedgasse 6
A-6800 Feldkirch
+43 5522 76 78 5
besch.partner@verkehrsingenieure.com

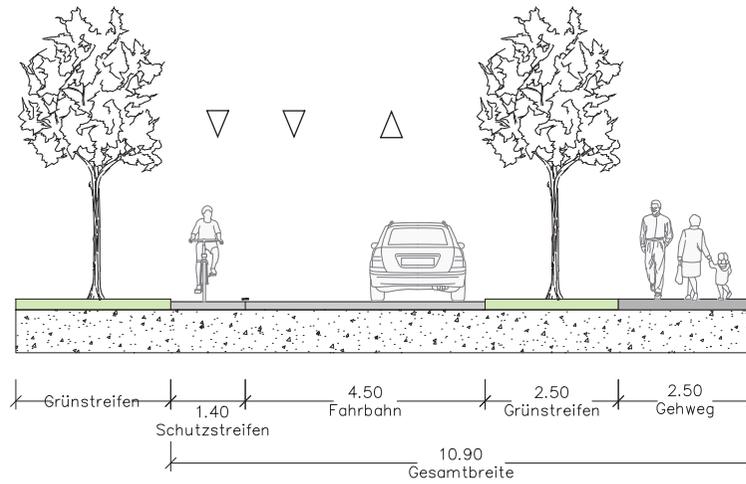
Bearb. : HN
Gepr. : AF
Projekt : 4141
Plannr. : M082
Datum : 05.11.2019



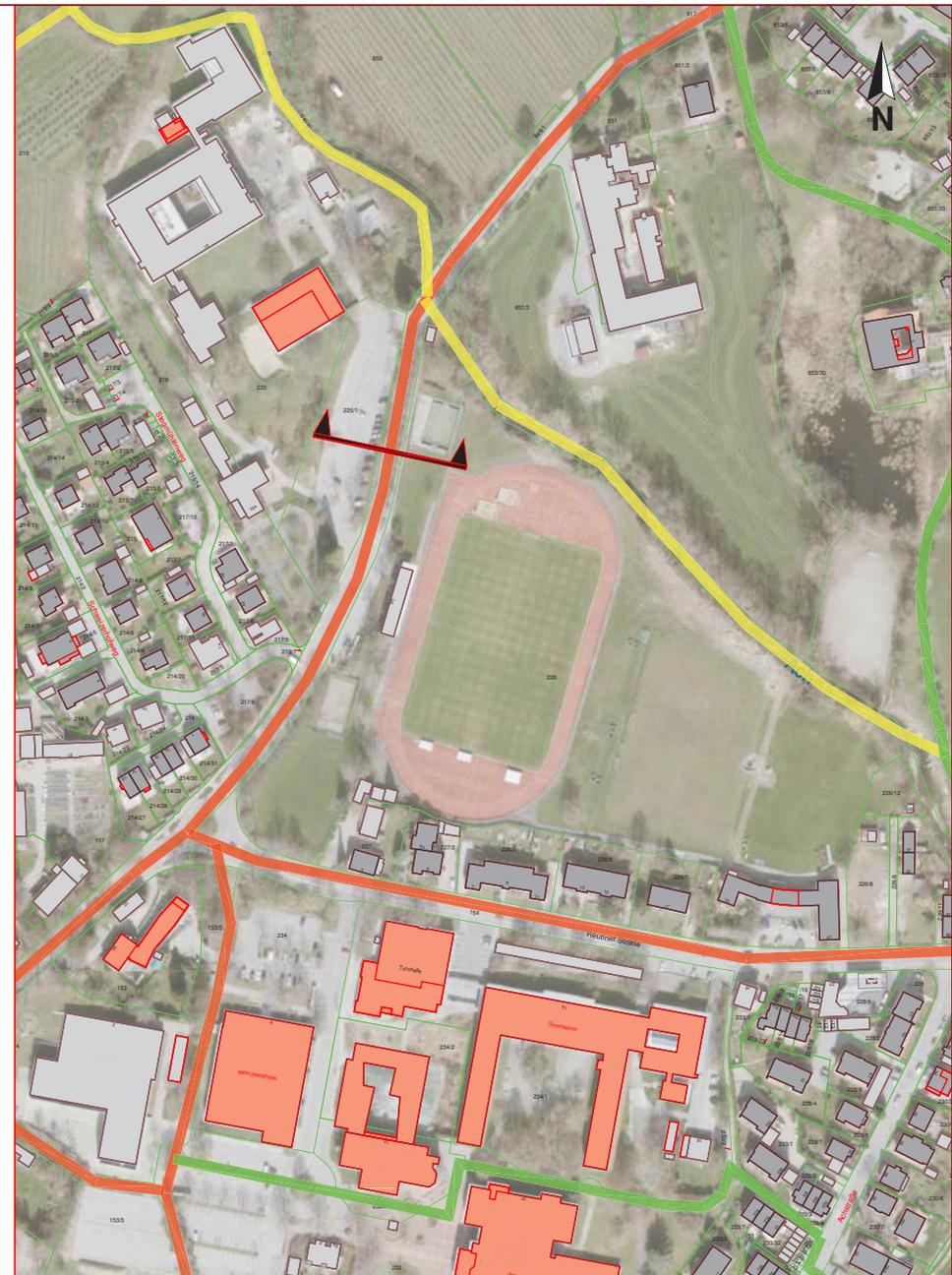
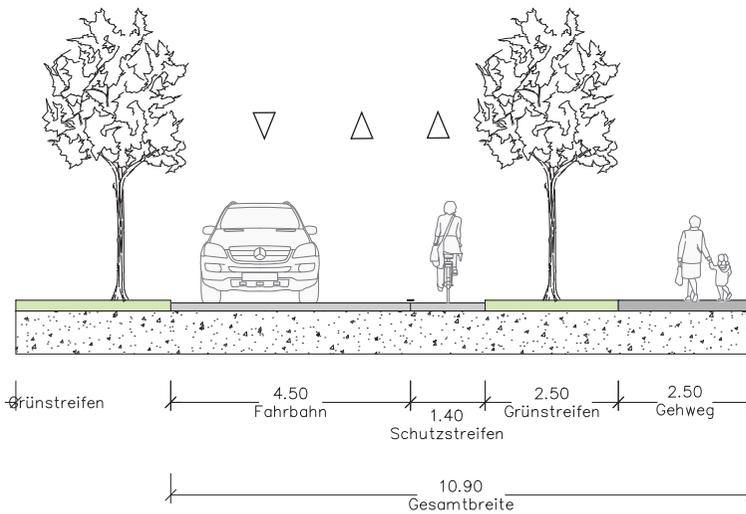
verkehrsingenieure

