

Qualitätspakt

Bodensee-Radweg

Der Bodensee – eine Pionierregion
für fahrradfreundliche Mobilität



www.aktivmobil-bw.de/aktuelles/news/ein-qualitaetspakt-fuer-den-bodensee-radweg

Großer Wurf oder politisches Theater?

Anfang September 2025 verkündete Verkehrsminister Winfried Hermann in Hagnau den neuen „Qualitätspakt Bodensee-Radweg“. War das der Beginn eines neuen Zeitalters und kommt das Sondervermögen jetzt am Bodensee an?

Der Bodensee-Radweg ist wie viele andere touristische Radfernwege in Deutschland vom ADFC als Qualitätsradroute zertifiziert und hatte bisher 4 von 5 Sternen inne. Bei der letzten Zertifizierung verlor der Bodensee-Radweg einen Stern und fiel damit in der Bewertung ins Mittelfeld der deutschen Radfernwege ab.

Jeder, der den Bodensee kennt, weiß, dass die wunderbare Landschaft und die zahlreichen Sehenswürdigkeiten die volle Punktzahl verdienen. Doch bei der Zertifizierung fließt mehr ein: Die Bewertung der Verkehrsbelastung und der Breite der Wege hat zusammen eine Gewichtung von 35 % auf das Ergebnis. Genau bei diesen Kriterien liegen die größten Defizite am Bodensee-Radweg, also ist das Ergebnis wenig überraschend. Dass es zur Abwertung kam, lag auch daran, dass die bisherigen 4 Sterne offenbar nur sehr knapp erreicht wurden. Dieser Weckruf wurde von den Verantwortlichen nicht überhört. Anfang 2025

entstand in Baden-Württemberg die Initiative für einen Qualitätspakt, der alle Anrainer des Bodensees einbeziehen sollte. Es wurde eine gemeinsame Qualitätsentwicklung des Bodensee-Radwegs beschlossen und die Geschäftsstelle des Bodensee-Radwegs bei der IBT (Internationale Bodensee Tourismus GmbH) damit beauftragt.

Unsere Österreichischen und Schweizer Nachbarn sind als Mitglieder der IBT einbezogen, doch den Qualitätspakt haben sie nicht unterschrieben. Warum auch? Was dachten sich wohl die Bregenzer, die ihren Radweg von Hörbranz auf der Pipeline bis in die Innenstadt in den letzten Jahren grandios umgebaut hatten – ganz ohne Qualitätspakt? Oder die Schweizer, die seit langem konsequent an der Verbesserung der Radwege arbeiten – nicht nur am Bodensee?

Im Bodenseekreis wurde der Qualitätspakt vom Landratsamt und von 10 der 11 Städte und Gemeinden am Bodensee unterschrieben. Eriskirch ist nicht dabei, im Eriskircher Ried scheint es wohl keine Probleme zu geben.

Der Qualitätspakt enthält fünf Maßnahmen Schwerpunkte:

- Entflechtung des Verkehrs
- Umverteilung vorhandener Verkehrsflächen
- Sicherheit gewährleisten
- Regelwerke, Rechtsrahmen nutzen
- Zusammenarbeit von Baulastträgern und relevanten Akteuren

Zur Entflechtung heißt es darin: „*Unterschiedliche Verkehrsarten (Rad-, Fuß-, Kfz-, Lastverkehr) werden in Zukunft entlang des Bodensee-Radwegs, wo immer möglich und wo immer notwendig, getrennt voneinander geführt. Vor allem in*

Bereichen mit hohem Verkehrsaufkommen – egal welcher Art – sollen separate Verkehrsführungen eingerichtet werden, die den unterschiedlichen Sicherheitsbedürfnissen und den unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Platzbedürfnissen gerecht werden.“

Man reibt sich die Augen: In Friedrichshafen wurde 2024 der Bodensee-Radweg auf die Fahrbahn der Friedrichstraße verlegt – mehr Infos dazu im Innenteil der Zeitung, und 2025 unterschreibt der Baubürgermeister einen Qualitätspakt, in Zukunft das Gegenteil zu tun? Wird in Sipplingen jetzt die 25 Jahre alte Idee eines Radweg-Stegs südlich der Bahnlinie Realität? Oder wird die Durchfahrt im Schloss Maurach für Radler geöffnet? Nein, denn die gewinnorientierten Zisterzienser, denen das Schloss gehört, haben nicht unterschrieben.

Hellhörig wird man auch bei der „Zusammenarbeit von Baulastträgern und relevanten Akteuren“: Haben die IBK (Internationale Bodensee-Konferenz), die IBT, die Regierungspräsidien, die Landratsämter und die Städte und Gemeinden bisher etwa nicht zusammengearbeitet? Warum soll das durch eine neue Geschäftsstelle in Konstanz fundamental anders werden?

Ob sich jetzt eine Aufbruchsstimmung in den zuständigen Verwaltungen breit macht und die Kämmerer und Gemeinderäte das nötige Geld freigeben, um wirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Wege am Bodensee zu finanzieren, ist abzuwarten.

Wird es der große Wurf oder war die Radtour des Ministers mit der Politprominenz im September 2025 doch nur politisches Sommertheater? bg

Interview

In unserer Interview-Serie kommen Persönlichkeiten aus dem Bodenseekreis zu Wort, die zum Radfahren etwas zu sagen haben.

Ralf Meßmer ist Bürgermeister der Gemeinde Oberteuringen und beantwortet Fragen von Juergen Schleinitz.

ADFC: Welchen persönlichen Bezug haben Sie zum Fahrradfahren?

Meßmer: Ich bin weder leidenschaftlicher Radsportler noch unternehme ich regelmäßig ausgedehnte E-Bike-Touren am Wochenende. Da meine Tochter nicht Fahrrad fahren kann, sieht unsere familiäre Wochenendgestaltung entsprechend anders aus. Dennoch verbinde ich sehr schöne Erinnerungen mit dem Fahrradfahren aus meiner eigenen Kindheit: Gemeinsam mit meinen Eltern habe ich längere Radtouren unternommen, sogar eine mehrtägige Rundreise durch Holland.



Heute nutze ich das Fahrrad vor allem für kürzere Wege, etwa ins Rathaus oder zum Tennistraining. Dabei schätze ich besonders die Flexibilität des Fahrrads sowie die Bewegung an der frischen Luft.

ADFC: Der Radweg an der L 204 von Hefigkofen nach Urnau kann gebaut werden! Aber es ist weiterhin keine radgerechte Querung über die B 33 in Sicht. Welche Möglichkeiten sehen Sie hier, zum Beispiel eine Querung zur Tulpenstraße, und wer kümmert sich darum?

Meßmer: Es ist sehr erfreulich, dass es uns im Sommer 2025 gelungen ist, mit allen Grundstückseigentümern entlang der geplanten Radwegtrasse eine Einigung zu erzielen. Damit steht dem Bau des Radwegs durch das Land nun hoffentlich nichts mehr im Wege. Nach Auskunft des Landes ist die Umsetzung derzeit für das Jahr 2027 vorgesehen.

Eine sichere Querung der B 33 für den dann hoffentlich zunehmenden Radverkehr wäre aus unserer Sicht wünschenswert. Mit der bestehenden Ampelanlage in Hefigkofen gibt es zumindest bereits eine Möglichkeit, die Bundesstraße sicher zu queren.

Mittelfristig zeichnen sich zwei Entwicklungen ab, die eine Verbesserung begünstigen könnten: Zum einen soll der Lärmaktionsplan voraussichtlich 2027 fortgeschrieben werden. Sollte es dabei zu einer ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierung auf der B 33 kommen, würde dies auch die Verkehrssicherheit für Radfahrer erhöhen. Zum anderen plant der Bund für das Jahr 2029 eine Sanierung der B 33.

Im Zuge dieser Maßnahme könnte eine bauliche Lösung für eine sichere Radquerung mitgedacht und ver-

... lesen Sie weiter auf Seite 8

Inhalt

Bodenseekreis	2 - 3
Ravensburg	4
Konstanz	5
Friedrichshafen	6 - 7
Letzte Seite	8

Neuer „Geisterfahrer-Radweg“ nach Riedheim

MARKDORF ▪ Im Südosten von Markdorf wurde 2025 entlang der K 7742, bekannt als „Müllstraße“, ein etwa 200 m langer neuer Rad- und Gehweg im Bereich der Baustelle der Straßenmeisterei gebaut. Der VCD und ADFC hatten sich jahrelang dafür eingesetzt, an diesem kurzen Verbindungsstück Richtung Riedheim auch auf der Südseite einen Radweg vorzusehen. Der neu gebaute Weg auf der Nordseite ist zwar besser als gar keiner, doch stadtauswärts ist er wegen des Umwegs und der vielen engen Kurven wenig attraktiv. Vor allem sind Radfahrer dadurch gezwungen, die Ein- und Ausfahrt zum geplanten Neubaugebiet „Klosterörschle“ linksseitig – also in der „falschen“ Fahrtrichtung – zu querren, mit einem erhöhtem Unfallrisiko. Schon vor einigen Jahren wurde vom Arbeitskreis Radverkehr der Stadt Markdorf für dieses kurze Stück vom „Schneiderkreisel“ bis zur Abzweigung nach Riedheim der Bau von beidseitigen Rad- und Fußwegen befürwortet. Es wurde dann jedoch vom Landkreis als Baulasträger nur ein einseitiger Weg geplant, weil dies billiger ist und weniger Platz benötigt. Besonders enttäuschend war, dass auf Drängen von Markdorfs Bürgermeister Riedmann im Kreistag sogar abgelehnt wurde, den Bau des zweiten Wegs im Zuge des Kreis-Radverkehrskonzepts nochmals zu prüfen. Selbst wenn angesichts knapper Kassen momentan der zweite

