



Antrag (online)

Lerchenpark Buchholz Radrampenanbindung Järvenpää-Brücke

<i>Eingereicht von:</i> Frau Eschment-Reichert, Gudrun <i>Unterstützt durch:</i> Eschment-Reichert, Gudrun Selke, Christoph Weiland, Grit	<i>Eingereicht am:</i> 10.05.2026
<i>Beratungsfolge:</i> (Entscheidung zur Weiterbearbeitung)	<i>Ö / N:</i> N

Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Buchholz beschließt:

1. Die Verwaltung untersucht für die südliche Anbindung an die Järvenpää-Brücke eine gewendelte Radrampe auf der Fläche nördlich der Rütgersstraße und in Verlängerung des Parkhauses (siehe Lageplan)
2. Die Rampe ist für den Fuß- und Radverkehr zu dimensionieren, die Steigung darf 6% nicht übersteigen und wenn möglich sollte sie auch behindertengerecht mit Ruhepodesten ausgebildet werden.
3. Für eine zukunftsgerechte Ausführung ist eine Kostenbeteiligung zwischen Stadt- und Investor auszuhandeln.

Begründung

Im SteUMK Ausschuss am 6.5.2026 wurde eine Radrampe in gerader Streckenführung ins Wohngebiet Lerchenpark dargestellt mit einer Länge von knapp 87m und einer Breite von 3m ausschließlich für die Nutzung durch RadfahrerInnen. Die der Planung zugrunde gelegte Steigung lag zwischen 6-10% und damit teilweise deutlich über empfohlenen Steigungen.

In der Praxis wird sich die Nutzung nicht so einstellen, denn selbstverständlich werden auch Menschen mit Rollator oder Kinderwagen diese Rampe nutzen und Nutzungskonflikte einschließlich Gefahrensituationen sind dann unvermeidlich insbesondere wegen der stark unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Fuß- und Radverkehr bergab. Hinzu kommt, dass Stadträume unter Brücken oder Rampen erfahrungsgemäß in der Regel nicht sonderlich ansehnlich sind und vorallem nicht bleiben.

Im SteUMK Ausschuss am 6.5.2026 wurde daher die Frage nach einer gewendelten Radrampe nördlich der Rütgersstraße gestellt. Von der Verwaltung wurde auf diese Nachfrage geantwortet, dass gewendelte Radrampen nicht geplant werden sollten, da diese nicht ungefährlich seien und von NutzerInnen nicht angenommen werden würden.

Diese Aussage steht im Widerspruch zu den Aussagen des Radverkehrsbeauftragten der

Stadt Konstanz (siehe Anlage 1 mailverkehr). Die Stadt Konstanz verfügt über eine sehr gute Radinfrastruktur und hat vielfältige Erfahrungen auch mit gewendelten Radrampen. Als Ergebnis lässt sich festhalten, dass es ganz wesentlich von den technischen Rahmenbedingungen abhängt. Die entscheidenden Parameter sind dabei insbesondere die Rampenbreite und der Radius sowie die Steigung.

Die Fläche nördlich der Rütgersstraße dürfte hinreichend groß sein für die Bebauung mit einer gewendelten Radrampe mit angemessener Steigung, ausreichender Breite sowohl für Fuß- als auch für Radverkehr. Denn beide Verkehre sind unbedingt zu berücksichtigen, da beide - ob erlaubt oder nicht - die Rampe nutzen werden und nur bei ausreichender Breite Konflikte vermieden werden können. Neu geschaffene Infrastruktur sollte unbedingt so bemessen werden, dass sie ein komfortables Angebot für die nächsten Jahrzehnte darstellt.

Die Rampe auf der Nordseite der Rütgersstraße und ein Wegfall der Rampe im Quartier könnte zudem die Möglichkeit für zusätzliche Lärminderungsmaßnahmen eröffnen (siehe Bilddokumentation Bild Nr. 5, Beispiel aber noch mit Durchfahrtbeschränkung).

