

Heute schon geradelt?



Bei den Radtouren des ADFC treffen Sie nette Menschen und lernen neue Regionen und Strecken kennen – was will man mehr? bg

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

Liebe Leser!

Der Radler am See ist wieder gefüllt mit vielen Berichten zum Radverkehr im Bodenseekreis, in Ravensburg und Konstanz. Die Berichte zeigen unterschiedliche Radverkehrsplanungen und Baumaßnahmen, die uns im Jahr 2024 besonders bewegten. Es gab Fortschritte beim Radwegbau und gelungene Planungen, aber auch Negativbeispiele und frustrierende Entwicklungen in der Verkehrspolitik. Gute Lösungen sorgen für Sicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrer im Straßenverkehr und führen dazu, dass sich immer mehr Menschen für das Fahrrad entscheiden. Der immer und überall dominierende Kraftfahrzeugverkehr muss der Vergangenheit angehören! Wie eine fußgänger- und fahrradfreundliche Umgestaltung einer Straße aussehen kann, zeigte 2024 die Stadt Überlingen in der Jakob-Kessenring-Straße (Seite 2). Auch der neu gebaute Radweg in Owingen (Seite 3) kann sich sehen lassen – es wird sich zeigen, wie er angenommen wird. Über zwei sehr unterschiedliche Fahrradstraßen in Markdorf (Seite 2) und an der B 31 von Hagnau nach Meersburg (Seite 3) wurde im Jahr 2024 diskutiert. Im Landkreis Ravensburg startete Isny ein Radverkehrskonzept (Seite 4), doch

der Gemeinderat muss noch beweisen, ob er Mut zur Veränderung hat. Der neuen ADFC-Ortsgruppe in Isny wird die Arbeit nicht ausgehen. Einen langen Atem beweist der ADFC immer wieder in Baienfurt (Seite 4), wo die Planung des Radweges an der Landesstraße 314 ins Stocken geriet und nun ein Alternativvorschlag auf dem Tisch liegt. In Konstanz wurde über ein Fahrradparkhaus und eine neue Fahrradbrücke über den Rhein diskutiert, man darf gespannt sein, wie es weitergeht (Seite 5). Aber auch kleine Themen gibt es in der Fahrradstadt zur Genüge. In Friedrichshafen war – wie jedes Jahr – die Friedrichstraße das Thema Nr. 1 (Seite 6). Immer noch fließt der Kraftfahrzeugverkehr unregelmäßig durch die Innenstadt, und die Stadtverwaltung setzt vom Gemeinderat beschlossene Maßnahmen spät oder gar nicht

um. Leidtragende sind Radler, die hinter Autos und Bussen herfahren und sich im Stau einreihen dürfen. Erfreulich ist dagegen die neue stationäre Zählstation, die den Radverkehr als relevante Größe anerkennt. Der Veloring wurde 2024 um ein Teilstück erweitert (Seite 7), doch die Fertigstellung der gesamten Radverkehrsachse um die Innenstadt wird immer unwahrscheinlicher. Ob der 2024 beschlossene Mobilitätsplan in Friedrichshafen spürbare Veränderungen hin zur Verkehrswende einleitet, kann ebenfalls bezweifelt werden (Seite 7). Die Mitglieder des ADFC werden auch 2025 hartnäckig daran weiterarbeiten, die entscheidenden Personen in der Kommunalpolitik und den Verwaltungen zu überzeugen, sich mehr für den Radverkehr einzusetzen. Vor allem für Kinder ist der Straßenverkehr immer noch zu gefährlich! bg



adfc
Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

FREIE FAHRT FÜR kleine BÜRGER

Wir wollen, dass Groß und Klein
überall sicher Rad fahren können.

Ein Preis für die ganze Familie:
www.adfc.de/mitgliedschaft

**JETZT
MITGLIED
WERDEN!**

Interview

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

Tobias Gähr, Leiter des Straßenbauamts im Landratsamt Bodenseekreis, beantwortet fünf Fragen von Bernhard Glathhaar.

ADFC: Welchen persönlichen Bezug haben Sie zum Fahrradfahren?

Gähr: Radfahren und Fahrräder faszinieren mich von Kindesbeinen an. Zwar gab es auch in den 70er Jahren schon reichlich Elterntaxis, doch meine Eltern haben davon – zum Glück – wenig gehalten. Somit habe ich früh gelernt, dass Radfahren Unabhängigkeit bedeutet. Außer einem Fahrrad braucht man nichts und niemanden, um mit einem hohen Wirkungsgrad schnell von A nach B zu kommen. Dazu kommt, dass man mit etwas Übung, die Fahrradtechnik hinsichtlich Wartung und Reparatur gut selbst im Griff haben kann. Das ist für mich autonomes Fahren im wahrsten Sinne des Wortes. Ich genieße das (fast) jeden Tag.



ADFC: Wo ist der Bodenseekreis bereits vorbildlich, was die Infrastruktur für Radfahrer betrifft? Welche Schwerpunkte beim Radwegbau haben Sie bis 2030?

Gähr: Für die Kreisverwaltung und die politischen Vertreter im Kreistag ist das Thema Radverkehr bzw. der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur bereits seit Mitte der 80er Jahre – also lange vor vielen anderen Kreisen im Lande – ein wichtiges Thema, welches regelmäßig auf der Agenda steht. Daraus folgt auch, dass der Kreistag entsprechende Mittel für Neu- und Ausbau von Radwegen zur Verfügung stellt. Wir haben zwischenzeitlich ein systematisch aufgebautes und ausgeschildertes Radwegenetz mit einer Gesamtlänge von rund 1.100 Kilometern. Das Netz setzt sich neben Radwegen in der Zuständigkeit des Kreises auch aus Strecken und Wegen in der Baulast des Bundes, des Landes, und der Gemeinden zusammen. Natürlich weist unser Netz noch immer Lücken und Defizite auf. Das ergibt sich neben der alternden Infrastruktur auch aus den sich verändernden Standards hinsichtlich der Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen. Auch veränderten sich die Nutzungsansprüche z.B. durch deutlich gestiegene Radverkehrszahlen und die höheren Geschwindigkeiten, die aufgrund der zunehmenden Zahl an Rennrädern und Pedelecs gefahren werden. Vorbildlich ist, dass wir diese Aufgaben im Rahmen der Radverkehrskonzeption des Bodenseekreises (zuletzt aus 2016) identifiziert und priorisiert

... lesen Sie weiter auf Seite 8

Ein großer Schritt nach vorne



Die Jakob-Kessenring-Straße war bis zum Umbau (Bild 2014) eine öde Durchfahrtsstraße in der Innenstadt von Überlingen ohne Aufenthaltsqualität. Radfahrer waren der Blechlawine ausgesetzt und Fußgänger drängten sich auf den zu schmalen Gehwegen. (bg)

ÜBERLINGEN. Es ist ein Quantensprung für die Überlinger Innenstadt und auch für den Radverkehr: 2024 wurde die Umgestaltung der Jakob-Kessenring-Straße fertiggestellt und damit der Kfz-Durchgangsverkehr von Westen Richtung Landungsplatz unterbunden!

Nach der Umgestaltung der Hafenstraße im Jahr 2021 ist nun ein durchgehender Straßenzug in der historischen Altstadt verkehrsberuhigt. Für den Bodensee-Radweg bedeutet dies eine erhebliche Steigerung der Attraktivität. Wer selbst mit dem Fahrrad im Urlaub war, kennt es aus eigener Erfahrung:

Die schönste Stadt bleibt nicht in besserer Erinnerung, wenn man zusammen mit Autos durch unansehnliche Straßen geleitet wird. So auch in Überlingen, wo sich Radfahrer früher in eine Blechlawine einreihen mussten und für Fußgänger nur ein schmaler Gehweg vorhanden war.

Mit den hochwertigen Straßenbelägen und einer nahezu autofreien Straße wie jetzt in Überlingen nimmt man eine Stadt positiv auf und man fühlt sich willkommen.

Doch es gibt in Überlingen für die Verkehrsplaner noch an vielen Stellen genügend Arbeit, den Radverkehr si-



Nach der Umgestaltung mit hochwertigen Belägen und mit der Beschilderung als verkehrsberuhigter Bereich haben sich Fußgänger und Radler – jetzt in beiden Richtungen – die Jakob-Kessenring-Straße zurückerobert. Ein Poller regelt die Zufahrt für Kfz. (hd)

cher und attraktiv zu machen: Im Zuge des Bodensee-Radweges ist die Radweg- und Querungssituation in Goldbach noch nicht zufriedenstellend gelöst und auch die Verkehrsführung an der Einmündung des Strandweges in die Mühlenstraße ist für viele Radfahrer unklar.