Weg nicht finanziert werden kann, so sollten Stadt und Landkreis beim Bau von Bauhof und Straßenmeisterei zumindest den Platzbedarf für einen zweiten Weg freigehalten, damit hier keine dauerhafte Schwachstelle für den Radverkehr zementiert wird. Denn künftig wird dieser Radweg erheblich mehr Bedeutung gewinnen, wenn die geplanten neuen Bahn- und Bushaltestellen bei der Firma Wagner und die im Radkonzept vorgesehenen beidseitigen Radwege zum „Turbokreisell“ gebaut werden. Landrat Prayon hatte vor einiger Zeit seine Begeisterung für die Fahrradstadt Kopenhagen geäußert. Für ein wirklich attraktives Radwegnetz müssen dann aber auch Lösungen ermöglicht werden, die über die heutigen Minimalstandards hinausgehen. Während innerorts in der Regel beidseitige Radwege gebaut werden sollen, sind außerorts normalerweise nur einseitige Radwege vorzusehen, wobei in begründeten Fällen auch beidseitige Wege möglich sind. Momentan liegt diese Strecke unmittelbar hinter dem Ortsausgang und ist somit außerorts. Mit der geplanten Bebauung im Süden und Norden der K 7742 könnte sich dies jedoch in den nächsten Jahren ändern. Dann wird man sich womöglich über die kurzfristige Planung der Bauprojekte ärgern, falls dadurch nicht mehr genug Platz für den Bau eines zweiten Wegs mehr besteht. fs



„Griff ins Klo“ bei der Radwegplanung: Am Schneiderkreisel geht es auf der Südseite nicht weiter zum Abzweig nach Riedheim in nur 200 m Entfernung. VCD und ADFC fordern, hier den Platz für einen zweiten Rad- und Fußweg freizuhalten. fs



Während an der neuen Radweg-Furt am Schneiderkreisel ebene Übergänge gebaut wurden, gibt es beim neuen Kreisverkehr ca. 2 cm hohe Absätze. Das ist vor allem auf der Seite, wo gar kein Wasser geführt werden muss, völlig unnötig! fs



Auf der Bautafel der Straßenmeisterei gibt es einen breiten Grünstreifen zwischen dem Gebäude und der Kreisstraße, wo ein Rad-/Gehweg problemlos Platz hätte. In den Bauplänen ist dort jedoch eine Reihe mit weiteren Parkplätzen vorgesehen. fs



An der Querung des neuen Rad- und Fußwegs über die Zufahrt zum Neubaugebiet „Klosterörschle“ muss der Radverkehr „Vorfahrt gewähren“, wie es an Kreisverkehren außerorts üblich ist. Nach dem Bau des neuen Wohngebiets kann die Straße zum Innerorts-Bereich werden, dann müsste hier Vorrang für Rad- und Fußverkehr gelten. Und es wäre auch ein zweiter Radweg auf der anderen Seite der Kreisstraße vorzusehen. Solange hier kein Kfz-Verkehr fährt, sollten die Vorfahrt-Gewähren-Schilder abgeklebt werden! fs

Markdorf eröffnet erste Fahrradstraße

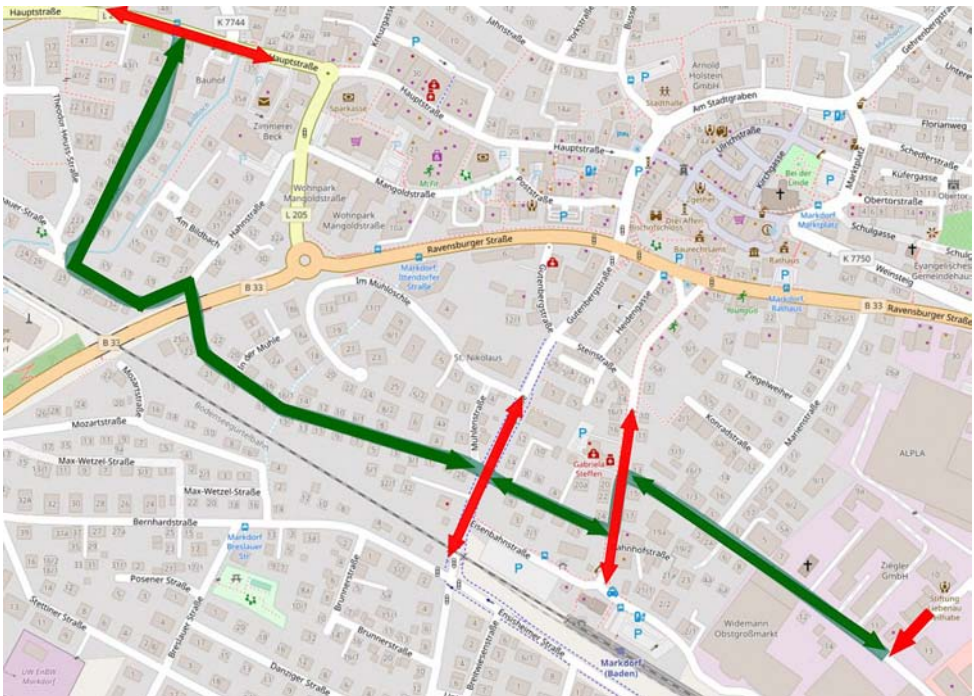
MARKDORF ▪ Der ADFC hatte die lückenhaften Radverbindungen in Markdorf schon seit Jahren angemahnt, im August 2025 war es endlich soweit: Auf Grundlage des Radverkehrskonzepts aus dem Jahr 2020 wurden Fahrradstraßen in der Grivitenstraße, der Hahnstraße, der Eugeniestraße sowie im westlichen Schießstattweg eingerichtet. Damit hat die Stadt Markdorf die erste wichtige innerstädtische Verbindung für den Radverkehr geschaffen – aus Kostengründen vorläufig in „kleiner“ Lösung. Für diesen ersten Schritt der kleinen Lösung wurden die Zufahrten zu den einzelnen Abschnitten mit Beschilderung und großen markierten Piktogrammen

auf der Fahrbahn verdeutlicht. Zudem wurde die Anzahl der Straßenparkplätze angepasst bzw. reduziert, der Kfz-Verkehr ist nur noch für Anlieger zugelassen. Um dem Qualitätsstandard für Radverkehrsanlagen zu entsprechen, fehlt dieser kleinen Lösung allerdings noch die Verbindung der einzelnen Segmente über die Gutenbergstraße und die Bahnhofstraße, inklusive entsprechender Vorfahrtsregelungen und Straßenmarkierungen. Der ADFC begrüßt die aktuelle Realisierung ausdrücklich und wird sich gleichzeitig für die zukünftige Komplettierung der Trasse sowie für die Entschärfung der Verbindungsstellen einsetzen. Die Akzeptanz zur Fahrradstraße ist unter Radfahrenden sehr hoch und es deutete sich bereits in den Herbstmonaten eine Verlagerung von Radverkehr hin zu den neuen Fahrradstraßen an. Besonders für Schülerinnen und Schüler bieten die Fahrradstraßen das Potenzial für sicherere Schulwege. Etwas weniger erfreulich sind hingegen die Rückmeldungen bezüglich des Kfz-Verkehrs: Die Zahl der Kraftfahrzeuge und deren Durchschnittsgeschwindigkeit gingen nach der Einführung demnach nur leicht zurück. Das Verbot des Durchgangsverkehrs wird offenbar weitgehend ignoriert – ein

bekanntes Problem vieler Fahrradstraßen in der Anfangsphase. Der ADFC Bodenseekreis will deshalb dranhängen. Ziel ist es, gemeinsam mit der Stadt und den zuständigen Behörden nachzubessern, die Verbindungsstellen zu entschärfen und die Regeln der Fahrradstraße auch im Alltag durchzusetzen. Denn nur so kann aus dem guten Ansatz ein echter Sicherheitsgewinn für den Radverkehr werden. ur



Die Eugeniestraße ist ein Teilstück der Fahrradstraße und wird – trotz Anlieger frei – von Kfz gerne zur Durchfahrt genutzt. ur



Die neue Fahrradstraße (grün) führt südlich des Stadtkerns durch die Grivitenstraße, Hahnstraße, Eugeniestraße und den westlichen Schießstattweg. Unterbrechungen durch den Vorrangverkehr (rot) gibt es an der Gutenbergstraße und Bahnhofstraße. VIA

Kein Wille, kein Schild

BODENSEEKRIS • Im Jahr 2020 wurde in der Novelle der Straßenverkehrsordnung ein Mindest-Überholabstand zwischen Kfz und Radfahrern von 1,5 m innerorts und 2,0 m außerorts eingeführt.

Die im Jahr 2021 vom ADFC im Bodenseekreis durchgeführten Seitenabstandsmessungen zeigten eindeutig auf, dass die Mehrheit der Kfz den Abstand zu Radfahrern beim Überholen unterschreitet: Bei den insgesamt 3.643 gemessenen Überholvorgängen hielten innerorts nur 43 % aller Kfz den Abstand von 1,5 m und außerorts nur 17 % einen Abstand von 2,0 m ein!

Durch diese Abstandsmessungen wurde die alltägliche Gefährdung von Radfahrern mit Zahlen belegt, die gerade außerorts einen dringenden Handlungsbedarf aufzeigten. Der ADFC forderte deshalb von den Be-

hörden im Bodenseekreis Maßnahmen wie Hinweistafeln an Straßen oder Informationskampagnen. Leider gab es seither keine Aktivitäten des Landkreises oder der Städte und Gemeinden, was sehr bedauerlich ist.

Dass Informationstafeln verkehrsrechtlich möglich sind, beweisen andere Bundesländer seit langem. Selbst im benachbarten – eher konservativen – Bayern stand 2025 an der B 12 im Landkreis Lindau so ein Schild. Und unsere europäischen Nachbarn kennen Hinweise zum Überholabstand schon lange.