Anlage/n

2	mailverkehr Konstanz
3	Bilddokumentation
1	Bilddokumentation

Betreff: Re: Radverkehrsrampe über den Rhein
Von: Gudrun Eschment-Reichert <esch-reich@gmx.de>
Datum: 08.05.26, 13:31
An: "Gaffga, Gregor" <Gregor.Gaffga@konstanz.de>

Guten Tag Gaffga,

herzlichen Dank für Ihre ausführliche Antwort und das aufschlussreiche Telefonat.

Ihre mail ist sehr hilfreich für die weitere Diskussion.

Insbesondere die unterschiedlichen Beispiele mit den Erfahrungswerten dazu helfen sehr viel weiter.

Ich hoffe, es ist Ihnen recht, wenn ich unsere Verwaltungsmitarbeiter bitte ggfs. mit Ihnen Rücksprache zu halten.

Noch einmal herzlichen Dank und ein schönes Wochenende und weiterhin viel Erfolg für die schon wirklich sehr gute Radinfrastruktur.

Viele Grüße
Gudrun
Eschment-Reichert

Tel. 04181/283140

Am 08.05.26 um 12:07 schrieb Gaffga, Gregor:

Sehr geehrte Frau Eschment-Reichert,

herzlichen Dank für Ihre Anfrage und das freundliche Telefonat.

Dass bogenförmige Rampen von Radfahrenden nicht angenommen würden, kann ich überhaupt nicht bestätigen. Wir haben mehrere Hundert bis mehrere Tausend Radfahrende pro Tag auf dieser Infrastruktur. Unfallauffälligkeiten, die auf die Form der Rampe zurückzuführen seien, sind nicht bekannt.

Auch das Regelwerk der FGSV enthält meines Wissens keine Aussagen in diese Richtung.

In Konstanz finden sich gebogene Rampen / Spindeln für den Radverkehr an folgenden Stellen:

1. Über die B33: <https://osm.org/go/0C3QWxnJV--?layers=Y&m=>
2. Nordende der Europabrücke: <https://osm.org/go/0C3QcHRCf--?layers=Y&m=> und <https://osm.org/go/0C3QcFU9W--?layers=Y&m=>
3. Südseite der Europabrücke: <https://osm.org/go/0C3QZUd~b--?layers=Y&m=>
4. Über die Europastraße: https://osm.org/go/0C3QS_gR6--?layers=Y&m=
5. Alte Rheinbrücke: <https://osm.org/go/0C3Qbatu7--?layers=Y&m=> und <https://osm.org/go/0C3QbOFTH--?layers=Y&m=>

Sie können sich die Stellen bei Bedarf auch auf Google Maps oder einem anderen Kartendienst im Luftbild anschauen.

Es kommt bei der Planung auf ein paar Details der Ausführung an:

- Am wichtigsten ist die Breite. Positivbeispiel ist hier o.g. Nr. 5. Gebogene Rampen müssen breiter sein als gerade Rampen, weil sich Radfahrende in die Kurve legen und der Platzbedarf steigt. Auch bergauf ist der Platzbedarf etwas größer als bei Geradeausfahrt. Es ist ein Sicherheitsabstand zum Geländer einzurechnen.
- An zweiter Stelle steht der Radius. Bei o.g. Beispiel Nr. 3 ist der Radius zu klein. Bei den Beispielen Nr. 1 und Nr. 5 ist der Radius angenehm zu fahren. Bei Nr. 2 eigentlich auch

- hier ist die Rampe allerdings zu schmal.
- Trennung von Fuß- und Radverkehr ist aufgrund der Sichtbeziehungen bei gebogenen Rampen noch wichtiger als bei geraden Rampen.

Zu den o.g. Beispielen will ich noch anmerken:

- Nr. 5:
Hier haben wir sehr hohe Rad- und Fußverkehrsstärken, was zu Konflikten führt. Das hat m.E. nichts mit der Form der Rampe zu tun, sondern mit der Breite der jeweiligen Verkehrsflächen und der Zahl der Kreuzungspunkte zwischen Verkehrsströmen.
Außerdem schränken die sich anschließenden Unterführungen unter den Straßen die Sichtverhältnisse ein. Die gesamte Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr an der alten Rheinbrücke müsste man aus heutiger Sicht großzügiger dimensionieren.

Ich hoffe, dass Ihnen die Infos weiterhelfen.