Die Lippertsreuter Straße nördlich des Burgbergkreises ist das größte Projekt für den Radverkehr, hier ist nach zahlreichen Planungsschleifen nun vor allem die Finanzierung das Problem. Ein dauerhaftes Anliegen des ADFC ist die sichere Gestaltung von Kreisverkehren. Leider sind die vier Kreis-

verkehre von der Lippertsreuter Straße bis zur Hochbildstraße nicht nach dem Stand der Technik gebaut und deshalb Unfallhäufungspunkte.

Das Überlinger Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2015 sollte in einer Fortschreibung aktualisiert werden, um die neuen Verkehrsflüsse im Zuge der B 31 neu und der Umgestaltung der Innenstadt zu berücksichtigen. Auch der zunehmende Radverkehr und die neuen verkehrsrechtlichen Gestaltungsmöglichkeiten sind Anlass zur Neubewertung bestehender Planungen und der Prioritäten im innerstädtischen Verkehr. (bg)

Kommt die Fahrradstraße?

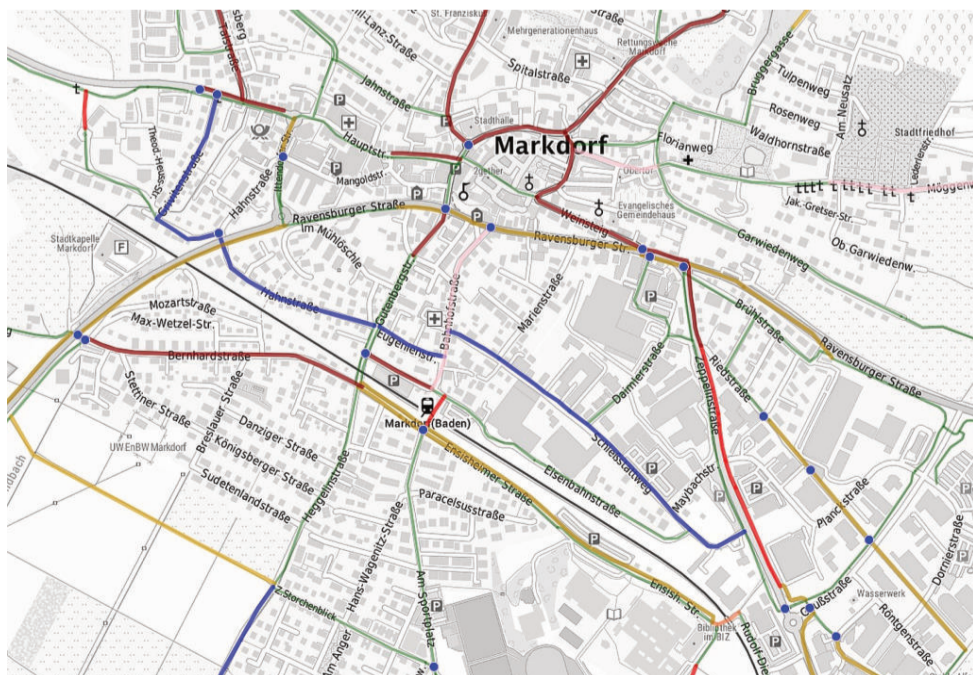
MARKDORF. Das wichtige Projekt der Fahrradstraße kommt nicht so richtig in Fahrt.

Die Fahrradstraße soll den Radverkehr aus Richtung Bermatingen durch die Grivitenstraße, Hahnstraße, Eugeniestraße und den Schießstattweg Richtung Zeppelinstraße leiten. Das Projekt wurde im Rahmen des Radverkehrskonzeptes 2020 vom Planungsbüro VIA entwickelt und mittlerweile baureif geplant, nachdem der Gemeinderat dem Vorhaben zugestimmt und die Finanzierung freigegeben hatte.

Um die Fahrradstraße auf den Quartiersstraßen und den Knotenpunkten gut erkennbar und eindeutig zu gestalten, ist es erforderlich, die Linienfüh-

rung an verschiedenen Stellen mit Markierungen zu verdeutlichen. Die Gestaltung der Markierungen ist in den Musterlösungen des Landes BW vorgegeben und wurde von VIA vorbildlich in der Planung umgesetzt. Auch einige Anwohnerparkplätze sollen markiert werden, um den Straßenraum zu ordnen.

Leider hat sich herausgestellt, dass in den kommenden Jahren Leitungsarbeiten vorgesehen sind, weshalb vorerst auf eine Belagssanierung und die meisten geplanten Markierungen verzichtet wird. Wir hoffen, dass letzte verkehrsrechtliche Fragen und die Markdorfer Kassenlage das Projekt nicht noch länger verzögern. (bg)



Im Plan des Markdorfer Radverkehrskonzeptes ist die Fahrradstraße blau eingezeichnet. Sie beginnt an der Hauptstraße und führt durch die Grivitenstraße, Hahnstraße, Eugeniestraße und den Schießstattweg zur Zeppelinstraße. (VIA eG)

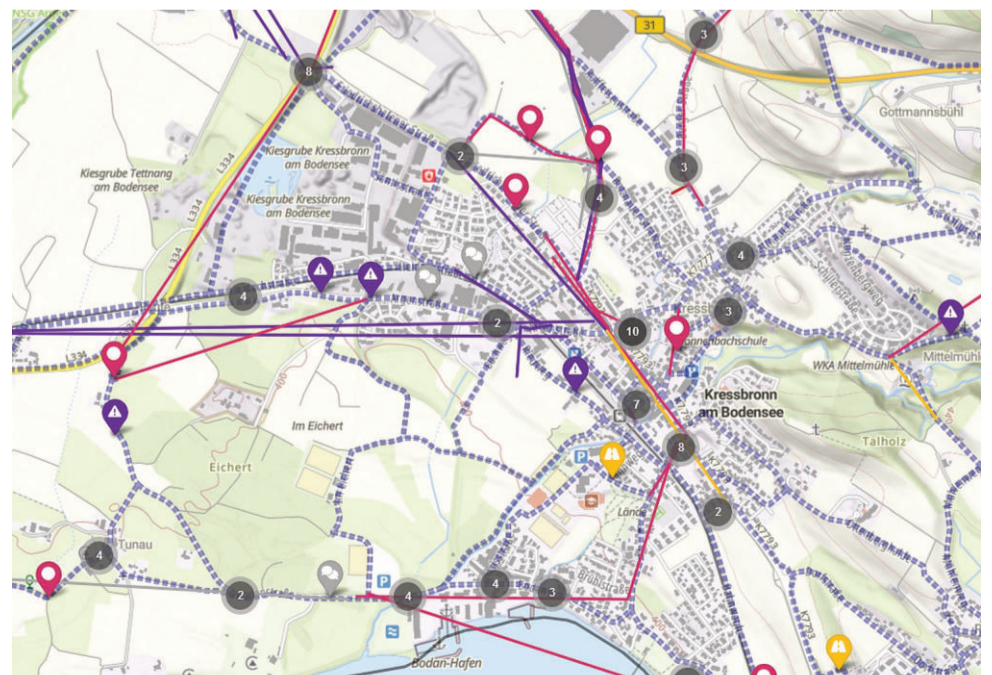
Kressbronn jetzt auch dabei

KRESSBRONN. Ende 2024 startete die Gemeinde Kressbronn die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes mit dem Ziel, die Infrastruktur auszubauen und für den zunehmenden Radverkehr zu ertüchtigen. Vom Planungsbüro VIA Köln wurde im ersten Schritt ein gemeindeweites Radverkehrsnetz mit den wichtigsten Verbindungen für den Alltagsradverkehr entwickelt.

Im Oktober 2024 fand eine Beiratssitzung mit Beteiligung von Gemeinderäten, des Landratsamts und des ADFC statt, bei der die Gemeinde das Projekt vorstellte und erste Anregungen aufnahm. Von Januar bis Februar 2025 folgte die Bürgerbeteiligung, um Verbesserungsvorschläge und Hand-

lungsbedarf von der Bevölkerung einzubeziehen. Im Frühjahr 2025 ist geplant, dass VIA das Untersuchungsnetz mit dem Fahrrad befährt und den Zustand der Wege und auch die in der Bürgerbeteiligung entstandenen Vorschläge prüft. Die Ausarbeitung der Maßnahmen und Abstimmung mit den Behörden wird im Anschluss erfolgen. Das Radverkehrskonzept soll bis spätestens 2026 fertiggestellt werden.