Es liegt nicht am deutschen Straßenverkehrsrecht, dass von den Behörden im Bodenseekreis Abstandsschilder – nicht einmal als zeitlich begrenzte Kampagne – abgelehnt werden. Sind es womöglich die „entscheidenden“ Personen, die es verhindern? bg



An der B 12 bei Niederhaus im Landkreis Lindau wurde von der Kreisverkehrswacht ein großes Plakat zum Seitenabstand beim Überholen aufgestellt. Die Aktion wurde unterstützt vom DVR, von der Unfallversicherung Bayern sowie vom Landesinnenministerium und Bundesverkehrsministerium. Im Bodenseekreis wurden solche Plakate von den Behörden abgelehnt. bg



Hinweisschilder zum Überholabstand gibt es in anderen europäischen Ländern schon lange. Links ein Beispiel aus England, rechts aus Frankreich. bg



Hopfen und Malz verloren

TETTANG • Seit 1986 gilt auf der alten B 467 an Sonn- und Feiertagen ein Fahrverbot für Kraftfahrzeuge, um zumindest an diesen Tagen ein sicheres und entspanntes Radeln zu ermöglichen.

Die Fahrverbotsschilder wurden trotz Polizeikontrollen von vielen Autofahrern ignoriert, weswegen die Stadt Tettang im Jahr 2006 schließlich zwei Schranken installierte: In Argenhardt und an der Einmündung Gießenbrücke. Seither konnten Radler, v.a. auch Familien mit kleinen Kindern, an Sonn- und Feiertagen zwischen Ostern und Oktober die Straße sicher und sorgenfrei nutzen. Die beiden Schranken wurden im Sommerhalbjahr an jedem Sonn- und Feiertag morgens geschlossen und abends wieder geöffnet. Der Schrankendienst wurde zunächst von den Tettanger Grünen ehrenamtlich durchgeführt. 2012 übernahmen Eltern des St. Gallus-Kindergartens den Dienst und erhiel-

ten dafür von der Stadt eine kleine Entlohnung für die Kindergartenkasse, zuletzt 1200 Euro pro Jahr.

Wegen der angespannten finanziellen Lage der Stadt wurde im Oktober 2025 von der Stadtverwaltung beschlossen, diesen wertvollen Schrankendienst der Kindergarten-Eltern zu beenden. Es wurden keine anderen ehrenamtlichen Helfer gesucht, die den Dienst ab Ostern 2026 unentgeltlich erledigt hätten, auch ein Spendenaufruf fand nicht statt. Nicht einmal die Tettanger Aktionsgruppe „Sichere B 467 alt“, die von 2019 bis 2022 für die Fahrradstraße gekämpft hatte, wurde gefragt, ob sie den Schrankendienst übernehmen! Unglaublich, aber wahr: Stattdessen schaffte die Stadtverwaltung vollendete Tatsachen, denn direkt nach dem Gemeinderatsbeschluss, den bezahlten Schrankendienst zu beenden, wurden beide Schranken abgebaut – und (schlimmer geht's nimmer) sofort verschrottet! Ein Mitglied des Gemeinde-

Runde Sache für den Radverkehr

TETTANG • Über die hochfrequentierte Kreuzung an der Lindauer Straße in der Tettanger Südstadt, zwischen den Wohngebieten Oberhof und Schäferhof, wurde seit vielen Jahren kontrovers diskutiert.

Durch die unübersichtliche Verkehrssituation kam es immer häufiger zu Unfällen, so dass dieser Knoten als Unfallhäufungsstelle gilt. Damit war endgültig klar und es wurde auch vom Regierungspräsidium unterstützt, dass eine bauliche Verbesserung notwendig ist. Lange blieb offen, ob es aus Kostengründen eine preisgünstigere Ampelkreuzung mit „Vollsignalisierung“ oder den von vielen Tettangern erhofften Kreisverkehr geben wird.

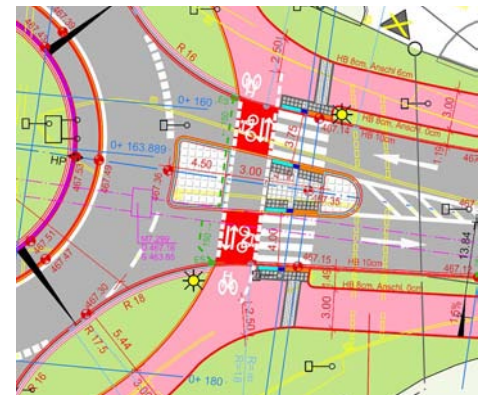
Im November 2025 gab der Gemeinderat endgültig grünes Licht für den Bau eines Kreisverkehrs. Vorausgegangen waren Planungen mit mehreren Entwürfen, die auch mit dem ADFC intensiv diskutiert wurden.

Erfreulich ist, dass die meisten Verbesserungsvorschläge des ADFC umgesetzt werden: Der umlaufende, von der Fahrbahn getrennte Fuß- und Radweg ist nun kreisförmig angeordnet, dadurch ergibt sich an den Kreisverkehrsästen eine fast rechtwinklige Querungssituation, was die Sichtbeziehung zwischen Radlern und Autofahrern verbessert.

Der umlaufende gemeinsame Geh- und Radweg hat eine Breite von 3 bis 4 m, darf mit dem Rad in beiden Richtungen befahren werden und ist an allen vier Querungen der Kreisverkehrszufahrten vorfahrtsberechtigt.

Die Ausleitungen auf die Schutzstreifen der Oberhofer Straße bzw. der Schäferhofstraße sollen mit 1,75 bzw. 2 m recht breit werden, wodurch an diesen Ästen die Fahrbahn schmaler wird, was zu geringeren Kfz-Geschwindigkeiten führt. Mit dem gleichen Ziel folgte die Stadt der Argumentation des ADFC, die Fahrbahnbreiten der Ein- und Ausfahrten des Kreisels im Vergleich zur ursprünglichen Planung zu reduzieren. Ebenso der Geschwindigkeitsreduzierung dient die baulich erhöhte Ausführung des Innenrings des Kreisverkehrs, wodurch der Innenring von Kfz seltener überfahren wird. Leider ignorieren Autofahrer Innenringe, die nur weiß markiert sind, und fahren dadurch zu schnell durch den Kreisverkehr.

Der Bau des Kreisverkehrs ist ab Ostern 2026 vorgesehen. dh



Der Planausschnitt zeigt den Kreisverkehrsast der Oberhofer Straße mit der bevorrechtigten Querung des Radweges und Fußgängerüberweges. TT



Die Lindauer Straße im Süden von Tettang mit der Kreuzung zum Oberhof und Schäferhof wurde in Zeiten der „autogerechten Verkehrsplanung“ gebaut. Mittlerweile ist der Knoten eine Unfallhäufungsstelle, weshalb er 2026 zu einem Kreisverkehr umgebaut wird. bg

rats hatte nach dem Beschluss explizit darum gebeten, die Schranken nicht zu demontieren, doch die Mühen der Verwaltung waren nicht mehr aufzuhalten.

Durch den Abbau der Schranken wurde also die einzige Möglichkeit vernichtet, mit Kindern einmal in der Woche im geschützten Straßenraum an den See radeln zu können. Zwar hat sich die Situation für Radler durch die Fahrradstraße wochentags durchaus verbessert, aber Autos fahren hier weiterhin – und im Winterhalbjahr bei offener Schranke auch sonntags, trotz eindeutigen Verbotsschild. Warum also sollte das im kommenden Sommerhalbjahr anders sein? Es werden somit im Sommerhalbjahr an Sonn- und Feiertagen wieder unerlaubterweise viele Autos und Motorräder auf der Fahrradstraße fahren, zu oft rücksichtslos, zu schnell mit waghalsigen Überholmanövern und mit viel zu geringem Seitenabstand.

Wir werden die Situation ab Ostern 2026 genau beobachten, wie früher auch Verstöße melden und auf Polizeikontrollen hoffen (die übrigens auch Geld kosten). Und wir werden wieder mit uneinsichtigen Autofahrern diskutieren und uns dabei beschimpfen lassen – schade. dh



Diese Schranke auf der alten B 467 setzte bisher an Sonn- und Feiertagen das Kfz-Fahrverbot durch. 2025 wurde die Schranke von der Stadt verschrottet. hs

Radinfrastruktur verbessert



Die nicht mehr gebrauchten Bushäuschen in Reute wurden in überdachte Radabstellanlagen verwandelt.

BAD WALDSEE ▪ Wegen einer Brückensanierung und im Zuge von Belagsarbeiten auf der L 285, der Verbindungsstraße zwischen Aulendorf und Gaisbeuren (B 30), haben die Stadt Bad Waldsee und das Regierungspräsidium Tübingen einige Verbesserungen für den Radverkehr auf die Straße gebracht.

Nach einer mehrmonatigen Bauphase wurde am 17. Dezember 2025 die L 285 zwischen Reute Durlachbrücke und Gaisbeuren Einmündung B 30 wieder frei gegeben.

Die Radverkehrsmaßnahmen, die umgesetzt wurden, sind gelungen:

- Breitere Schutzstreifen beidseitig in Reute und Gaisbeuren
- Beidseitige Fahrrad-Piktogramm-Kette in Reute mit Tempo 30 (Lärmschutz)
- Erneuerter und verbreiteter Geh- und Radweg zwischen Reute und



Kurz vor der Einmündung in die B 30 in Gaisbeuren endet der Schutzstreifen abrupt. Wie geht es für Radfahrende sicher weiter?

Gaisbeuren mit modernisierter Beleuchtung

- Zusätzliche Querungshilfe am Ortseingang von Gaisbeuren.