Mit freundlichen Grüßen,

Gregor Gaffga
Radverkehrsbeauftragter

Stadt Konstanz | Amt für Stadtplanung und Umwelt
Abteilung Mobilität
Untere Laube 24 | Zimmer 5.20 | 78462 Konstanz
Tel. +49 7531 900-2994 | Gregor.Gaffga@konstanz.de

Die Stadt Konstanz bei Instagram | YouTube | Facebook

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: Gudrun Eschment-Reichert <esch-reich@gmx.de>
Gesendet: Freitag, 8. Mai 2026 09:12
An: Gaffga, Gregor <Gregor.Gaffga@konstanz.de>
Betreff: Radverkehrsrampe über den Rhein

Guten Herr Gaffga,

vorweg möchte ich Ihnen ein großes Lob für die Radinfrastruktur aussprechen.
Für uns als Touristen war es vorbildlich und wir haben es sehr genossen!

Nun zu meiner Frage bzw. Bitte:

Ich bin Mitglied im Gemeinderat und bei uns wird gerade eine Rampe für eine Fußgänger-/Radbrücke geplant.
Unsere Verwaltung lehnt eine gewendelte Rampenführung ab, mit der Begründung dies würde nicht angenommen und sei gefährlich.
Scheinbar hat da jemand schlechte Erfahrungen gemacht.

Ich vermute, es liegt an der Ausführung, enge Radien und schmal, die den Fahrkomfort negativ beeinflusst haben.

Meine Frage:

Wie wird die gewendelte Rampe in Konstanz angenommen und gab es diesbezüglich Probleme, Beschwerden etc.

Über eine kurzfristige Antwort würde ich mich sehr freuen.

Sie erreichen mich auch telefonisch unter 01702868208.

--

Viele Grüße
Gudrun
Eschment-Reichert

Tel. 04181/283140

Bilddokumentaion

ERA 2010

Überführungen, die vom Fußgänger- und Radverkehr gemeinsam genutzt werden, sind mindestens 4,00 m breit.