Wir hoffen, dass im Radverkehrskonzept Lösungen erarbeitet und anschließend auch politisch beschlossen werden, welche vor allem die gravierenden Probleme für Radfahrer in Kressbronn löst oder spürbar verbessert. (bg)



Bei der Bürgerbeteiligung Anfang 2025 konnten alle Bürger online in einer Karte ihre Anregungen eintragen. Diese Anregungen werden bei der Befahrung durch das Planungsbüro VIA geprüft und bewertet. (VIA eG / freiluftkonzepte)

Informationen aus erster Hand

BODENSEEKREIS. Beim Aktiventreffen des Kreisverbands Bodenseekreis im November war Polizeihauptkommissar Anton Heinrich von der Polizeidirektion Ravensburg als Gastreferent eingeladen. Im Führungs- und Einsatzstab des Sachbereichs Verkehr ist er unter anderem zuständig für die Verkehrssicherheit des Radverkehrs. Herr Heinrich stellte die aktuelle Fahrrad-Unfallstatistik im Bodenseekreis und speziell für das Treffen aufgearbeitete Zahlen und Analysen vor. In der elektronischen Unfalltypensteckkarte (EUSKa), die lokale Unfallereignisse und Unfallschwerpunkte sichtbar macht, wurden durch Herrn Heinrich ausgewählte Straßen im Detail vorgestellt. An konkreten Straßen, die auch von den Teilnehmern des Aktiventreffens vorgeschlagen wurden, erläuterte er das Unfallgeschehen ausführlich und ging auf Fragen ein. Ein konstruktiver und offener Meinungsaustausch über die Verkehrssicherheit rundete den Nachmittag ab.

Die Teilnehmer konnten beim Aktiventreffen somit exklusive Einblicke in die Arbeit der Polizei und die Methodik der Unfallstatistik gewinnen. bg

EUSKa

Die elektronische Unfalltypensteckkarte geht auf die früher analog verwendete Karte der Polizei zurück, auf der Nadeln mit verschiedenen Größen, Farben und Fähnchen die Unfallorte dokumentierten. Die verschiedenen Nadeln kennzeichneten den Unfalltyp, die Unfallkategorie und die Unfallumstände. Dieses Steckkartensystem wurde mittlerweile digitalisiert und mit der schriftlichen Unfalldokumentation verknüpft. Eine vereinfachte Unfallkarte ist online für die Öffentlichkeit zugänglich unter unfallatlas.statistikportal.de



Die Unfalltypensteckkarte der Kreuzung Friedrichstraße / Olgastraße in Friedrichshafen zeigt Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern im Zeitraum 01.01.2022 bis 01.12.2024. Im Mai 2023 wurde der provisorische Kreisverkehr in Betrieb genommen, seither ergab sich nach Aussage der Polizei eine Häufung von Unfällen. (pol)

Sicherheit geht vor

TETTANANG. Die Planung des Kreisverkehrs am Knoten Lindauer Straße / Schäferhofstraße / Oberhofer Straße wurde 2024 konkreter. Ob die Finanzierung gesichert ist, wird sich zeigen, aber die Planungen gehen voran. Die Stadtverwaltung und das Regierungspräsidium haben sich für eine Radverkehrsführung außerhalb der Kreisverkehrsfahrbahn entschieden. Der ADFC nutzte die Möglichkeit zu einer ausführlichen Stellungnahme zum Kreisverkehr, der viele Verkehrsbeziehungen unter einen Hut bringen muss. Bei der Planung ist die bestehende Rad-Haupttroute auf der Ostseite der Lindauer Straße zu beachten, die von der Stadt Richtung Süden zur B 467 alt und ins Argental führt. Der Radweg quert heute den Zufahrtsast der Oberhofer Straße zum Knoten im Beidrichungsverkehr und wird bei einem Kreisverkehr ebenfalls den östlichen Ast queren müssen. Die sichere Gestaltung dieser Querung hat bei der

Planung des Kreisverkehrs höchste Priorität, da Unfallgutachten des Verbands der Versicherer (GDV) bei Kreisverkehren an diesen Querungstellen ein erhöhtes Unfallgeschehen des Radverkehr zeigen. Gleichzeitig ist beim Kreisverkehr zu berücksichtigen, dass eine zukünftige Rad-Haupttroute zur Innenstadt durchs St.-Anna-Quartier über die Schäferhofstraße möglich ist. Dem ADFC ist sehr wichtig, dass bei der Planung und beim Bau des Kreisverkehrs der Stand der Technik im Straßenbau eingehalten wird, wie er in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und in den Gutachten der GDV beschrieben ist. Dadurch ist gewährleistet, dass die Geschwindigkeit der Kfz, von welchen die Gefährdung für Radfahrer und Fußgänger ausgeht, im Kreisverkehr gering ist. Nur bei geringen Geschwindigkeiten ist ausreichend Zeit für die notwendige Umsicht und Rücksicht zwischen den Verkehrsteilnehmern. bg



An der Einmündung der Oberhofer Straße in die Lindauer Straße quert heute ein gegenläufiger Radweg. Diese Querung wird es auch beim Kreisverkehr geben. (bg)



Neben der Nord-Süd-Radroute entlang der Lindauer Straße wird eine zukünftige Rad-Haupttroute durchs St.-Anna-Quartier über den Kreisverkehr führen. (VIA eG / ADFC)

Engagement im Kreis ungleich verteilt

BODENSEEKREIS. Im November 2024 stellte das Straßenbauamt des Landratsamts den Sachstandsbericht zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts Bodenseekreis vor. Darin sind die bis 2024 gebauten Radwege an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen und die geplanten Vorhaben dargestellt. Auch Querungsinselfen und Fahrradstraßen werden im Sachstandsbericht erwähnt. Die 23 Städte und Gemeinden im Landkreis sind sehr unterschiedlich hinsichtlich ihrer Größe, Topografie, Struktur und den vorhandenen Straßen sowie dem Verkehrsaufkommen des Kfz- und Radverkehrs, deshalb ist ein Vergleich schwierig. Dennoch sind kommunale Unterschiede beim Bau

von Radwegen an Kreisstraßen nicht zu übersehen: Owingen war 2024 Spitzenreiter mit dem 2,9 km langen asphaltierten Weg nach Bambergen. Salem sticht heraus mit den meisten gebauten Radwegkilometern und baureifen Planungen, da die Gemeinde auch in Eigeninitiative Planungen vorantreibt. Doch der Grunderwerb scheint oft der größte Hinderungsgrund dafür zu sein, dass das Radwegenetz im Landkreis nicht so schnell ergänzt und ausgebaut wird wie es notwendig wäre. Hier geht es nicht ohne tatkräftige Unterstützung der Kommunen! Es ist zu hoffen, dass der Landkreis – trotz knappem Haushalt – baureife Planungen weiterhin finanziert. bg



Der neue Radweg von Owingen nach Bambergen wurde nicht entlang der Kreisstraße, sondern auf der vorhandenen Trasse eines Feldweges gebaut und asphaltiert. Der Radweg ist 2,9 km lang und kostete 2,1 Mio. Euro (Anteil Radweg). (Ira)

Fehlkonstruktion

HAGNAU/STETTEN/MEERSBURG. Über Fahrradstraßen wird kontrovers diskutiert: Viele Landwirte mögen sie nicht, weil sie sich durch Radler behindert fühlen, manche Kommunalpolitiker fürchten um Wählerstimmen eingefleischter Schleichwegautofahrer und die Straßenverkehrsbehörden finden manchmal leichter Argumente dagegen als dafür. Ganz anders lief es bei der Fahrradstraße auf dem Begleitweg südlich der B 31 zwischen Hagnau und Meersburg. Beim Stau auf der B 31 westlich von Hagnau weichen einzelne Autofahrer auf den parallelen Weg neben der B 31 aus, zum Teil mit hohen Geschwindigkeiten. Um dies zu unterbinden, ordnete die Straßenverkehrsbehörde auf dem Begleitweg eine Fahrradstraße an. Es kann angezweifelt werden, dass diese Fahrradstraße dem Grundge-

danken der Straßenverkehrsordnung gerecht wird, denn eine Fahrradstraße ist zum Nutzen des Radverkehrs einzurichten. Eine wichtige Netzfunktion der Strecke für den Radverkehr und das Potential für die zunehmende Nutzung durch Radfahrer sind Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fahrradstraße. Diese Fahrradstraße ist aber keine attraktive Verbindung von Hagnau nach Meersburg, denn beim Töbele in Meersburg existiert kein weiterführende Radweg. Die Strecke an der B 31 kann auch wegen der Topografie keine Funktion als Alltagsroute parallel zum Bodenseeufer einnehmen. Somit stellt sich die Frage nach der Sinnhaftigkeit und Zulässigkeit der Fahrradstraße, denn allein die verkehrlenkende Absicht, eine Stauumfahrung durch Kfz zu unterbinden, ist nicht ausreichend. bg

Chancen der StVO-Reform für Isny



Wegen der engen Fahrbahn in der Weißlandstraße im Isnyer Südwesten weichen manche Fahrradfahrer auf den Gehweg aus. Im Radverkehrskonzept wird eine Fahrradstraße vorgeschlagen. Ein modaler Filter soll die Durchfahrt für Kraftfahrzeuge verhindern. (rbs)

ISNY. Die Jahresversammlung 2024 der Ortsgruppe Isny / Argenbühl fand im EnergieHaus des Gymnasiums statt.