Eine sinnvolle Lösung ist, dass zwei nicht mehr gebrauchte Bushäuschen in Reute mit Radbügeln ausgestattet wurden und nun als überdachte Radabstellanlagen dienen. Radfahrende, die den Schulbus oder den Schnellbus nach Ravensburg nutzen, werden sich darüber freuen.

Kritisch anzumerken wäre allenfalls, dass der eine oder andere Pfeil bei der Ein- oder Ausleitung in den Zweirichtungs-Rad-/Gehweg zwischen Reute und Gaisbeuren dort für mehr Klarheit sorgen könnte, wo die Fahrbahn überquert werden muss. Und in Gaisbeuren endet der Schutzstreifen kurz vor der Einmündung in die B 30 abrupt ohne Hinweis, wie es für Radfahrende sicher weiter geht.



Die neue Querungshilfe am Ortseingang von Gaisbeuren funktioniert, Pfeile bei der Ein- und Ausleitung auf den Rad-/Gehweg wären hilfreich.

Neues Konzept: Nur eine halbe Sache

KREIS RAVENSBURG ▪ Das Radverkehrskonzept des Landkreises aus dem Jahr 2015 soll bis 2026 angepasst und auf den neuesten Stand gebracht werden, da sich viele Anforderungen z. B. durch E-Bikes und Lastenräder und gesetzliche Vorschriften geändert haben. Natürlich haben auch Verbände wie der ADFC oder der VCD bei der Gestaltung engagiert mitgearbeitet.

Am Anfang des Entwurfsprozesses waren wir begeistert: Das Konzept sah

Fahrradparker · Werbe-Fahrradstände
Fahrradgaragen · Fahrradüberdachungen
Sperrposten

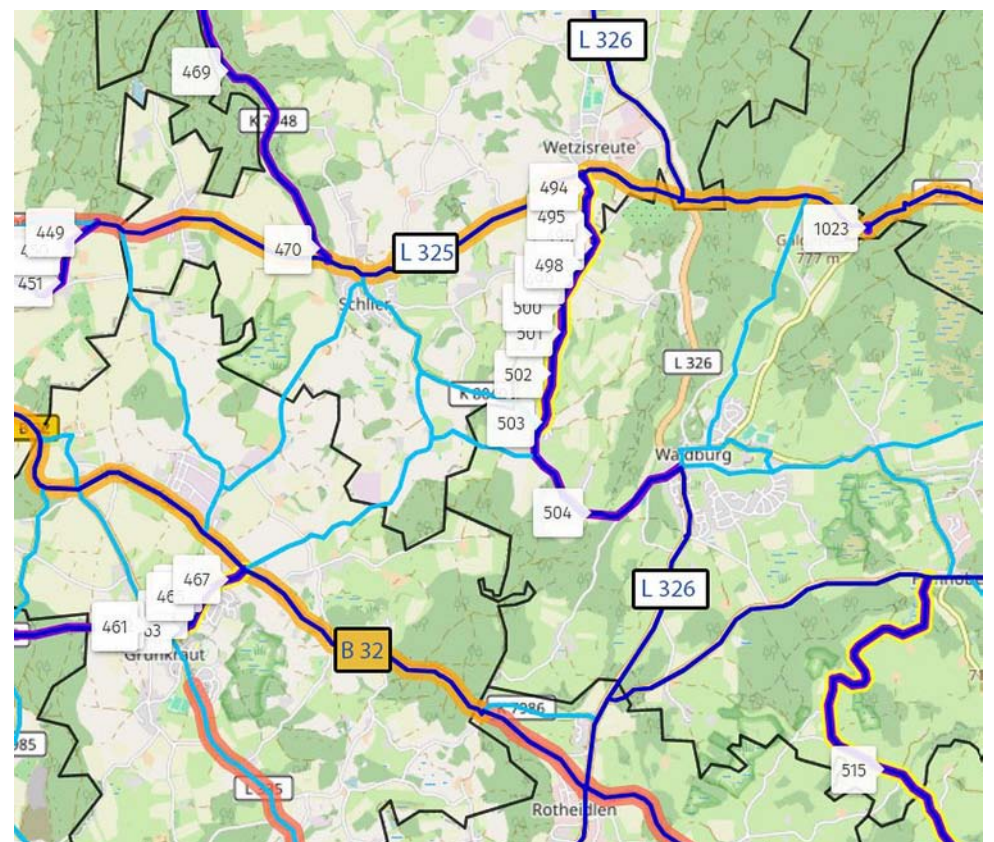
kilian
Fahrradpark-Systeme

Hartmut Kilian
Keplerstr. 11 · 72762 Reutlingen
Telefon 07121 / 33 89 25 · Telefax 07121 / 33 91 75
www.kilian-rt.de

vor, dass ein Angebots-Netzwerk erstellt werden soll, d. h. die Radrouten verlaufen dort, wo Radfahrer sich die Strecken wünschen: direkt und komfortabel. Die Radrouten sollten nicht auf Umwegen oder im Abseits geführt werden, folglich wären viele Routen des Radverkehrs-Hauptnetzes entlang von Landes- oder Bundesstraßen zu führen.

Als im Dezember 2025 die erste Version der Maßnahmenvorschläge herausgegeben und diskutiert wurde, folgte die Ernüchterung: Es waren nur Maßnahmen für Kreis- und Gemeindestraßen, nicht aber für Landes- oder Bundesstraßen enthalten. Damit sind so wichtige Verbindungsrouen wie Ravensburg–Wangen, Altshausen–Hoßkirch oder Isny–Leutkirch im neuen Konzept nicht enthalten.

Gerade auf viel befahrenen Bundes- und Landesstraßen sind aber Maßnahmen notwendig, während man auf wenig befahrenen Kreisstraßen auch jetzt schon gut radeln kann. Das neue Radverkehrskonzept ist damit nur eine halbe Sache.



Ausschnitt des neuen Radverkehrskonzepts des Landkreises: Die Nummern zeigen die Maßnahmen an Kreis- und Ortsstraßen. An Landes- oder Bundesstraßen enthält das Radverkehrskonzept leider keine Maßnahmen, damit fehlen wichtige Verbindungen für den Radverkehr.

Radfurten und Querungsstellen für den Fußverkehr besser gestalten

ISNY ▪ Beim Themenabend Radfahren, den die ADFC-Ortsgruppe Isny/Argenbühl im November 2025 in Isny veranstaltete, ging die Referentin Farina Schättiger, 2. Vorsitzende der Ortsgruppe, unter anderem auf unterschiedliche Ausführungen von Querungsfurten ein.

Bei Einmündungen zweier Straßen verdeutlichen Querungsfurten mit roter Farbe, teilweise auch mit Aufpflasterung, dass der querende Fuß- und Radverkehr hier Vorrang hat. Dass es gut gemeint, aber nicht immer gut gemacht ist, verdeutlichte Schättiger an Beispielen in Isny.

Es gibt Querungsfurten, die nah entlang der Hauptstraße verlaufen. Dies führe dazu, dass diese oft vom wartenden Kfz-Verkehr blockiert würden. Querender Fuß- und Radverkehr werde behindert, die Menschen müssten sich zwischen den wartenden Fahrzeugen hindurchzwängen.

Viel besser seien in dieser Hinsicht Querungsfurten, die die einmündende Straße mit Abstand zur Hauptstraße

queren. Schättiger zählte die Vorteile auf: Weil die wartenden Kraftfahrzeuge abseits der Querungsfurt genügend Aufstellfläche hätten, um das Verkehrsgeschehen auf der Hauptstraße zu beobachten, ohne die Furt zu blockieren, könnten Fuß- und Radfahrer ungestört die Furt benutzen. Zusätzlich entzerre solch eine Querung auch den Abbiegevorgang des Kfz-Verkehrs: Abbiegen und Vorrang gewähren würden nicht gleichzeitig, sondern nacheinander die Konzentration der Autofahrer verlangen. Würde beispielsweise ein Autofahrer von der Hauptstraße kommend links in die Seitenstraße abbiegen, könne er erst die Lücke im Gegenverkehr abpassen und abbiegen und erst dann mit voller Konzentration dem querenden Fuß- und Radverkehr Vorrang gewähren.

Straßenverkehrsrechtlich wichtig ist bei solchen abgesetzten Furten, dass der Abstand der Furt von der Einmündung maximal fünf Meter beträgt, sonst darf der Radverkehr nicht bevorzugt werden.

Besonders wichtig sind die Sichtverhältnisse an Einmündungen: Fahrzeuge müssen schon beim Halten vor der Furt ausreichend Sicht nach links und rechts auf den Verkehr in der Vorfahrtsstraße haben. Generell sollten Radfurten rot eingefärbt sein, weiße unterbrochene Blockmarkierungen beidseits erhalten und mit Radpiktogrammen gekennzeichnet werden. Außerdem sind in den aktuellen Mus-



Eine Querungsfurt, die nah an der Fahrbahn verläuft und daher von wartenden Kfz wegen der Sichtverhältnisse oft blockiert wird. Rad-Piktogramme, Blockmarkierungen und Pfeile fehlen an dieser Furt.

terlösungen des Landes Baden-Württemberg für Zweirichtungsradwege auf den Furten zusätzlich Richtungspfeile vorgeschrieben. An einigen Querungsfurten in Isny gibt es also noch Optimierungsbedarf.

Link zu den Musterlösungen:
www.aktivmobil-bw.de/regelungen-arbeitshilfen/standards-und-musterloesungen/baden-wuerttemberg



Beispiel einer Furt, die mit der nach hinten versetzten Streckenführung eine Aufstellfläche für den wartenden Kfz-Verkehr bietet. Die Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrer beim Ab-/Einbiegen wird entzerrt.

Was lange währt...