M082

BESTAND
Ludwig-Kick-Straße
M1:100



NEU
Ludwig-Kick-Straße
M1:100



Auftraggeber

GTL
Garten und Tiefbaubetriebe Lindau

Projekt

Nahmobilitätskonzept Lindau
Verkehrskonzept

Planinhalt

Ludwig-Kick-Straße - Haupttradroute Kategorie 1
Schemaquerschnitt

M 1:2500

Legende

Besch und Partner KG
Waldfriedgasse 6
A-6800 Feldkirch
+43 5522 76 78 5
besch.partner@verkehrsingenieure.com

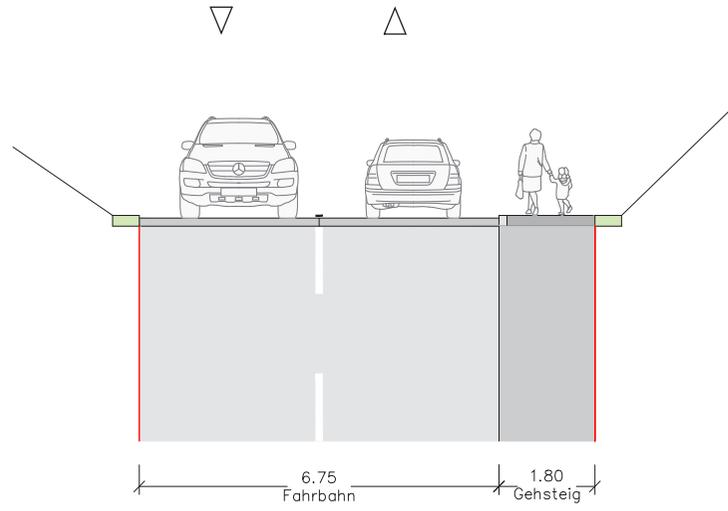
Bearb. : HN
Gepr. : AF
Projekt : 4141
Plannr. : M100
Datum : 05.11.2019