Aktuelle Informationen zum Radtourismus in der Region präsentierte Isnys Tourismus-Chefin Anna Wieland. Anschließend klärte Farina Schättiger vom ADFC über die Neuerungen im Straßenverkehrsrecht auf. Die neue Rechtslage erweitere die Spielräume für Kommunen bei der fahrrad- und fußgängerfreundlichen Mobilität. Während bisher einzig die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs priorisiert war, erlaube die neue Straßenverkehrsordnung (StVO) nun den Kommunen, Maßnahmen im Straßenverkehr auch durch den Gesundheitsschutz, den Klimaschutz oder durch städtebauliche Entwicklungen zu begründen.

Dadurch ist es einfacher geworden, Fahrradstraßen, Fußgängerübergänge oder Fahrradstellplätze einzurichten. "Während früher oft erst ein Unfall geschehen musste, bevor Kommunen eine Gefahrenstelle für den Fuß- oder Radverkehr entschärfen konnten, können wichtige Maßnahmen nun endlich auch präventiv angeordnet werden," fasste Schättiger diesen Fortschritt zusammen. Auch hinsichtlich Tempo 30 besteht jetzt die Möglichkeit, die Geschwindigkeitsbeschränkung auch vor Einrichtungen für behinderte Menschen, an Fußgängerüberwegen, an Spielplätzen oder an hochfrequentierten Schulwegen einzurichten.

Schättiger nannte auch gleich ein Beispiel für Isny: Am Zebrastreifen über die Maierhöfener Straße südlich von Norma könnte eine Geschwindigkeitsreduzierung ortsaußwärts bis zum Stephanuswerk angeordnet werden. Denn die neue Rechtslage erlaube es, Tempo-30-Inseln über eine Distanz von bis zu 500 m miteinander zu verbinden.

Im Jahresbericht konnte Vorsitzender Robert Blaser-Sziede auf ein vielfältiges wöchentliches Tourenangebot mit 16 Radtouren zurückblicken. Oswald Längst hatte ein Pedelec-Training für Senioren organisiert. Katarina Schrade stellte die Website der Ortsgruppe auf ein neues Format um, zu finden auf isny.adfc.de. Eine Schattenseite war, dass in Isny erstmals seit Jahren kein Stadtradeln stattfand. Für ein Stadtradeln 2025 wird sich der ADFC stark machen.

Das Radverkehrskonzept mit einem Dreijahresprogramm wurde hoffnungsvoll im Juli vom Gemeinderat einstimmig verabschiedet, jedoch mussten die jährlich vorgesehenen 70.000 Euro aufgrund des erforderlichen strikten Sparprogramms auf 20.000 Euro gekürzt und die Stelle eines neuen Verkehrsplaners gestrichen werden. Dennoch hofft der Ortsgruppen-Vorstand, dass noch wichtige Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept umgesetzt werden können. Effektive Maßnahmen erfordern nicht immer große Investitionen, sondern vor allem den politischen Mut, Verkehrsflächen anders zu verteilen. (rbs)

Radroute Ost-West in Weingarten

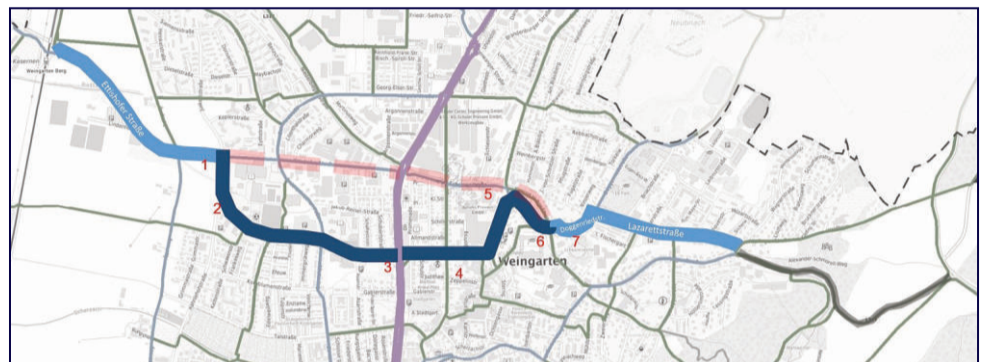
WEINGARTEN. Im Radwegekonzept von 2020 für den Gemeindeverband Mittleres Schussental (GMS) ist auch eine Ost-West-Advorrangroute für Weingarten vorgesehen.

Der ursprüngliche Vorschlag, diese Verbindung über die Ettishofer Straße zu führen (gestrichelte Linie), kann angeblich wegen zu viel Kfz-Verkehr in diesem Gewerbegebiet nicht umgesetzt werden. Die Stadtverwaltung Weingarten stellte im Technischen Ausschuss eine alternative Trasse vor. Diese soll nun von einem Ingenieurbüro genauer untersucht und konkret geplant werden. Der ADFC hätte die direkte Route ohne Umweg bevorzugt, ist aber nicht grundsätzlich gegen die neue Route über die Abt-Hyller-Straße, die ebenfalls von vielen Radfahrern genutzt wird.

Wir sind gespannt, wie die problematischen Punkte auf der neuen Route

umgesetzt werden (siehe Kartenausschnitt):

1. Übergang vom Zwei-Richtungs-Radweg auf Ein-Richtungs-Radwege.
2. Übergang von Radwegen zu Schutzstreifen.
3. Führung im Kreuzungsbereich mit der Waldseer Straße.
4. In diesem Bereich sollen in beide Richtungen Schutzstreifen eingerichtet werden und die bestehenden Parkplätze erhalten bleiben. Dafür erscheint uns die Straße zu schmal.
5. Sichere Überquerung der Heinrich-Schatz-Straße.
6. Sichere Überquerung der Konrad-Huber-Straße.
7. Unübersichtliches Steilstück in der Doggenriedstraße. Autos überholen bergauf trotz mangelnder Sicht. mh



Alternative Trasse für die Ost-West-Advorrangroute in Weingarten. (Stadt Weingarten)

Radweg Baienfurt - Bergatreute jetzt!

BAIENFURT. Vor fünf Jahren gab es zwei große Demonstrationen für einen Radweg an der L 314 von Baienfurt nach Bergatreute, initiiert vom ADFC und Radfahrverein Weingarten. Auch die Bürgermeister der beiden Gemeinden unterstützten das Vorhaben tatkräftig. Von so viel bürgerschaftlichem Engagement ließ sich schließlich das Verkehrsministerium überzeugen und stimmte dem Bau eines Radwegs an dieser stark befahrenen Straße mit mehr als 5000 Kfz/Tag zu. Leider gibt es aber bis heute keinen Radweg von Baienfurt nach Bergatreute, nicht einmal ein Baubeginn ist in Sicht, da sich ein Landwirt weigert, den dazu nötigen Grund abzugeben. Somit scheint auch mittelfristig nichts aus diesem wichtigen Projekt zu werden. Der ADFC schlägt daher als Zwischenlösung vor:

Der eigentlich Radweg an der L 314 wird zunächst nur zwischen dem Waldbad und Bolanden bei Bergatreute gebaut. Von Baienfurt bis zum Waldbad wird die bestehende, asphaltierte Straße nach Kickach genutzt und weiter eine Forststraße, der Schneckenlochweg. Dieser 1,2 km lange Forstweg müsste für den Radverkehr mit einem feinen wassergebundenen Kies-Sand-Belag hergerichtet werden, damit er komfortabel mit dem Fahrrad nutzbar ist.

Wenn in der Zukunft, z. B. in 10 Jahren, der Grunderwerb an der L 314 möglich ist, könnte das fehlende Stück Radweg ergänzt werden. So lange wollen die Radfahrerinnen und Radfahrer von Baienfurt und Bergatreute aber nicht auf eine sichere und komfortable Radverbindung warten. mh



Der geplante Radweg Baienfurt-Bergatreute ist violett eingetragen, die alternative Trasse über Kickach in rot gestrichelt. (OpenStreetMap / mh)



Waren die Demonstrationen vergeblich? Der Radweg an der L 314 zwischen Baienfurt und Bergatreute scheitert eventuell am Grunderwerb. (as)



ADFC-Ortsgruppe Isny/Argenbühl wählt Vorstand (von links nach rechts): Robert Blaser-Sziede (1. Vorsitzender), Dr. Farina Schättiger (2. Vorsitzende) und Oswald Längst (Kassenwart). (rbs)

Nein, Jein, Ja zum Fahrradparkhaus



So ungefähr soll das neue Fahrradparkhaus in Konstanz einmal aussehen. (DB InfraGO AG/Stadt Konstanz)

So könnte man den Stand der Dinge bezüglich zu erstellender Fahrradparkhäuser dies- und jenseits der Grenze beschreiben.