Der neue verkehrsberuhigte Bahnhofvorplatz in Konstanz ist seit Oktober 2025 eine autofreie Zone und wurde barrierefrei umgebaut. rs

KONSTANZ • Der seit 14 Jahren geplante barriere- und autofreie Bahnhofvorplatz in Konstanz ist fertig! 2023 wurde mit dem Umbau des Lago-Kreisels begonnen, im Oktober 2025 konnte der barrierefreie Zugang ins Bahnhofsgebäude, die autofreie Zone zwischen Kreisverkehr und Parkhaus Marktstätte, versehen mit aufwändig gepflanzten Bäumen und Sitzgelegenheiten fertiggestellt werden. Es wurden viele, aber leider zu wenige Fahrradstände aufgestellt.

Wann wird der letzte Autofahrer verstanden haben, dass man nicht mehr vom Lago zur Alten Rheinbrücke und umgekehrt fahren kann? Das „C-Konzept“, was den MIV-Zugang zum Bahnhofplatz verhindern und einen barrierefreien Zugang zum Bahnhof ermöglichen soll, steckt offensichtlich noch in den Kinderschuhen und bedarf dringend einer Verkehrsregelung am Schnetktor und Döbele, sonst wird die Innenstadt durch den Einkaufsverkehr wie eh und je verstopft.

Klar ist jedoch, dass hunderte radelnde Pendler jeden Morgen verzweifelt versuchen, einen Fahrradabstellplatz in Bahnhofsnähe zu ergattern. Gatter ist das richtige Wort, denn v.a. die hölzernen Absperrungen um die neuen Bepflanzungen werden jeden Morgen zu „Ersatzfahrradständen“. Allein dieser Sachverhalt macht die Notwendigkeit eines großen Fahrradparkhauses mehr als deutlich! Und trotzdem wird in Konstanz heftig darüber diskutiert:

Zu teuer, nicht nötig, „um in die Stadt zu fahren, brauche ich doch kein Parkhaus!“, hässlich...

Dass eine Stadt, die 37 Prozent Anteil Fahrradverkehr am Modal-split vorweisen kann, auch eine ordentliche Abstellmöglichkeit für die Fahrräder der Pendler, eine Ladestation für E-Bikes (auch der touristischen Gäste), einen Reparaturservice und evtl. eine Waschanlage bieten sollte, wird unterschlagen oder verdrängt.

Ja, so eine Fahrrad-Station kostet und wird nie kostendeckend laufen. Aber wie viele versteckte und offene Subventionen bekommt der Autoverkehr, der deutlich weniger zum Klimaschutz beiträgt als der Radverkehr? Also her mit der Fahrrad-Station, dann ist auch der Bahnhofplatz vollendet! rs



Der Bahnhofvorplatz ist vorbildlich – die Radabstellanlagen sind unzureichend. rs

Fahrradstraßen haben es schwer

KONSTANZ • Was die für Radelnde so praktischen und bevorrechtigten Fahrradstraßen angeht, steht Konstanz gar nicht so schlecht da! Immerhin gibt es die – allerdings lang erkämpfte – Fahrradstraße zum Hörnle (wir berichteten bereits 2012 darüber). Schon seit längerem besteht die Verbindung zwischen Döbele, Fahrradbrücke und Zähringerplatz, auf der Radler relativ sicher vorwärts kommen können. Aber nichts ist perfekt: So unterbrechen auf der rechten Rheinseite die Bahngleise schnöde die freie Fahrt der freien Radelnden. Eine Änderung dieser Situation ist bei der Planungs- und Ausführungsdynamik der Deutschen Bahn kaum zu erwarten. Linksrheinisch werden die Radelnden gleich zwei Mal abgebremst. An bei-

den Stellen, in der Gartenstraße und am Lutherplatz, queren bevorrechtigte Straßen die Fahrradstraße. Diese Querung zu Gunsten der Radelnden zu ändern, verweigert die Verwaltung mit Hinweis auf die Priorisierung, welche der Gemeinderat vor Jahren festgelegt hat: ÖPNV vor Fuß- und Radverkehr und Autos! Die Stadtbusse wegen bevorrechtigten Radlern abbremsen zu lassen, sei zu gefährlich. Nun ergibt sich am Lutherplatz aber eine neue Situation: Seit dem letzten Fahrplanwechsel fährt die Linie 1 gar nicht mehr über den Lutherplatz! Wäre das nicht die Gelegenheit, ein Zeichen zu setzen und die Fahrradstraße an der Querung noch klarer als eine solche deutlich zu machen? Wir finden: ja. Warten wir's ab. rs



Die Querung der Fahrradstraße Schottenstraße und Schützenstraße am Lutherplatz: Hier sollten in Zukunft Radler und nicht Autos Vorfahrt haben. rs

Gemeinsam geht's besser!

KONSTANZ • Seit dem furchtbaren Brand in der Konstanzer Zollernstraße im Jahr 2024 musste für den Wiederaufbau eine große Fläche der Straße mittels eines Bauzaunes abgesperrt werden.

Trotz eines Verkehrsschildes und aufgemalten Symbolen zischten dennoch wiederholt Radfahrende in mehr oder weniger hohem Tempo durch diese "hohle Gasse". Die Anwohner hatten Angst, beim Verlassen ihrer Häuser angefahren zu werden und den Gästen des anliegenden Cafés wurden manchmal die Cappuccino-Tassen fast aus der Hand gefegt.

Deswegen organisierten der ADFC und Fuß e.V. gemeinsam eine kleine, aber wirkungsvolle Aktion, sprachen Radler an und siehe da: Viele hielten sich ganz ordentlich an das Fahrverbot, einige stiegen einsichtig vom Rad

und einige wenige brausten unter Hinterlassung markiger Kommentare vorbei. Uns ging es wie bei der jährlichen Lichtaktion an der Rheinbrücke: Auch hier lehrt die Statistik, dass natürlich einige Radelnde schlecht oder gar nicht mit einer funktionierenden Lichtanlage ausgestattet sind, die meisten jedoch die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung zur eigenen und aller Sicherheit ordentlich einhalten.

Das zum Thema Vorurteile! In der Zollernstraße entspannten sich angeregte Gespräche und man hatte den Eindruck, dass durch das Angebot zum Dialog eine angenehme Stimmung entstand, die gegenseitiges Verständnis bewirkte.

Fuß e.V. und ADFC, beide im AK-Fuß- und Radverkehr vertreten, vereinbarten spontan weitere solche Aktionen, denn: Gemeinsam geht's besser! rs



Bei der Aktion von ADFC und Fuß e.V. während der Baustelle in der Zollernstraße war eine Radfahrerin dabei, die sich an die Regeln hielt! sk

Radverleih – Touren – Reparaturservice

Kultur-Rädle

ADFC-Infoshop

Bahnhofplatz 29
78462 Konstanz
Tel. 07531 / 27310

www.kultur-raedle.de
Kultur-raedle@t-online.de

Der vergessene Ortsteil



Auf der Zeppelinstraße in Fischbach fließt seit 2021 kein Durchgangsverkehr mehr, seither ist die Straße leider unverändert. Die Abbiegespuren werden nicht mehr benötigt, deshalb ist die Straße unnötig breit. Gleichzeitig gibt es auf dem Geh- und Radweg zahlreiche Engstellen wie hier an der Poststraße. An Bushaltestellen müssen Radler die Wartefläche von Busfahrgästen überfahren. Eine Zumutung, nicht nur am Bodensee-Radweg! bg

Im August 2021 wurde die B 31 neu eröffnet, seither ist die Ortsdurchfahrt nahezu vollständig vom Lkw-Verkehr befreit und auch der Pkw-Verkehr hat stark abgenommen. Bereits Ende 2021 wurden in der Albrechtstraße und Maybachstraße als provisorische Maßnahme mit geringem Aufwand einige Baumreihen gepflanzt, wodurch die ehemalige Verkehrshölle optisch zurückgebaut und ein städtischer Charakter hergestellt wurde.

Im westlichen Ortsteil Fischbach herrscht dagegen Stillstand. Seit 2021 gab es keine einzige Maßnahme zur städtebaulichen Aufwertung der langen Ortsdurchfahrt und zur Verbesserung der Rad- und Fußwege. Was denken sich Rad-Urlauber, wenn sie an der alten B 31 durch Fischbach radeln? Arme Stadt Friedrichshafen! Der ADFC hatte bereits im September 2020 ein Konzept für provisorische Maßnahmen für den Radverkehr auf der Ortsdurchfahrt vorgelegt, also ein Jahr vor der Eröffnung der B 31 neu. Über fünf Jahre sind seither vergangen, ohne dass die Stadt eine Initiative gezeigt hätte, wie kurz- oder mittelfristig die Situation in der Ortsdurchfahrt verbessert werden könnte. Verständlich, dass sich die Einwohner in Fischbach vergessen fühlen, und nachvollziehbar, dass der ehrenamtliche Vor-

sitzende der Fischbacher Runde nach so vielen Enttäuschungen – die nicht gebaute Bahnunterführung brachte das Fass zum Überlaufen – frustriert seinen Posten räumte.

Die Verkehrsinfrastruktur in Fischbach ist kein Ruhmesblatt für die bisherigen Baubürgermeister Köhler und Müller. Die großangelegten Planungen für einen kompletten Umbau des gesamten Straßenraums, die mit einem Workshopverfahren und teuren Gutachten erstellt wurden, waren nicht finanzierbar und fristen ihr Dasein in den Schubladen des Rathauses. Fazit für Fischbach: Der größte Ortsteil ohne Ortschaftsrat hat keine Lobby im Rathaus und im Gemeinderat. Die Ortsdurchfahrt wird noch Jahre so bleiben wie heute.