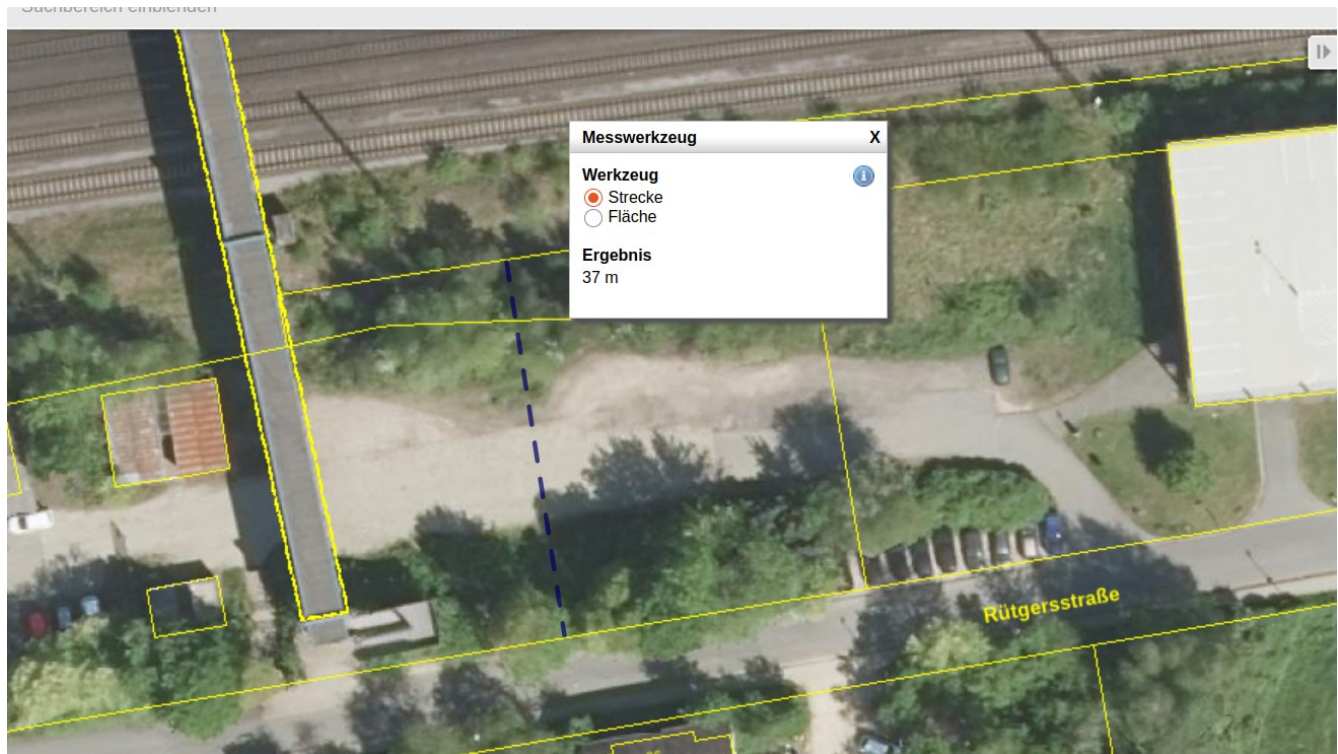


Bild 1 Fläche nördlich der Bahn

Radüberführung Rhein Konstanz

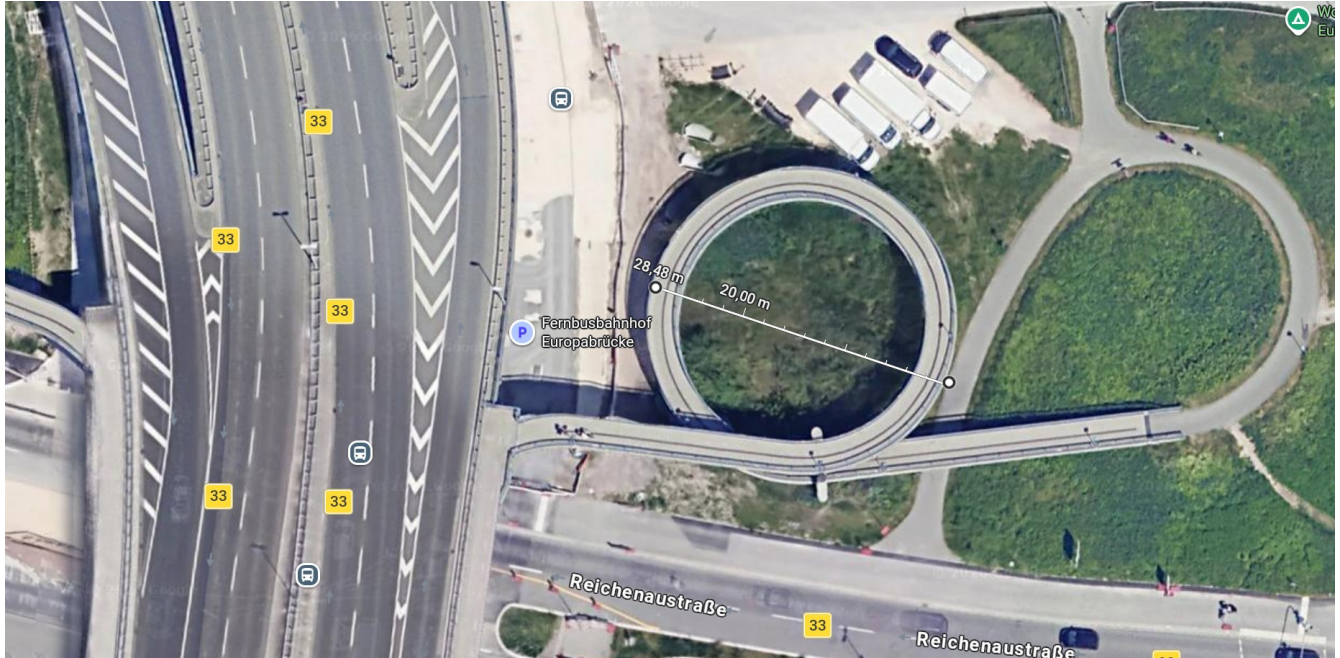


Bild 2 Lageplan Konstanz Europabrücke Nord



Bild 3 Konstanz Europabrücke Nord

gle Maps suchen