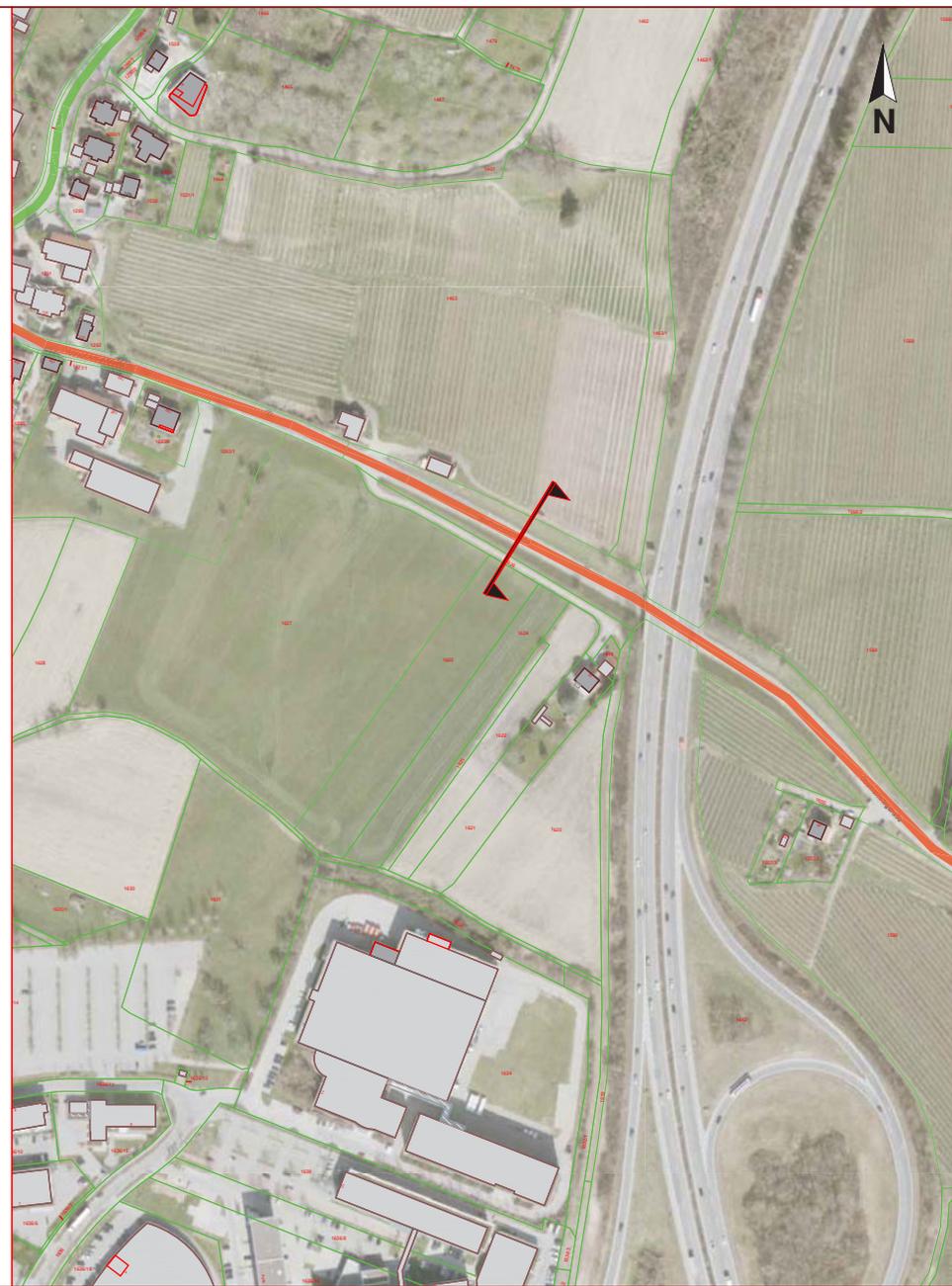
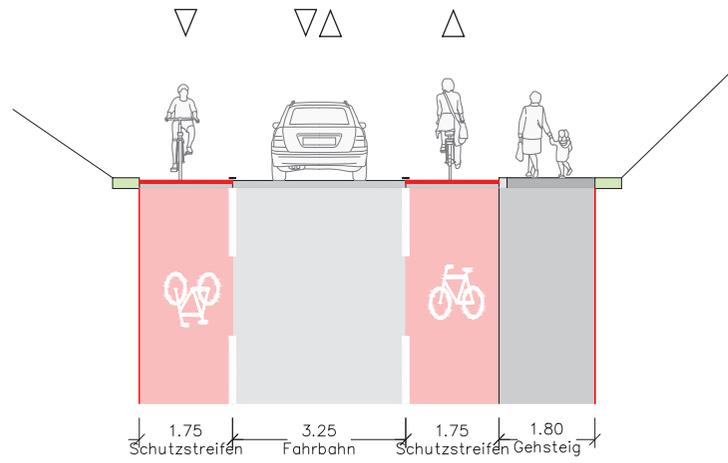
verkehrsingenieure

M100

BESTAND
Oberhochstegstraße
M1:100



NEU
Oberhochstegstraße
M1:100



Auftraggeber

GTL
Garten und Tiefbaubetriebe Lindau

Projekt

Nahmobilitätskonzept Lindau
Verkehrskonzept

Planinhalt

Oberhochstegstraße Haupttradroute Kategorie 1
Schemaquerschnitt

M 1:3000

Legende

Modellversuch - siehe auch Zeitschrift Straßenverkehrstechnik - 5. Ausgabe, Mai 2019, Hrsg. FGSV Köln, BSVI München, FSV Wien

Besch und Partner KG
Waldfriedgasse 6
A-6800 Feldkirch
+43 5522 76 78 5
besch.partner@verkehrsingenieure.com

Bearb. : HN
Gepr. : AF
Projekt : 4141
Plannr. : M131
Datum : 05.11.2019



verkehrsingenieure

M131