2026 werden in Fischbach trotzdem die Bagger rollen: Die Manzeller Brücke über die Bahnlinie muss saniert werden. Die Sanierung der Brücke birgt aber finanzielle Risiken, denn die Straße wird – endlich – zur Gemeindestraße abgestuft. Die Stadt erhält für die Sanierung der Brücke zwar Mittel vom Bund, doch ob diese ausreichen werden, ist nicht sichergestellt. bg

Konzept des ADFC zur Ortsdurchfahrt: www.bodenseekreis.adfc.de/artikel/umgestaltung-der-ortsdurchfahrt-stockt

Ein weiteres verlorenes Jahr

Auch 2025 war in der Friedrichstraße „Stillstand“ – im doppelten Sinne. Staus waren die Regel, denn das hohe Verkehrsaufkommen führte vor allem an der Einmündung der Riedleparkstraße, wo keine Ampel mehr vorhanden ist, häufig zur Verstopfung. Auch am Knoten an der Metzstraße waren Rückstaus der Normalfall.

Sowohl in der politischen Diskussion als auch beim Handeln der Stadtverwaltung gab es 2025 keine Fortschritte, obwohl die Probleme bekannt sind: Die Friedrichstraße ist mit dem hohen Kfz-Verkehrsaufkommen vor allem zwischen der Riedleparkstraße und Metzstraße überfordert.

Viele ortskundige Autofahrer nutzen weiterhin – völlig legal – die gewohnte Strecke durch die Friedrichstraße und auch Navigationsprogramme geben die Friedrichstraße als Route an. Das kann nicht funktionieren. Dass die offensichtlichen Probleme in der Friedrichstraße seit dem Umbau im Jahr 2023 ignoriert werden, offenbart das Versagen der Verkehrs- und Stadtplanung und der Kommunalpolitik!

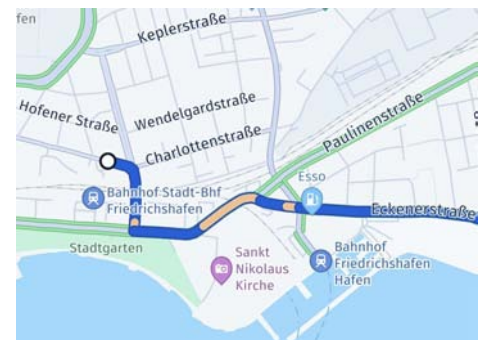
Die Verantwortlichen scheinen sich nicht dafür zu interessieren, dass auf der Friedrichstraße der Bodensee-Radweg verläuft mit bis zu 5.000 Radlern am Tag. Bemerkenswert ist, dass der Erste Bürgermeister Fabian Müller im Februar 2025 den „Qualitätspakt Bodensee-Radweg“ unterzeichnete, der unter anderem folgende Ziele und Maßnahmen enthält:

„Entflechtung des Verkehrs: Unterschiedliche Verkehrsarten (Rad-, Fuß-, Kfz-, Lastverkehr) werden in Zukunft entlang des Bodensee-Radwegs, wo immer möglich und wo

immer notwendig, getrennt voneinander geführt. Vor allem in Bereichen mit hohem Verkehrsaufkommen – egal welcher Art – sollen separate Verkehrsführungen eingerichtet werden, die den unterschiedlichen Sicherheitsbedürfnissen und den unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Platzbedürfnissen gerecht werden.

Sicherheit gewährleisten: Die Sicherheitsbedürfnisse der sogenannten „schwachen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer“ werden bei der Umsetzung der Radinfrastruktur besonders berücksichtigt.“

Das Vertrauen in die Kommunalpolitik schwindet zu Recht, wenn politische Bekenntnisse und das tatsächliche Handeln so weit auseinander liegen. Der ADFC fordert die Stadtverwaltung und die Kommunalpolitik auf, die Durchfahrt der Friedrichstraße zwischen der Karlstraße und Metzstraße für den privaten Kfz-Verkehr umgehend zu unterbinden. Nur so kann das Chaos beendet werden. bg



Startet man am Franziskusplatz Richtung Lindau, wird man vom Auto-Navi durch die Friedrichstraße gelotst. bg



Dieser Schilderwald zeigt, welche Aufmerksamkeit die Friedrichstraße in der Stadtverwaltung genießt: Während einer privaten Baustelle wurde der Gehweg zwischen Gessler 1862 und Seehotel gesperrt. Für den Radverkehr wurde auf dem Gehweg eine Umleitung beschildert, obwohl Radfahrer auf der Fahrbahn fahren. Wer im Rathaus hat diese absurde Beschilderung angeordnet, wer hat sie bemerkt? Sie war wochenlang vorhanden. bg

682.000 Radler im Jahr 2025 in der Friedrichstraße gezählt

Die 2024 aufgestellte Dauerzählstelle für den Radverkehr in der Friedrichstraße konnte 2025 die erste komplette Jahreszählung vorweisen: Es waren ca. 682.000 Radler auf der Friedrichstraße unterwegs. Man konnte zwar vereinzelt beobachten, dass auch Elektroroller und andere Fahrzeuge mitgezählt wurden oder bei Radgruppen die Zählung nicht ganz exakt war, aber es ist davon auszugehen, dass das Ergebnis dadurch nicht erheblich verfälscht wurde.

Zum Vergleich: Bei der Zählung des ADFC im Auftrag des Landratsamtes an einen Sommertag im Juli 2021 waren 4.900 Radler in 24 Stunden an der Friedrichstraße unterwegs gewesen. Die Hochrechnung dieser Tageszählung auf ein gesamtes Jahr ergab damals ca. 795.000 Radfahrer. Die Differenz zwischen der im Jahr 2025 durch die Dauerzählstelle an 365 Tagen erfassten Menge an Radfahrern und der Hochrechnung von 2021 kann durch verschiedene Einflüsse erklärt werden: Hochrechnungen erfolgen auf der Basis empirischer Jahresganglinien ähnli-

cher Strecken. Jahresganglinien sind typische Verläufe der Verkehrsmengen über alle 12 Monate. Die Friedrichstraße mit ihrem hohen Anteil an touristischem Radverkehr ist ein Sonderfall, für den keine Jahresganglinie vorlag, woraus die Abweichung zum Teil erklärt werden kann.

Hinzu kommt, dass von Anfang Oktober bis Ende März das Radeln an der Uferstraße, also der parallelen Strecke zur Friedrichstraße, erlaubt ist. Während dieser fünf Monate fehlen somit diejenigen Radler an der Friedrichstraße, die die schönere, Kfz-freie Strecke am See der Friedrichstraße vorziehen. Nicht auszuschließen ist, dass durch die unsäglichen Staus und den stockenden Verkehr in der Friedrichstraße viele ortskundige Radler mittlerweile die Friedrichstraße grundsätzlich das ganze Jahr über meiden – auch diese Radler fehlten 2025 bei der Ganzjahreszählung. Bei der Zählung 2021 wurde der Radverkehr noch auf dem damaligen Geh- und Radweg geführt, denn die Friedrichstraße war noch nicht umgestaltet. bg



Am 31.12.2025 um 12:34 Uhr zeigte die Dauerzählstelle an der Friedrichstraße 682.138 Radfahrer an, die seit 01.01.2025 auf der Fahrbahn vorbeigefahren sind. Manche standen dabei auf dem „Prachtboulevard“ allerdings im täglichen Stau hinter stinkenden Autos... bg

Fragwürdiger Nutzen

Ist es „nachhaltige Mikromobilität“ oder „Multimodalität auf der letzten Meile“, wie im Fachjargon der öffentliche Verleih von E-Scootern gerne bezeichnet wird? Oder ist es eher einer der vielen Trends, an denen man nicht vorbeikommt, wenn man gerne dem Zeitgeist folgt? Die Stadt Friedrichshafen propagiert ihre E-Scooter als Ergänzung zum Öffentlichen Personennahverkehr – gibt es valide Beweise, dass sie tatsächlich so genutzt werden? Oder werden mit den Elektrorollern eher Gelegenheitsfahrten erledigt? Seit 2023 stehen 250 E-Scooter zum Ausleihen zur Verfügung. Sie sind im Stadtbild überall zu sehen, leider nicht nur an den für sie eingerichteten Abstellplätzen. Sie stehen auf Geh- und Radwegen und nicht selten liegen sie quer über dem Weg.

Es ist an der Zeit, dass eine unabhängige – also nicht vom Betreiber erstellte – Erhebung über die tatsächliche Nutzung der E-Scooter im Sinne der nachhaltigen Mobilität durchgeführt wird. Auch die Entwicklung der Unfallzahlen mit E-Scootern sollte in die Entscheidung einfließen, ob die Stadt das Angebot aufrechterhalten will. Die Stadtverwaltung hatte sich vor der Einführung hohe Ziele gesteckt und eine Überprüfung des Verleihs von E-Scootern versprochen. In der Sitzungsvorlage von April 2022 zur „Schaffung eines Sharing-Angebots für E-Scooter und Pedelecs“ wurde formuliert – Liebhaber klangvoller Verwaltungstexte aufgepasst:

„Der Verkehrssektor steht innovations- und umweltbedingt im Kontext europäischer und deutscher Regulierungsansätze wie dem Europäischen „Grünen Deal“ und der Verkehrswende in Baden-Württemberg vor großen Umbrü-

chen. Die Stadt Friedrichshafen hat sich im Rahmen des in 2017 partizipativ entwickelten Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) zukunftsfähige vernetzte Mobilität sowie die Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen als strategische Ziele gesetzt. Um globalen Herausforderungen wie dem Klimawandel auf kommunaler Ebene zu begegnen und die Lebensqualität der Häfler Bürger – angepasst an die jeweiligen Bedürfnisse – zu steigern, müssen auch innovative Mobilitätsformen in den Fokus rücken. Mit der Verkehrswende 2030 bestreitet die Landesinitiative des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg unter anderem auch den Weg der Elektromobilität im Individualverkehr, sodass bereits einige Kommunen ein öffentliches E-Scooter-Angebot etabliert haben. Aus diesem Grund setzte sich die Verwaltung zum Ziel, E-Scooter im Stadtgebiet von Friedrichshafen zu testen und die gewonnenen Erfahrungswerte hinsichtlich eines langfristigen öffentlichen Angebots zu analysieren.“