Während im schweizerischen Kreuzlingen ein Multifunktionshaus für Stadtbusse, Dienstfahrzeuge und ein integriertes Fahrradparkhaus neben dem Hauptbahnhof vom Stimmvolk abgelehnt wurde, soll in Konstanz an Stelle der Ladenzeile neben dem Bahnhof in Zusammenarbeit von Deutscher Bahn und der Stadt Konstanz ein großzügig konzipiertes Fahrradparkhaus für 750 Fahrräder entstehen.

Die Fördermittel des Bundes sind dem „Streichorchester“ der Bundesregierung im Jahre 2023 entkommen und so harren die Konstanzer Radler darauf, ob die beiden Projektpartner es fertigbringen, die Eigentumsverhältnisse zu klären und den engagierten Plan auch zeitnah umzusetzen.

Bedarf wäre vorhanden, wenn man die Fahrradtrauben betrachtet, die täglich

rund um den Bahnhof zu finden sind, meist von verzweifelten Pendlern morgens hinterlassen, die dann abends ebenso genervt versuchen, ihren Drahtesel aus diesen Knäueln zu entwirren.

Zum Gesamtkonzept gehört auch die Umgestaltung des Bahnhofplatzes in eine barrierefreie MIV-freie Zone. Der Bau ist gerade in vollem Gange und soll im zweiten Drittel des Jahres 2025 fertig sein. Dann könnte es losgehen mit dem Fahrradparkhaus.

Die Kontinuität lärmiger Baustellen in Konstanz wäre gewährleistet, es sei denn, der Gestaltungsbeitrag beziehungsweise die allgemeine Finanznot verlängert den Entscheidungsprozess noch.

Ganz anders in Radolfzell: Hier soll nach kurz und knapper Planung 2026 ein zweistöckiges Fahrradparkhaus in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof anstelle einer veralteten Fahrradabstellanlage entstehen. Geht doch! rs

Über sieben Brücken musst Du fahren

...so meint man, sei die Devise der Konstanzer Stadtplanung.

Hier ist allerdings Vorsicht geboten – mit Brücken hat man in Konstanz nie so recht Glück gehabt: Die Schänzlebrücke hing Jahrzehnte lang regelrecht ohne volle Nutzung ihrer Kapazität in der Luft. Die Z-Brücke am Petershausener Bahnhof wurde um ein Vielfaches teurer als geplant. Die Überführung am Bahnhof strotzt vor Hässlichkeit und ihre Aufzüge sind oft defekt. Und die alte klapperige Rheinbrücke, immerhin Haupteinfahrtsweg ins Zentrum, hat man sich vom Bund vor einigen Jahren für wenig Geld aufschwätzen lassen und muss sie nun mühevoll renovieren.

Beim neuesten Brückenprojekt soll alles besser werden. Es ist sinnvoll, die großen Fahrradverkehrsströme vom links- in den rechtsrheinischen Teil und zurück besser zu kanalisieren, und so soll eine neue Fahrradbrücke vom südlichen Ufer bei der HTWG hinüber nach Petershausen dazu dienen, die bis zu 12.000 täglichen Fahrten in andere Bahnen zu lenken.

Aus dem neuen Brückenquartier nördlich der Europa- / Schänzlebrücke und aus dem projektierten Quartier hinter Wollmatingen („Hafner“) werden sicher viele Radler den schnelleren Weg über diese neue Brücke nutzen. Fehlt nur noch das Geld, aber das ist ein anderes Konstanzer Drama. rs



Eine der Varianten für die neue Fahrradbrücke über den Rhein. (Stadt Konstanz/SVK)

Wie man's macht, ist's falsch

Viele Jahre lang plädierte der ADFC für eine Beruhigung der Verkehrssituation auf der Eichhorn- und Jakobstraße vom Zentrum zum beliebten Freibad Horn und weiter nach Staad zur Fähre.

Jahrelang waren Radler gezwungen, den hoppeligen Weg entlang des Loretowaldes zu benutzen. Vor einigen Jahren begann die Umgestaltung zur Fahrradstraße unter großem Protest der Autofraktionen. Obwohl die erste Phase – als teilweise Einbahnstraße – zurückgenommen und den Protesten teils entsprochen wurde, hört die Un-

keri nicht auf: Um den Stellenwert des Radverkehrs zu betonen, ließ die Verwaltung nun einen breiten blauen Mittelstreifen auftragen. Deutlich gemacht werden soll dadurch, dass hier Überholverbot gilt und die Radfahrer auch unterstützt werden, selbstbewusst auf der Fahrbahn zu fahren. Prompt kam die Gegenreaktion, was denn der blaue Streifen solle, es würden dann alle Radfahrer in der Mitte fahren. Das war aber genau die Absicht, liebe Autofahrer. Wie man's macht ist es falsch, meint man. Nein! Genauso ist's richtig! rs



Der blaue Streifen auf der Fahrradstraße zum Strandbad Horn – ist doch eigentlich eindeutig, oder? (Stadt Konstanz/SVK)

Bodenseeradweg mit Hindernissen

Der 2023 zu seinem 40-jährigen Bestehen viel gelobte Bodensee-Radweg geriet, was seinen Verlauf auf Konstanzer Gemarkung angeht, 2024 schwer in die Schlagzeilen.

Kam schon sein Ausbau am Bahnhof Wollmatingen ins Stocken, machte ab Juni 2024 die Sperrung in der Hoheneggstraße bei der Ruppener Brauerei Furore. Der Erdbeben gefährdete Bereich stellt eine wesentliche Verbindung zwischen Altstadt, Fähre, Insel Mainau und dem nördliche Seeufer dar und wird in der Saison von tausenden Touristen, aber auch von Einheimischen stark frequentiert. Mag die Gefahrenabwehr die behördlichen Maßnahmen rechtfertigen – man stelle sich vor, ein Erdbeben rollte auf die Nutzer herab, wirft die Dauer der Unterbrechung doch Fragen auf.

Dies brachte die rührige Bürgergemeinschaft Allmannsdorf-Staad auf die Palme, die sich über mangelnde Transparenz und schlechte Informationspolitik der Verwaltung erboste. Ihr wurde erst im Oktober die Stellungnahme eines Ingenieurbüros zuge-

stellt, welche die Vorgehensweise von Experten und Verwaltung erläuterte.

Zumindest der ADFC durfte teilweise zufrieden sein. Auf unsere Beschwerde, dass die Wegführung aus der Stadt bzw. deren Umleitung auf die Mainaustraße nur unzureichend ausgeschildert sei, reagierten die technischen Betriebe auf Betreiben des städtischen Radverkehrsbeauftragten sofort. Die orangenen Umleitungshinweise wurden umgehend erweitert und sinnfällig ergänzt.

Leider war die touristische Fahrradsaison da schon vorbei. rs



Ende des Bodenseeradweges bei Staad! Wie lange noch? (rs)

Radverleih – Touren – Reparaturservice

Kultur-Rädle

ADFC-Infoshop
Bahnhofplatz 29
78462 Konstanz
Tel. 07531 / 27310

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

Ärgernis Friedrichstraße ungelöst

Mit 2024 ging in der Friedrichstraße ein weiteres Jahr vorbei ohne eine spürbare Verbesserung für Radfahrer. Man radelt nicht selten hinter stinkenden Pkw oder Bussen her, die erstaunlich oft die Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 20 einhalten. Oder man steht im Stau, da die Einmündung der Riedleparkstraße wegen des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens überlastet ist und Busse nicht zügig vorankommen. Der Rückstau an der Ampel der Metzstraße Richtung Millionenschlucht blockiert manchmal sogar die Einmündung der Karlstraße.

Diese Blechlawine ist politisch von einer Mehrheit im Gemeinderat und vom Stadtforum gewollt, denn jeder Autofahrer soll durch die Friedrichstraße fahren, mit oder ohne Ziel in der Innenstadt. Auch von der Stadtverwaltung ist keine Initiative für eine Regulierung des Kfz-Verkehrs zu erwarten. Bedenklich ist, dass einige Verbesserungsmaßnahmen, die im November 2023 vom Gemeinderat beschlossen worden waren, erst nach einem Jahr umgesetzt oder noch gar nicht begonnen wurden. Bis zum Redaktionsschluss dieser Zeitung war die Signalisierung am Knoten Friedrichstraße/Metzstraße unverändert, obwohl in der Sitzungsvorlage stand (V 00246):

„Die Steuerung wird so angepasst, dass die Fußgängersignale im Grundzustand Grün sind und KFZ nur auf Anforderung freigegeben werden. Busse können über Funktelegramme den Grünbeginn anfordern oder die Grünphase verlängern.“

Diese Änderung der Ampelschaltung ist sinnvoll, um Fußgängern Vorrang zu geben und die Durchfahrt für Kfz unattraktiver zu machen. Doch wenn diese Ampelschaltung geändert wird, verlängert sich auch die Wartezeit für Radfahrer! Um dies zu vermeiden, wäre eine Ausleitung des Radverkehrs

vor der Ampel in die Fußgängerzone notwendig, dies wurde aber von der Straßenverkehrsbehörde abgelehnt.



