

Inhalt	
Bodenseekreis	2 - 5
Ravensburg	6
Konstanz	7
Friedrichshafen	8 - 10
Tourentipp: Elsass	11
Letzte Seite	12

Seit Mai 2019 gibt es eine Fahrradstraße zwischen dem Campingplatz Hagnau und Schloss Kirchberg in Immenstaad. Nach der Schmidstraße in Friedrichshafen, die seit 2009 die einzige Fahrradstraße im Bodenseekreis war, kam damit ein weiterer Streckenabschnitt auf dem Bodensee-Radweg hinzu. Mit dieser neuen Fahrradstraße bekennt sich der Landkreis als verantwortliche Verkehrsbehörde zusammen mit den beiden Gemeinden, auf deren Gemarkung die Fahrradstraße verläuft, dazu, die Nutzung des Fahrrades attraktiver und sicherer zu machen. Die Initiative für diese Fahrradstraße ging vom Landkreis aus und wurde von den Gemeinden unterstützt.

Was ändert sich, wenn eine Fahrradstraße ausgeschildert wird? Eine Fahrradstraße ist eine dem Radverkehr vorbehaltene Straße, es sei denn, man erlaubt andere Verkehrsarten. Die Fahrradstraße in Hagnau und Immenstaad ist für Kfz-Anliegerverkehr freigegeben, das bedeutet: Wer zum Campingplatz oder Strandbad mit dem Auto fahren will, darf dies weiterhin – aber mit Tempo 30 und mit Rücksicht auf Radfahrer, die hier nebeneinander fahren dürfen und Vorrang haben. Auf der neuen Fahrradstraße wurde zusätzlich Tempo 30 ausgeschildert, da nicht alle Autofahrer wissen, dass diese Geschwindigkeitsbeschränkung bei einer Fahrradstraße automatisch gilt.

## Kommt die Verkehrswende?



Die neue Fahrradstraße zwischen Hagnau und Kirchberg ist die zweite Fahrradstraße im Bodenseekreis. 2020 sollen weitere Fahrradstraßen auf Außerortsstrecken folgen, unter anderem in Markdorf, Tettang, Langenargen und Kressbronn. Auch in Friedrichshafen sollen nach 11 Jahren Pause wieder Fahrradstraßen eingerichtet werden. (bg)

Die rechtlichen Hürden waren bei der Fahrradstraße zwischen Hagnau und Kirchberg niedrig: Der Radverkehr ist auf dieser Strecke zweifellos die „vorherrschende Verkehrsart“ und die „Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs wurden ausreichend berücksichtigt“ (VwV-StVO zu Zeichen 244.1), da parallel die B 31 verläuft.

Aber nicht alle Bürgermeister sind leicht für Fahrradstraßen zu begeistern. 2018 hatte der ADFC zusammen mit dem VCD eine Fahrradstraße zwischen Kluffern und Ittendorf beantragt, doch das Häfler Rathaus war dagegen. Ende 2019 kam schließlich der Durchbruch: Eine Fahrradstraße auf den Gemeindeverbindungsstraßen wurde nicht mehr kategorisch ausgeschlossen, nachdem der ADFC im Juni 2019 zusammen mit einem Aktionsbündnis durch Fahrradzählungen nachgewiesen hatte, dass der Radverkehr auf diesen Straßen die Mehrheit ausmacht. Im Laufe des Jahres 2020 soll die Fahrradstraße von Kluffern über Bürgberg zur B 33 nun realisiert werden. Einen ausführlichen Bericht darüber lesen Sie auf Seite 5.

Auf der ehemaligen B 467 zwischen Reuteneben in Tettang und Gießenbrücke in Kressbronn gibt es seit vielen Jahren intensive Bemühungen der Tettanger Grünen und des ADFC, die Route für den Radverkehr sicherer zu machen. Trotz der direkt benachbarten „neuen“ B 467 ist die alte B 467 weiterhin für den Kfz-Verkehr freigegeben, der dort mit Tempo 70 – und oftmals schneller – gerade Schüler und Rad fahrende Pendler durch aggressives Verhalten gefährdet oder abschreckt, diese Route zu benutzen.

Die Mehrheitsverhältnisse in der Tettanger Kommunalpolitik waren traditionell gegen eine Fahrradstraße auf der B 467 alt. Eine 2019 gegründete Aktionsgruppe „Sichere B 467 alt“ machte mit einer Demo und vielen Gesprächen auf das Thema aufmerksam und konnte erreichen, dass der Tettanger Gemeinderat im Februar 2020 der Fahrradstraße zustimmte. Da ein kurzer Abschnitt der B 467 alt in Kressbronn liegt, muss der Kressbronner Gemeinderat ebenfalls zustimmen. Dieses Votum war zum Redaktionschluss noch nicht bekannt.