Restaurants

Hotels

Mögliche Aktivitäten

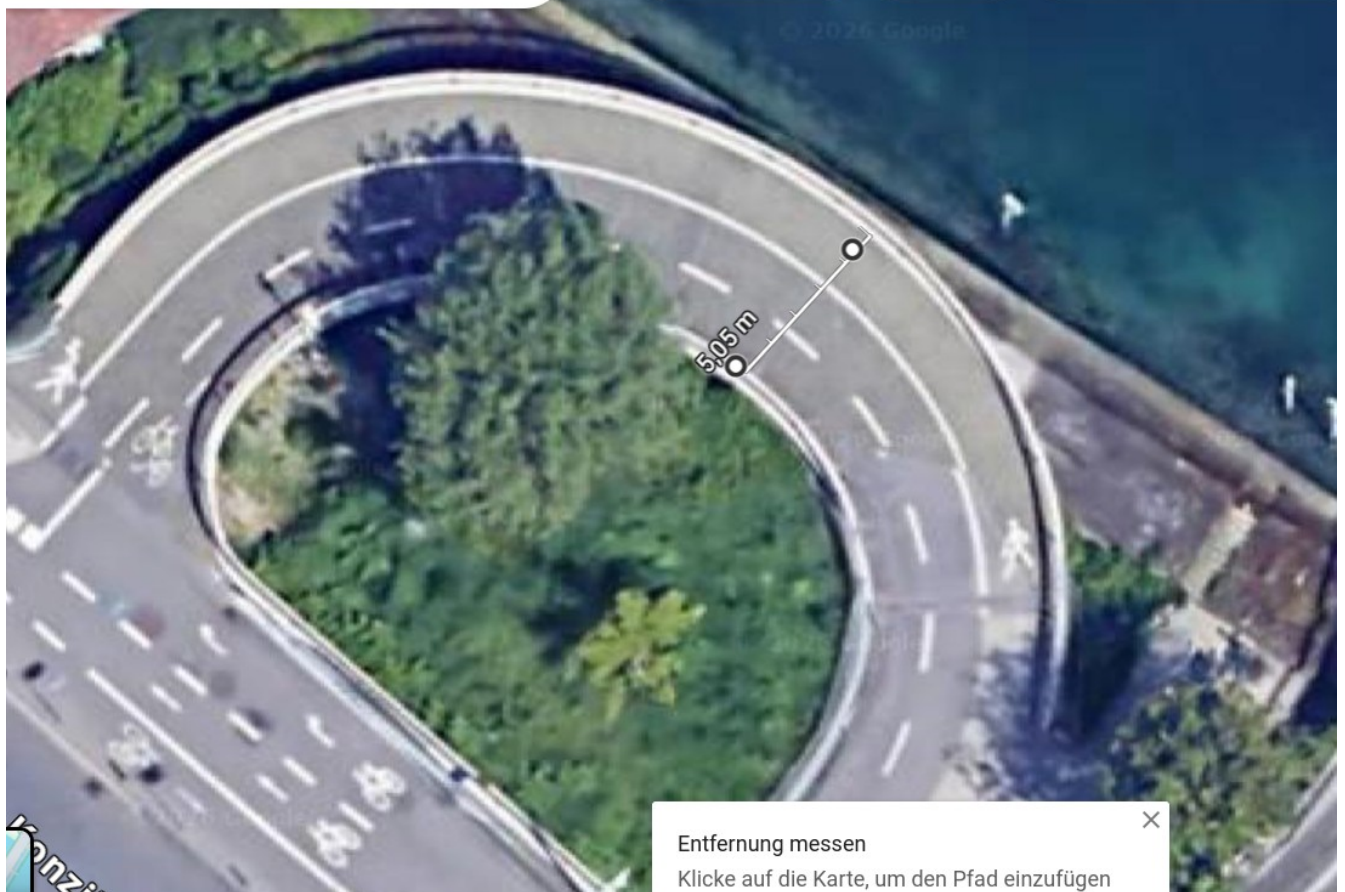


Bild 4 Konstanz Alte Rheinbrücke Süd



Bild 5 Hamburg Bürgerweide Beispiel für Lärmschutz zwischen Wohnblöcken, hier allerdings mit Durchfahrtbeschränkung