Auf der Friedrichstraße Richtung Millionenschlucht staut sich der Kfz-Verkehr regelmäßig zurück. Radfahrer dürfen nicht nach rechts auf den Gehweg ausweichen. (bg)

Leider hat sich der provisorische Kreisverkehr an der Olgastraße bereits als unfallauffällig herausgestellt. Die Mehrheit der Fahrzeuge überfährt die große markierte Sperrfläche und ist dadurch zu schnell unterwegs, was sich negativ auf die Sicherheit im Kreisverkehr auswirkt.



Der provisorische Kreisverkehr an der Olgastraße wird von vielen Fahrzeugen überfahren. (bg)

Als Fazit ist festzuhalten: Solange die Friedrichstraße als Durchfahrtsstraße für Kfz uneingeschränkt zur Verfügung steht, wird es weiterhin zu Staus kommen und die Straße wird für den Radverkehr unattraktiv bleiben.

Ist das wirklich das erklärte Ziel der Kommunalpolitik? bg

Planung mit Potential

Der 2023 umgestaltete Bereich der Friedrichstraße endet im Westen an der Olgastraße beim provisorischen Kreisverkehr. Ende 2024 legte die Stadtverwaltung dem Ausschuss für Planen, Bauen und Umwelt eine Planung für den Abschnitt von der Olgastraße bis zur Werastraße zum Beschluss vor. Leider waren in diese Planung die Vorschläge aus dem AK Mobilität nicht eingeflossen.

In der Planung wird der Radverkehr zukünftig auf der Nordseite auf der Fahrbahn fahren, da der gemeinsame Geh- und Radweg vor allem im Bereich des ehemaligen Hotels Schlossgarten zu schmal ist. Für den Radverkehr soll stadtauswärts die Einfahrt in die Schmidstraße ermöglicht und mit einer Insel gesichert werden, welche zusätzlich für den Fußverkehr die

Querung der Friedrichstraße erleichtern soll. Der ADFC hatte eine andere Lage der Querunginsel vorgeschlagen, diese wurde aber in der Planung (noch) nicht berücksichtigt.

Leider scheint sich die Umsetzung der Maßnahme in die Länge zu ziehen, denn die Stadtverwaltung schreibt in der Sitzungsvorlage (V 00260):

„Die Maßnahme steht in Konkurrenz zu einer Vielzahl weiterer Tiefbaumaßnahmen und soll daher der Diskussion um den Doppelhaushalt 2025/26 anheimgestellt werden, um kein Präjudiz zu setzen.“

Der ADFC kann nicht nachvollziehen, dass der Umbau dieses Lückenschlusses nicht sofort angepackt wird, denn er gehört zum Projekt der Umgestaltung der Friedrichstraße. bg



An der Kurve beim Schlossgarten, wo die meisten Fußgänger queren, sollte nach Auffassung des ADFC die Querunginsel gebaut werden. (bg)

Nur was gezählt wird, zählt!

Nach den Städten Bregenz, Konstanz und Lindau gibt es seit 2024 auch in Friedrichshafen eine stationäre Zählstation für den Radverkehr am Bodensee-Radweg. Auf der Friedrichstraße werden seit November Radfahrer gezählt. Die städtische Pressestelle schreibt dazu:

„Die Zählstation ist ein gemeinsames Projekt der Stadt Friedrichshafen und dem Landratsamt Bodenseekreis zur Förderung des Radverkehrs. Das Zählsystem erfasst mit zwei 3D-Lasersensoren kontaktlos die Verkehrsteilnehmer auf der Friedrichstraße in beiden Richtungen. In Kombination mit einem KI-

basierten Algorithmus kann die Zählstation Fahrräder und Kraftfahrzeuge unterscheiden, sodass auf dem Display angezeigt werden kann, wie viele Radlerinnen und Radler pro Tag und Jahr vorbei geradelt sind. Darüber hinaus werden die Messergebnisse als Grundlage für städtische Radverkehrsmaßnahmen genutzt.“

Der ADFC freut sich über die neue Zählstation! Wir sind gespannt auf die Messwerte im Jahr 2025 und den Abgleich mit den Zählungen von 2021, als der ADFC im Auftrag des Landratsamtes genau an dieser Stelle Radfahrer und Fußgänger gezählt hatte. bg



Die neue Zählstation an der Friedrichstraße zählt seit 2024 Radfahrer, die auf der Fahrbahn fahren. (bg)

Ade Umweltpur

Im Jahr 2022 wurde an der Einmündung der Riedleparkstraße in die Friedrichstraße eine gemeinsame Spur mit einer eigenen Signalisierung für den Bus- und Radverkehr eingerichtet. Die Maßnahme ging auf einen Antrag der Fraktion Netzwerk für FN zurück. Diese Bus- und Radspur ermöglichte eine vom Pkw-Verkehr separierte Einleitung in die Friedrichstraße. Sie wurde von der Stadt als gelungene Verbesserungsmaßnahme für den Radverkehr gepriesen und stolz als „Umweltpur“ bezeichnet.

Im Zuge der Umgestaltung der Friedrichstraße wurde 2024 die Signalisierung an diesem Knoten abgebaut und ein Fußgängerüberweg markiert. Da Fußgängerüberwege nur über maximal zwei Fahrstreifen geführt werden dürfen, musste eine der drei Spuren der Riedleparkstraße entfallen. Schade, dass wieder dem Kfz-Verkehr Vorrang vor dem Radverkehr gegeben wurde, der sich jetzt von rechts in die Kfz-Spur einfädelt muss. In der Beschlussvorlage des Gemeinderats war noch die Bevorrechtigung des Radverkehrs enthalten... bg

Fahradparker . Werbe-Fahradständer
Fahradgaragen . Fahrradüberdachungen
Sperrpfosten

kilian
Fahradpark-Systeme

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



Die „Umweltpur“ für Busse und Radfahrer war für Radfahrer eine komfortable und sichere Verkehrsführung. (bg)



Bis 2022 war die Riedleparkstraße an der Friedrichstraße in eine Links- und Rechtsabbiegespur aufgeteilt. (bg)



2024 wurde die „Umweltpur“ aufgelöst und die Spur für Kfz bevorrechtigt. Radfahrer haben jetzt wieder das Nachsehen. (bg)

Edelradweg ohne Anschluss

2024 wurde ein weiterer Abschnitt des Velorings fertiggestellt. Die 900 m lange Teilstrecke führt von der Wagershauser Straße auf dem Tunnel der B 31 neu Richtung Sparbruck. Die Baukosten des Abschnitts wurden 2021 mit 1,4 Mio. Euro geplant. Der Weg wurde 3,5 m breit asphaltiert und als Fahrradstraße ausgeschildert, parallel dazu wurde ein Fußweg mit feinem Schotterbelag erstellt. Auf dem Abschnitt queren drei kleine Straßen, diese wurden der Fahrradstraße verkehrsrechtlich untergeordnet. Bei der baulichen Ausführung, den Markierungen und bei der verkehrsrechtlichen Beschilderung wurden die Vorgaben der ERA und der Musterlösungen des



An der Wagershauser Straße endet der neue Abschnitt (2/1) des Velorings. Die Fortsetzung entlang der ZF zum Colsmanknoten steht in den Sternen. (bg)



Bei den Querungen von Straßen wurde der Veloring bevorzugt und vorbildlich markiert. (bg)

Landes BW exakt eingehalten und beispielhaft umgesetzt. Auch die Querunginsel in der Wagershauser Straße wurde nach dem Stand der Technik gebaut und berücksichtigt die Anforderungen an Barrierefreiheit insbesondere für sehbehinderte und mobilitätseingeschränkte Fußgänger.