Noch Fragen?

bg



Nicht selten liegen Leih-E-Scooter auf Wegen herum, wie hier auf dem Veloring, statt sorgsam dort abgestellt zu werden, wo sie niemanden stören oder gefährden. bg

Gemeinderatsbeschluss ignoriert

2025 wurde der Franziskusplatz mit Grüninseln aufgehübscht, leider wurden die Fahrradabstellmöglichkeiten dabei nicht verbessert und erweitert. In der Sitzungsvorlage des Gemeinderats zur „Aufwertung und Möblierung“ des Franziskusplatzes vom April 2024 wurde ein zusätzlicher Bedarf von mindestens 80 Stellplätzen genannt. Diese Vorgehensweise ist unverständlich und sie widerspricht dem Gemeinderatsbeschluss aus dem Jahr 2018, am Franziskusplatz ein Fahrradparkhaus zu bauen. Der ADFC fordert kein Fahrradparkhaus, sondern erinnert gebetsmühlenartig daran, dass der Gemeinderatsbeschluss damals bereits den großen Bedarf an geschütz-

ten Fahrradabstellplätzen auf der Nordseite des Stadtbahnhofs erkannt hatte. Der Grundsatzbeschluss zum Ausbau der Kapazitäten der Fahrradabstellanlagen gilt deshalb noch heute, wird von der Stadtverwaltung aber ignoriert. Für die Leih-E-Scooter, das Steckenpferd des „Amtes für nachhaltige Mobilität“, wurden bei der Umgestaltung des Franziskusplatzes dagegen Abstellplätze eingerichtet. Jeder kann sich am Franziskusplatz selbst von der Notwendigkeit zusätzlicher Fahrradabstellplätze überzeugen. Fahrräder stehen im Freien oder sind an überdachten Geländern angekettet, wo sie Durchgänge für Fußgänger behindern. bg

Neustart mit Nahmobilitätskonzept

Der Gemeinderat nahm im Juni 2025 den Abschlussbericht des Radverkehrskonzepts von 2013 entgegen. Von den 162 Maßnahmen des Konzepts wurden seither 65 (40 %) ganz oder teilweise umgesetzt. 39 Maßnahmen (24 %) sind noch in Planung. Die restlichen 58 Maßnahmen (36 %) sind entweder als nicht machbar oder nicht erforderlich eingestuft worden oder ihre Prüfung ist noch nicht erfolgt. Seit 2013 wurden insgesamt 4,49 Mio. Euro für den Radverkehr investiert, davon betrug der Anteil des Velorings 2,85 Mio. Euro.

Schon in den letzten Jahren war der Eindruck entstanden, dass nur noch wenige Maßnahmen des Konzepts umgesetzt worden sind. Neben der Umsetzungsquote der Maßnahmen ist

aber entscheidend, ob diese Maßnahmen wirksam die Netzlücken schließen und Gefahrenstellen effektiv entschärfen. Ob das Radverkehrsnetz in Friedrichshafen seit 2013 komfortabler und sicherer geworden ist, kann jeder selbst entscheiden. Unstrittig ist, dass die Sicherheit auf Schulwegen weiterhin ein erhebliches Verbesserungspotential hat. Bedauerlich ist, dass am Bodensee-Radweg seit 2013 ebenfalls keine nennenswerten Fortschritte erzielt wurden.

Die Verwaltung wird als Fortschreibung des Radverkehrskonzepts ein Nahmobilitätskonzept erstellen, in dem der Rad- und Fußverkehr gemeinsam betrachtet wird. Die Haushaltsmittel müssen dafür noch bereitgestellt werden. bg

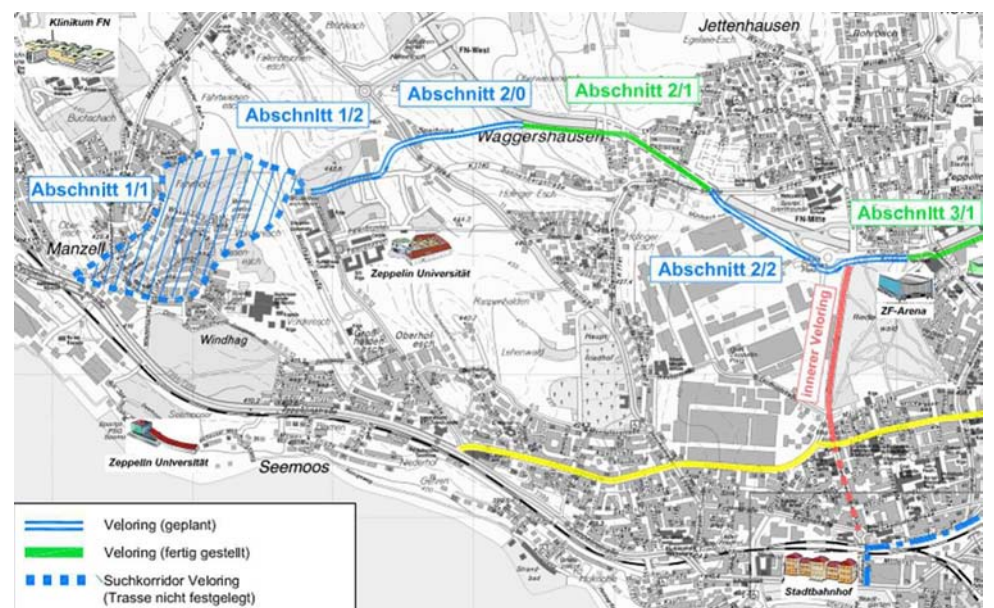
Das Jahrhundertbauwerk

Wie geht's voran beim Veloring? Das große Projekt des Radverkehrskonzepts kam 2025 nicht spürbar voran. Der Abschnitt 2/0 soll 2026 gebaut werden, dadurch wird der 2024 fertiggestellte Abschnitt 2/1, der auf dem B 31-Tunnel verläuft und in der Mühlbachsenke endet, mit der Hochstraße in Sparbruck verbunden. Dort ist dann vorerst Schluss mit dem Veloring. Damit die Abschnitte 2/0 und 2/1 aus Osten erreicht werden, fehlt der Abschnitt 2/2 ab dem Colsmanknoten, der nördlich der ZF entlang geplant ist. Hier ist die Stadt von der ZF abhängig, da die Trasse auf und am Rande des Werksgeländes verläuft und nur im Zusammenhang mit Baumaßnahmen der ZF umgesetzt werden kann. 2025 fasste der Gemeinderat einen Grundsatzbeschluss zum Verlauf des Velorings von Sparbruck Richtung Westen. Der Westteil des Velorings ist der entscheidende Abschnitt, damit Fischbach und Manzell Richtung Gewerbegebiete und Bodenseecenter angeschlossen werden. Im Gegensatz zu den östlichen Abschnitten des Velorings, wo es schon vor dem Veloring möglich war, mit dem Rad irgendeine Strecke zu finden, ist der westliche Teil für den Radverkehr bisher nämlich undurchlässig. Dies liegt vor allem am Fahrholz, dem Wald nördlich von Stockerholz. Aber auch die Durchfahrt durch den Fallenbrunnen ist für den Radverkehr nicht alltagstauglich, denn auf der Westseite des ehemaligen Militärgeländes gibt es nur Trampelpfade. Der Gemeinderat beschloss 2025, den Fallenbrunnen als „Sanierungsgebiet“

auszuweisen, was lukrative Fördermittel des Bundes und des Landes verspricht, aber gleichzeitig die Stadt zwingt, die Sanierungsmaßnahmen innerhalb von 10 Jahren umzusetzen. Dadurch bekommt die Planung des Velorings auf dem Gebiet des Fallenbrunnens neuen Schwung. Bisher wurden die Abschnitte des Velorings mit einer 4,0 m breiten Trasse und separiert vom Fußverkehr gebaut, im Fallenbrunnen soll er dort auf bestehenden Quartiersstraßen geführt werden. Ein weitgehend autofreier Fallenbrunnen ist deshalb die Voraussetzung dafür, dass der Veloring auf Bestandsstraßen sicher und komfortabel geführt wird. In der Beschlussfassung des Gemeinderats zum „Zukunftsquartier Fallenbrunnen“ steht unter anderem zu Mobilität und Verkehr:

- Herstellung der attraktiven städt. Radschnellverbindung „Veloring“.
- Ausgestaltung des „Fallenbrunnens Nordost“ als nahezu autofreies Quartier mit lediglich einer Ringerschließung im südlichen Teil des Quartiers
- Parkierung innerhalb „Fallenbrunnens Nordost“ ausschließlich in den dafür vorgesehenen und bei Bedarf erweiterbaren Parkhäusern am Quartierseingang.

Entscheidend ist, ob im Doppelhaushalt 2027-2028 ausreichend Mittel eingestellt werden und Personal bereitgestellt wird, um den westlichen Abschnitt in Angriff zu nehmen. Hier sind die Bürgermeister und Gemeinderäte gefordert, Farbe zu bekennen. bg



Der Plan zeigt die bisher gebauten (grün) und die noch geplanten Abschnitte (blau) des Velorings und den „Suchkorridor“ westlich des Fallenbrunnens. FN



Auf dem Plan des „Sanierungsgebiets Fallenbrunnen“ ist die nördlich im Quartier querende Trasse des Velorings (blau) zu erkennen. FN

... Fortsetzung des Interviews von Seite 1

gleichsweise kostengünstig umgesetzt werden. Wir werden dieses Thema weiterhin aktiv begleiten.