Nicht weit von der B 467 alt entfernt engagierte sich 2019 eine Bürgerinitiative für einen Radweg an der alten B 31 von Oberdorf nach Kressbronn. Da ein Radweg an der Gemeindeverbindungsstraße wegen des Grunderwerbs unrealistisch und für die Gemeinden nicht finanzierbar ist, schlugen die Behörden eine Fahrradstraße vor. Im Januar 2020 stimmte der Gemeinderat Langenargen der Fahrradstraße zu, während die Kressbronner Räte dagegen waren. Damit ist diese Fahrradstraße vorerst auf Eis.

Eine gute Nachricht kommt aus Friedrichshafen: Die langjährige Blockade der städtischen Verkehrsbehörde, seit langem geplante Fahrradstraßen am Veloring und am Bodensee-Radweg zu genehmigen, ist endlich beendet. Mit Bürgermeister Dieter Stauber, 2019 als neuer Dezernent gewählt und Chef der Verkehrsbehörde, kam offensichtlich neuer Wind ins Rathaus. Sind diese Fahrradstraßen der Beginn einer neuen Ausrichtung der Radverkehrspolitik im Bodenseekreis, sind sie die Vorboten der Verkehrswende?

Es gibt Anlass zur Hoffnung, aber nicht für Euphorie. Widerstände, Straßenräume gerechter zu verteilen und den Radverkehr zu stärken, sind weiterhin vorhanden. Altes Denken und die Wahrung von Besitzständen sind in manchen politischen Gruppierungen und auch in den Behörden teilweise noch fest verwurzelt. Aber durch die geplanten Fahrradstraßen wurden im Bodenseekreis die Grundlagen für eine neue Qualität der Radverkehrsförderung gelegt. (bg)

## Interview

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

**Ute Stegmann** ist seit 2019 Geschäftsführerin der Deutschen Bodensee Tourismus GmbH (DBT). Sie beantwortet Fragen von Bernhard Glatthaar.

**ADFC:** Welchen persönlichen Bezug haben Sie zum Fahrradfahren?

**Stegmann:** Ich bevorzuge kleine und gemütliche Radtouren. Abends mit dem Rad zum Baden an den See oder am Wochenende mal eine kleine Tour abseits der stark befahrenen Strecken. Gerne würde ich das Rad auch ab und zu auf dem Weg zur Arbeit nutzen. Im vergangenen Jahr habe ich das ein paar wenige Male auf dem Weg von Kippenhausen nach Friedrichshafen ausprobiert. Leider ist mir an der stark befahrenen Straße entlang der B 31 schnell die Freude daran vergangen. Es ist wirklich schade, dass es hier keine besseren Möglichkeiten gibt.



**ADFC:** Erkennen Sie einen Trend beim Radurlaub am Bodensee? Wie hat sich die Nachfrage der Gäste nach Radtouren und Dienstleistungen entwickelt? Gibt es Zahlen zu den jährlichen Radurlaubern am Bodensee?

**Stegmann:** Zahlen zu den Radurlaubern liegen uns keine vor. Das Radfahren am Bodensee liegt aber nach wie vor hoch im Trend und der Bodensee Radweg ist einer der beliebtesten Radwege in Deutschland und auch darüber hinaus. Vor allem die Möglichkeit, drei Länder auf einer Tour mit dem Rad zu erleben, hat für die Bodenseeurlauber einen großen Reiz. Gern genutzt werden auch die Schiffe, mit welchen sich die Touren gut abkürzen lassen.

Seit einigen Jahren gibt es auch die Möglichkeit mit der ECHT BODENSEE CARD die Fahrräder in den Zügen innerhalb des bodo-Gebietes kostenlos zu transportieren. Dieses tolle Angebot wird von den Gästen sehr gerne angenommen, denn viele Gäste wählen für Ihren Radurlaub einen festen Standort und kehren am Abend wieder in ihre Unterkunft zurück. Die Bedürfnisse der Radurlauber in Bezug auf die Touren und auch die Dienstleistungen sind sehr unterschiedlich. Von Familien mit kleineren Kindern werden vor allem Wege in sicherer Entfernung zu stark befahrenen Straßen bevorzugt. Für E-Bike-Fahrer sind die Wege-Beschaffenheit und auch die Möglichkeit, den Akku wieder laden zu können, von Bedeutung. Gutes Informationsmaterial, je nach Wunsch auf Papier oder Digital, und eine übersichtliche Beschilderung wird von allen Radfahrern sehr geschätzt. Die Tourist-