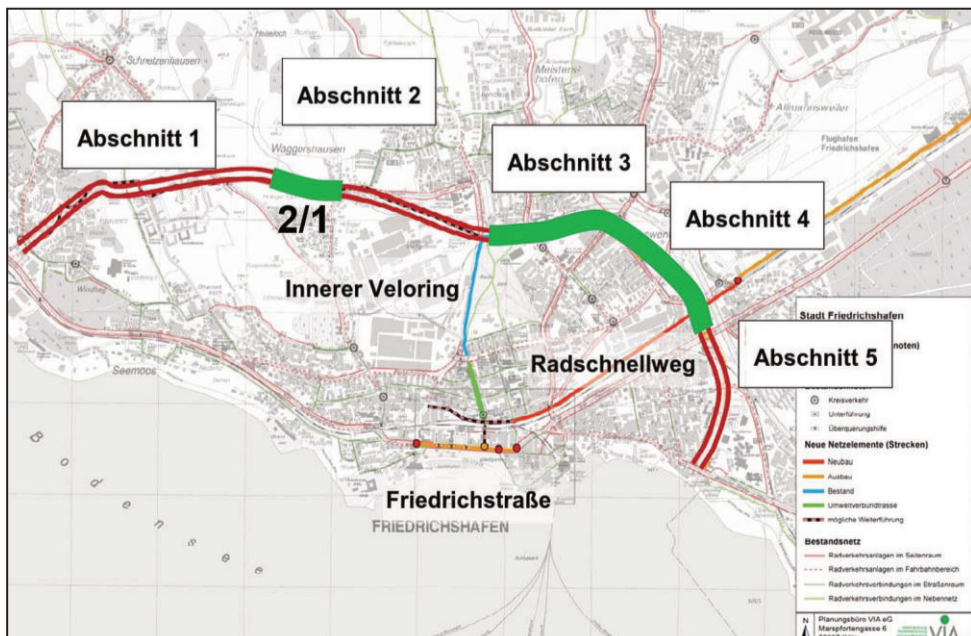
In die Freude über den tollen Radweg mischt sich der Frust, dass er noch lange ein Torso in der Landschaft bleiben wird. Der Anschluss an die Hochstraße in Sparbruck ist zwar in Planung, aber die Fortführung durch den Fallenbrunnen Richtung Manzell (Abschnitt 1) steht in den Sternen. Ohne den Anschluss an Manzell wird der Veloring seine vorgesehene Verbindungsfunktion aber nicht erfüllen können und auch kaum befahren werden. Im städtischen Haushalt sind frühestens ab 2029 Mittel für den Abschnitt 1 eingestellt. Das heißt, dass vor 2030 ein Weiterbau unrealistisch ist. Aber auch der Anschluss Richtung Osten zum Abschnitt 3 entlang der Nordseite der ZF einschließlich einer fahrradfreundlichen Querung des Colsmanknotens am Riedlewald ist Zukunftsmusik. Und der Bau des Abschnitts 5 an der Rotach mit der neuen Bahnunterführung ist ebenfalls Utopie, bei den derzeitigen Prioritäten im Haushalt umgesetzt zu werden. (bg)



„Ende der Ausbaustrecke“ in der Mühlbachsenke... Der nächste Abschnitt (2/2) soll hier nach Sparbruck weitergehen. (bg)



Die Querunginsel in der Wagershauser Straße wurde mustergültig barrierefrei mit differenzierten Bordhöhen gebaut: Neben der großen Aufstellfläche für Radfahrer besteht ein Fußgängerbereich mit einer kantenlosen Auffahrt für Rollstühle und ein Abschnitt mit einer taktilen Kante für Blinde. (bg)



Der Plan zeigt den Veloring mit seinen 5 Abschnitten, die grün eingezeichneten Strecken sind fertiggestellt. 2024 wurde der Teilabschnitt 2/1 gebaut. (VIA / Stadt Friedrichshafen)

Bestand nutzen statt neu bauen

Am Franziskusplatz auf der Nordseite des Bahnhofs sind die Fahrradständer oft überfüllt. Die Fahrradboxen auf der Süd- und Nordseite des Bahnhofes sind ausgebucht, so dass keine weiteren gesicherten und wettergeschützten Abstellplätze vorhanden sind.

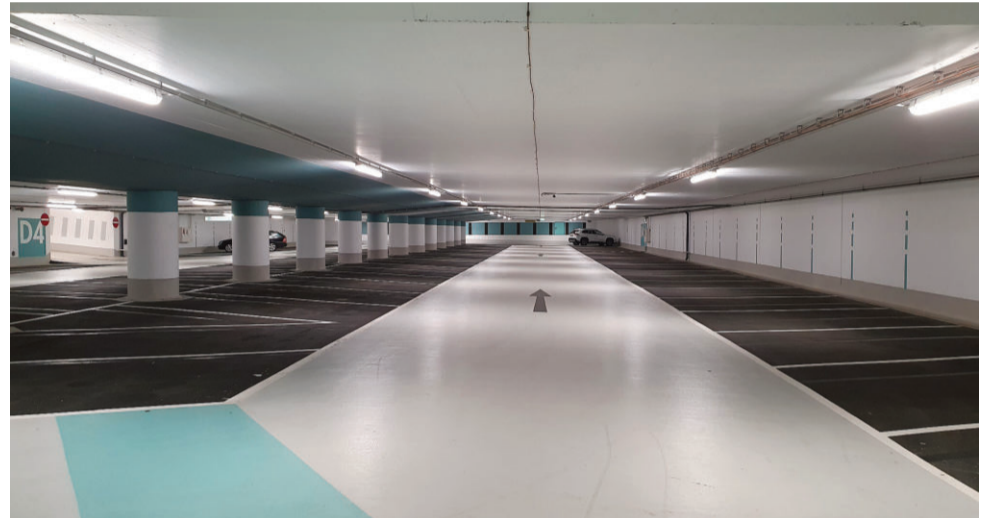
Um den Stellplatzmangel am Franziskusplatz zu beheben, stellte die Gemeinderatsfraktion der Grünen 2016 einen Antrag auf den Bau eines Fahrrad-Parkhauses, wie es zum Beispiel in Ravensburg am Bahnhof steht. Die Planungen wurden vorangetrieben und die Kosten stiegen und stiegen...

Es kam die Idee auf, statt auf dem Franziskusplatz ein Fahrradparkhaus zu bauen das obere Parkdeck der darunter liegenden Tiefgarage für Fahrradstellplätze zu nutzen. Baulich wäre eine neue, flache Rampe auf die erste

Ebene erforderlich. Diese Rampe würde zwar einen Eingriff in das Bauwerk bedeuten, aber geringere Kosten verursachen als das „Radhaus“, welches zuletzt auf weit über eine Million Euro teuer geschätzt wurde.

Verschiedene Gruppierungen, auch der ADFC, favorisierten die Alternative von Fahrradstellplätzen auf dem oberen Parkdeck, denn die Franziskus-Tiefgarage ist chronisch gering ausgelastet, wie sich jeder selbst auf Deck 3 und 4 anschauen kann.

Wie bei vielen städtischen Projekten wurde es ruhig um die „Franziskus-Fahrradtiefgarage“. Jetzt, mit neuem Schwung im Rathaus, hoffen wir auf eine Neubewertung des Projektes und auf eine Realisierung. Geht nicht gibt's nicht! Es wäre ein großer Gewinn für die Multimodalität. (bg)



Die Tiefgarage am Franziskusplatz („Parkhaus am Stadtbahnhof“) mit seinen 292 Kfz-Stellplätzen ist miserabel ausgelastet. Schaut man das Parkdeck 3 und 4 an (Foto), herrscht gähnende Leere. Was tun? Fahrradstellplätze ins Deck 1! (bg)

Endlich abgesenkt

Im Jahr 2021 wurden im mittleren Streifen der dreispurigen Maybachstraße mehrere Baumreihen gepflanzt. Seither gilt ganztägig Tempo 30, und durch den stark zurückgegangenen Kfz-Verkehr ist das Queren der beiden verbliebenen Fahrstreifen einfach und sicher möglich.

Da im Zuge des Umbaus 2021 vergessen wurde, den Radweg auf der Nordseite der Maybachstraße an den Stellen abzusenken, wo Querungen möglich sind, setzte sich der ADFC dafür ein dies nachzuholen.

2024 wurden die Bordsteine an vier Stellen abgesenkt: Bei der Roll-Royce-Zentrale, der Brunnenstraße und der

Werastraße können Radfahrer nun komfortabel die Straße queren. (bg)



Durch die Absenkung des Bordsteins wie hier gegenüber der Einmündung der Brunnenstraße kann jetzt auch ins Wohnquartier geradelt werden (und umgekehrt). (bg)

Nur Lippenbekenntnisse?

Seit 2013 arbeitete die Stadtverwaltung an einem Verkehrsentwicklungsplan (VEP), dieser wurde zuletzt mit neuen Verkehrsmessungen aktualisiert, da sich nach der Eröffnung der B 31 neu die Verkehrsströme im Stadtgebiet verändert haben. 2024 bekam der VEP das Etikett „Mobilitätsplan“ und wurde vom Gemeinderat beschlossen.

Der Mobilitätsplan hat – wie schon der VEP – zu schwache Ziele hinsichtlich der Reduzierung des Kfz-Verkehrs und der Förderung des Rad- und Fußverkehrs sowie des Öffentlichen Verkehrs. Die Maßnahmenpakete, sollten sie jemals politisch beschlossen und auch umgesetzt werden, sind nicht ausreichend, um eine Verkehrswende in Friedrichshafen oder die notwendigen Fortschritte beim Klimaschutz zu erreichen. Woher soll also der Platz für bessere, breitere und neue Wege für den Radverkehr kommen?