ADFC: Welche Möglichkeiten sehen Sie für eine sichere Radroute von Hegfigkofen nach Ailingen? Im Gespräch ist eine Verbindung von der Adenauerstraße durch den Staffelbildweg.

Meßmer: Eine sichere Verbindung von Hegfigkofen nach Ailingen halte ich vor allem über den Ortsbereich und die vorhandenen Tempo-30-Zonen für realistisch. Wie so oft sind hierfür jedoch Gespräche mit privaten Grundstückseigentümern notwendig. Ohne deren Zustimmung lassen sich die erforderlichen Radwegbreiten, wie z.B. am Staffelbildweg, nur schwer umsetzen.

Dennoch sehe ich für eine solche Lösung durchaus Chancen, sofern es gelingt, gemeinsam tragfähige Lösungen zu entwickeln.

gen zu entwickeln.

ADFC: Im Rahmen des Gemeindeentwicklungskonzepts 2035plus sind auch Verbesserungen für den Radverkehr im Ortsbereich Oberteuringen aufgeführt. Gibt es hierzu bereits konkrete weitere Planungen oder Projekte?



Meßmer: Im Gemeindeentwicklungskonzept 2035plus wird die Verbesserung der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr bewusst als dauerhafte Aufgabe definiert. Konkrete Einzelmaßnahmen sind dort allerdings noch nicht festgelegt. Im Gemeinderat haben wir uns bereits mit verschiedenen Ansätzen befasst, etwa mit zusätzlichen Fahrradabstellplätzen an Bushaltestellen, abschließbaren

Fahrradboxen sowie kleineren punktuellen Verbesserungen im Ortsgebiet. Auch ein Radweg in Richtung Horgenzell wäre grundsätzlich wünschenswert, steht jedoch derzeit nicht an oberster Priorität und fällt zudem in die Zuständigkeit des Landes.

ADFC: Was erhoffen Sie sich von der Zusammenarbeit mit dem ADFC?

Meßmer: Gute und tragfähige Lösungen entstehen nur dann, wenn neben verkehrstechnischen, rechtlichen und finanziellen Aspekten auch die Perspektiven der Nutzerinnen und Nutzer in die Planungen einbezogen werden. Sowohl dem Gemeinderat als auch mir persönlich ist es wichtig, bei Fachthemen auf entsprechendes Fachwissen zurückgreifen zu können. Der ADFC bündelt als Interessenvertretung der Radfahrer umfangreiche Erfahrung und Expertise, auf die wir nicht verzichten möchten. Eine konstruktive Zusammenarbeit mit dem ADFC ist ausdrücklich erwünscht und liefert wertvolle Hinweise für fundierte und sachgerechte Entscheidungen.

Sobald es die Witterung wieder zulässt, möchten wir gemeinsam mit dem ADFC eine Gemeinderundfahrt durchführen und unsere Gemeinde aus Sicht der Radfahrer betrachten. Ich bin schon sehr gespannt auf die Anregungen, die wir dabei erhalten werden.

Die Mechanik meiner Freiheit

Warum ich mich jeden Morgen der Zerbrechlichkeit aussetze – und warum das Radfahren für mich die ehrlichste Art der Weltaneignung ist

Es gibt diesen einen, fast magischen Moment, den ich jeden Morgen suche. Es ist der Bruchteil einer Sekunde, in dem das leichte Schwanken aufhört. Wenn ich mich abstoße, die Kurbel den ersten Widerstand bietet und die Physik mir recht gibt: Geschwindigkeit erzeugt Stabilität. In diesem Augenblick hört mein Fahrrad auf, eine Konstruktion aus Stahl, Gummi und Carbon zu sein. Es wird zu einer Erweiterung meines Willens. Ich bediene es nicht mehr, ich werde es.

Warum tue ich mir das an? Warum verlasse ich die klimatisierte Kapsel, die mir die Autoindustrie als den Gipfel der Zivilisation verkaufen will, und setze mich Wind, Nässe und dem Stahltonnen-Ballett des Berufsverkehrs aus?

Weil ich mich im Auto immer wie ein Zuschauer gefühlt habe. Die Windschutzscheibe war für mich wie ein Bildschirm – der Film der Welt lief an mir vorbei, hermetisch abgeriegelt, geruchlos, temperiert. Auf dem Rad bin ich kein Zuschauer mehr, ich bin Protagonist. Ich spüre die Topografie der Stadt in meinen Oberschenkeln. Ich weiß, wo der Asphalt rau wird, ich rieche den nassen Beton nach einem Sommerregen und – ja, leider auch – die Abgase des Lkw vor mir. Aber diese Unmittelbarkeit ist der Preis für meine Präsenz. Der Psychologe in mir würde es wohl als eine totale Öffnung der „Sinneskanäle“ bezeichnen, eine aggressive Resonanz mit der Umwelt. Ich als Radler nenne es: Spüren, dass ich am Leben bin.

Natürlich ist da die Angst. Wer behauptet, im Stadtverkehr völlig entspannt zu radeln, lügt oder ist lebensmüde. Ich bin ein „weicher Körper“ in einer Welt aus hartem Stahl. Jeden Tag erlebe ich diese seltsame Dialektik: Ich fühle mich maximal autonom – ich kann jederzeit abbiegen, anhalten, beschleunigen – und bin doch maximal verletzlich. Aber paradoxerweise ziehe ich aus dieser Fragilität eine enorme Kraft. Wenn ich an einer Blechlawine vorbeigleite, in der motorisierte Menschen eingesperrt in ihren zwei Tonnen schweren Rüstungen stehen, fühle ich mich nicht ärmer, sondern reicher. Reicher an Zeit, reicher an Raum.

Ich merke oft, wie mein bloßes Dasein provoziert. Für den gestressten Autofahrer bin ich der „Störfaktor“, der Fehler im System. Vielleicht, so denke ich manchmal beim Blick in zornige Gesichter, bin ich auch eine lebende Kränkung. Denn meine Beweglichkeit entlarvt ihre Statik. Mein Vorankommen durch eigene Muskelkraft, diese Synthese von Volition und Stärke, wirkt wie ein archaischer Vorwurf an eine Gesellschaft, die verlernt hat, sich zu spüren. Das Fahrrad ist mein Instrument der „Konvivialität“, wie Ivan Illich es nannte. Ich dominiere niemanden mit hunderten von PS. Ich beanspruche kaum Platz. Ich bin leise. Doch für mich ist das Radfahren mehr als ein politisches Statement oder ökologisches Gewissen. Es ist meine tägliche Psychohygiene. Wenn ich nach einem langen Arbeitstag auf den Sattel steige, passiert etwas mit meinem Zeitgefühl. Die Heimfahrt ist mein Transitraum. Während meine Beine einen gleichmäßigen Rhythmus finden, sortiert sich mein Kopf. Der Stress diffundiert, Gedanken, die sich im Büro verknötet haben, lösen sich im Takt der Pedale. Es ist eine Form des „Quantum Tunneling“ für die Psyche: Ich überwinde Hindernisse im Kopf, für die mir im Stillstand die Energie fehlte. Ich brauche diese halbe Stunde „Dazwischen“. Ich brauche den Wind im Gesicht, um die Rolle in meinem Beruf abzustreifen und wieder Mensch zu werden. Das Radfahren zwingt mich ins Hier und Jetzt. Ich kann nicht über die Steuererklärung grübeln, wenn ich eine Straßenbahnschiene im spitzen Winkel queren muss. Diese erzwungene Achtsamkeit, diese „entspannte Wachheit“ ist meine Meditation.

Am Ende ist es eine Frage der Balance. Nicht nur physikalisch, damit ich nicht umfalle. Sondern eine Balance zwischen mir und der Welt. Das Fahrrad verspricht mir keine Sicherheit durch Panzerung, sondern Sicherheit durch Kompetenz und Wachheit. Es ist eine Einladung, die Stadt nicht nur zu durchqueren, sondern sie zu bewohnen. Wer radelt, ist schon da, während andere noch fahren. Und solange sich meine Räder drehen, gehört die Stadt mir.

gs

Impressum

Radler am See

Jahreszeitschrift des ADFC-Kreisverbandes Bodenseekreis

Ausgabe 33, 2026

Herausgeber:
ADFC Bodenseekreis
Friedrichstraße 36/2
88045 Friedrichshafen
bodenseekreis.adfc.de

V.i.S.d.P.:
Bodenseekreis: Bernhard Glatthaar
Ravensburg: Stefan Valentin
Konstanz: Ralf Seuffert

Texte:
Bernhard Glatthaar (bg), Frieder Staerke (fs), Udo Rapp (ur), Daniel Hegele (dh), Margarete Bareis (mb), Martin Hulin (mh), Farina Schättiger (fas), Stefan Valentin (sv), Ralf Seuffert (rs), Georg Schömer (gs)



Fotos / Grafiken:

(NVBW), Bernhard Glatthaar (bg), Frieder Staerke (fs), Udo Rapp (ur), Planungsbüro VIA eG (VIA), Stadt Tettnang (TT), Hans Schöpf (hs), Margarete Bareis (mb), Landkreis Ravensburg (RV), Farina Schättiger (fas), Ralf Seuffert (rs), Südkurier KN/Aurelia Scherrer (sk), Stadt Friedrichshafen (FN)

Anzeigen: Brigitte Seebeck

Layout: Bernhard Glatthaar

Druck: myflyer GmbH

Auflage: 2.000

Die Redaktion übernimmt keine Haftung für unverlangt eingesandte Texte, Fotos und Grafiken.

„Radler am See“ zum Download:

bodenseekreis.adfc.de/artikel/radler-am-see-1