Während der zehnjährigen Planung des VEP wurde viel über die Friedrichstraße gesprochen und es wurden Szenarien erstellt, doch das Provisorium mit seinem weiterhin hohen Kfz-Verkehrsaufkommen spricht eine klare Sprache!

Aufhorchen lässt allerdings ein Satz im Abschlussbericht im Kapitel „Wesentliche Ergebnisse“:

„Sämtliche Anstrengungen bei der Entwicklung und Umsetzung verkehrlicher Maßnahmen sind daher auf die intensive Förderung des Umweltverbunds zu legen.“

An diesem Leitsatz werden sich die Verwaltung und der Gemeinderat bei ihren Entscheidungen zukünftig messen lassen! Doch schon 2024 deutete sich an, u. a. im Arbeitskreis Mobilität, dass bei der Verkehrspolitik in Friedrichshafen mit einem „weiter so“ zu rechnen ist. (bg)

... Fortsetzung des Interviews von Seite 1

haben, um diese gemeinsam mit allen zuständigen Baulastträgern in Arbeit zu nehmen. Wir berichten dem zuständigen Ausschuss für Umwelt und Technik regelmäßig über den Sachstand. Die Radverkehrskonzeption soll in diesem Jahr fortgeschrieben werden.

In dieser Fortschreibung werden sich die künftigen Schwerpunkte herauskristallisieren. Ich gehe aber davon aus, dass neben weiteren Lückenschlüssen vor allem die Optimierung von Querungsstellen und der Ausbau vorhandener Radwege entsprechend der zwischenzeitlich geltenden Standards eine große Rolle spielen werden. Darüber hinaus wird die Weiterentwicklung des Radschnellweges zwischen Friedrichshafen und Baidt von Bedeutung sein.

ADFC: Welchen Beitrag können die Kommunen im Landkreis leisten, um den Bau von Radwegen an Kreisstraßen zu beschleunigen?

Gähr: Der mit Abstand größte Hemmschuh für einen zügigen und zielgerichteten Aus- und Neubau von Radwegen ist und bleibt das Thema Grunderwerb. Den größten Beitrag, den die Städte und Gemeinden leisten können, ist aufgrund deren Nähe zu den Eigentümern den Weg für einen erfolgreichen Grunderwerb vorzubereiten.

ADFC: Welche Rahmenbedingungen beim Radwegebau sollten das Land und der Bund verbessern?

Gähr: Bund und Land halten für die Planung und den Bau von kommunalen Radverkehrsanlagen sehr interessante Förderprogramme bereit. Das kann sich schon sehen lassen. Auch legt das Regierungspräsidium Tübingen in seiner Außenstelle – dem Baureferat Süd in Ravensburg – verstärkt seinen Fokus auf die Planung und den Bau von Radwegen. Ansonsten liegt auch bei Bund und Land das größte Hindernis beim Grunderwerb. Meines Erachtens könnte mit einer wie auch immer gearteten Privilegierung des Grunderwerbes für Radverkehrsanlagen, sei es über den Preis oder über die steuerlichen Rahmenbedingungen für die Eigentümer, bestimmt einiges an Erleichterung geschaffen werden.

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

Gähr: Die Impulse und Ideen, die der ADFC aus seiner Perspektive im Zuge der Planung von Radverkehrsanlagen regelmäßig einbringt, sind für uns durchaus wertvoll. Um dies zu gewährleisten binden wir den ADFC, neben den Trägern öffentlicher Belange aus den Bereichen Umweltschutz, Wasser und Boden, Landwirtschaft, Polizei, Verkehrsbehörde etc. regelmäßig in unsere Planungen mit ein. Ich denke, dass die Lobbyarbeit die der ADFC auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene leistet, maßgeblich mitverantwortlich dafür ist, dass Radverkehr in der Politik an prominenter Stelle fest verankert ist. Das ist eine gute Voraussetzung dafür, dass im Rahmen ausgewogener politischer Diskussionen die Belange aller Verkehrsteilnehmer Berücksichtigung finden können. Darauf setzte ich weiterhin.



Tobias Gähr

„Radverkehrspapst“ im Ruhestand



Peter Gwiasda

Im Mai 2025 geht Peter Gwiasda in den wohlverdienten Ruhestand. Der Geograph und Verkehrsplaner ist Gründungsmitglied des renommierten Kölner Planungsbüros VIA eG, das auch im Bodenseekreis ein gefragter Partner ist.

In der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) leitete Peter Gwiasda den AK Radverkehr und betreute diese Regelwerke:

- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)
- Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr
- Mitarbeit an den Hinweisen zu Radschnellverbindungen

Es ist nicht übertrieben, Peter Gwiasda als deutschen „Radverkehrspapst“ zu bezeichnen. Er ist als Verkehrsplaner bundesweit und auch in Baden-Württemberg bis ins Verkehrsministerium bestens vernetzt und ein anerkannter Experte.

Der ADFC hatte das Planungsbüro VIA 2012 für das Radverkehrskonzept Friedrichshafen ins Gespräch gebracht. VIA bekam schließlich den Zuschlag für Friedrichshafen und erstellte in der Folge die Radverkehrskonzepte

des Bodenseekreises sowie von Meckenbeuren, Tettngang, Markdorf, Salem und aktuell Kressbronn.

Auch der Radschnellweg RS9 von Friedrichshafen nach Baidt wird von VIA entwickelt und geplant. Der Radschnellweg wurde zu einem seiner Herzensprojekte, hier engagierte er sich auch leidenschaftlich bei Ortsterminen mit Bürgern. Wer Peter Gwiasda bei den zahlreichen Sitzungen in Arbeitskreisen, Runden Tischen und Gemeinderatssitzungen erlebte, spürte seine fachliche Kompetenz und sein Herzblut für den Radverkehr. Selbst für ihn als erfahrenen Verkehrsplaner, der viele vorbildliche Radverkehrsanlagen geplant und umgesetzt hatte, war es oft mühsam, die Behördenvertreter im Bodenseekreis zu überzeugen, beim Radverkehr mutig und modern zu planen. Es ist vor allem ihm zu verdanken, dass die ERA mittlerweile auch im „Autolände“ als gültiges Regelwerk anerkannt und eingeführt ist.

Der ADFC bedankt sich bei Peter Gwiasda für sein großes Engagement und freut sich auf die weitere Zusammenarbeit mit seinen Kollegen von VIA aus Köln. bg

Über 15.000 (€)-Bikes am Lager

Joos
Radolfzell | Konstanz | Gottmadingen | FN-Immenstaad | Ravensburg

- » **Riesige Auswahl** an unseren 6 Standorten auf über 10.000m²
- » **E-Bike Center** in Radolfzell und in FN-Immenstaad
- » **Bikes und E-Bikes** in Radolfzell und in Ravensburg
- » **Lagerverkäufe** in Konstanz Reichenau Waldsiedlung und Gottmadingen
- » **Große Leihradflotte** mit über 400 Leihrädern, davon über 160 Leih-E-Bikes, in Radolfzell
- » **Online-Shop** www.fahrradlagerverkauf.com

E-Bike Center FN-Immenstaad | Gehrenbergstraße 1b | 88090 Immenstaad | Fon 0 75 45 - 7499984

NEU 2025: ZONE OST BIS BLUDENZ ERWEITERT

TIPP
FAHRRAD-KOMBI
ZONE OST ODER WEST
ERWACHSENE
ab € 36,-

**BODENSEE TICKET.
GRENZENLOS MIT BAHN, FÄHRE UND FAHRRAD.
ALLES MIT EINER KARTE FÜR EINEN TAG ODER DREI TAGE.**

bodensee-ticket.com/fahrrad
facebook.com/sbahnbodensee

BODENSEE TICKET
BAHN | BUS | FÄHRE
Drumherum und Mittendurch

Impressum

Radler am See

Jahreszeitschrift des ADFC-Kreisverbandes Bodenseekreis

Ausgabe 32, 2025

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), Martin Hulin (mh), Robert Blaser-Sziede (rbs), Ralf Seuffert (rs)

Fotos / Grafiken:

Bernhard Glatthaar (bg), Herbert Dreiseitl (hd), VIA eG, Planungsbüro VIA eG und freiluftkonzepte, Polizeidirektion Ravensburg (pol), Landratsamt Bodenseekreis (Ira), Robert Blaser-Sziede (rbs), Stadt Weingarten, Martin Hulin (mh), Alfred Simma (as), DB InfraGO AG, Stadt Konstanz/SVK, Ralf Seuffert (rs), Stadt Friedrichshafen

Anzeigen: Brigitte Seebeck

Layout: Bernhard Glatthaar

Druck: WIRmachenDRUCK.de

Auflage: 1800

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