... lesen Sie weiter auf Seite 12



**Die Zukunft startet hier & jetzt!**

Entdecke Fahrrad- und Mikromobilitäts-Lösungen von morgen

**2. - 5. Sept. 2020**

Messe Friedrichshafen

open to public

**FESTIVAL DAY**

**5. Sept.**



eurobike.com  
#EUROBIKESHOW



**sichere B467 alt**

... zwischen Tettang-Reuteneben und Gießenbrücke

## Aktionsgruppe macht mobil



Etwa 100 Radler kamen früh morgens zur Demo auf der B 467 alt zwischen Gießenbrücke und Reutenen bei Tett nang. Die Forderung: Eine Fahrradstraße. (mab)

**TETT NANG.** Seit vielen Jahren setzen sich die Tett nanger Grünen und der ADFC dafür ein, dass die ehemalige B 467 zwischen Reutenen und Gießenbrücke zu einer attraktiven und sicheren Radroute wird. Die alte B 467 ist die einzige asphaltierte Route für Radfahrer vom Argental nach Tett nang, deshalb hat sie eine große Bedeutung. Sonntags ist die Strecke für den motorisierten Verkehr gesperrt, doch von Montag bis Samstag gefährden zu schnelle und zu eng überholende Kraftfahrzeuge Radfahrer auf der

Ausweichstrecke. Es gibt viele gefährliche Überholvorgänge von Kfz, gerade morgens, wenn Rad fahrende Schüler und Pendler die Strecke benutzen.

2019 gründete sich die Aktionsgruppe „Sichere B 467 alt“, mit dem Ziel, die B 467 alt zu einer Fahrradstraße umzugestalten. Die Aktionsgruppe startete eine Informationskampagne und organisierte am 27. September auf der B 467 alt eine Schüleraktion mit etwa 100 Radfahrern – einschließlich Bürgermeister Bruno Walter.

Der ADFC unterstützt das Anliegen der Aktionsgruppe und wünscht sich, dass die politisch Verantwortlichen die Chance erkennen, dass hier mit geringem Aufwand eine hervorragende Radroute geschaffen werden kann. Der Vorschlag der Aktionsgruppe bedeutet für Autofahrer keine unverhältnismäßigen Nachteile, während aber unzählige Radfahrer davon profitieren können. (bg)

Argumente, Dokumentationen und Videos unter [www.sichereb467alt.de](http://www.sichereb467alt.de)



*sichere B467 alt*

... zwischen Tett nang-Reutenen und Gießenbrücke



Die Bilder zeigen gefährliche Szenen an der B 467 alt aus einem Film der Aktionsgruppe, der das riskante Überholen durch Kraftfahrzeuge eindrucksvoll dokumentiert. (dh)



**fahrradspezialitaeten.com**  
KONSTANZ + FREIBURG

Betreiber von TINK Konstanz

**Für jeden Typ den passenden Typ**

Liegeräder | Dreiräder | Lastenräder | Tandem

## Kommt die Bodensee-Autobahn?

**BODENSEEKREIS.** Noch ist die B 31 neu im Westen von Friedrichshafen, doch die enormen Ausmaße sind bereits sichtbar, wenn man durchs einst idyllische Häfler Hinterland radelt oder wandert. Eine Fortsetzung der B 31 bis Meersburg ist im gleichen Ausbaustandard vorgesehen, also vier Spuren plus Standstreifen. Damit würde ein weiteres Stück Bodensee-Autobahn Realität.

Die im Dialogverfahren beteiligten Verbände BUND, NABU und VCD bezweifeln die Notwendigkeit einer vierspurigen Straße, denn dadurch würde die Kapazität von heute zwei auf zukünftig sechs Spuren ausgebaut. Kurz vor Weihnachten 2019 gab das Regierungspräsidium Tübingen (RP), das im Auftrag des Bundes den Weiterbau der B 31 bis Meersburg plant, seine Vorzugstrasse bekannt: Das RP empfiehlt dem Bund die Variante B1. Zuletzt standen drei Trassenkorridore zur Diskussion: Die seenahe Variante A im Bereich der bestehenden B 31, eine nördliche Variante C, die der ehemaligen Trasse 7.5 ähnlich war, und eine Trasse B zwischen A und C. Verschiedene Untervarianten werden z.B. mit B1.1 oder C2.1 benannt.

Im Fokus der Planer und Gutachter stand bei der Trassenauswahl, die Strecke möglichst konfliktarm für Menschen sowie die Flora und Fauna zu gestalten und eine rechtssichere Variante anzustreben. Es fand im Zuge der Trassenfindung zwar ein umfangreiches Dialogverfahren mit Bürgerinitiativen und Verbänden statt, doch die unterschiedlichen lokalen Interessen und Sichtweisen wurden dadurch nicht befriedet. Bei den Initiativen aus Hagnau und Immenstaad, welche die Trasse möglichst weit im Hinterland wollten, war zuletzt eine verbale und mediale Aufrüstung festzustellen, was für einen zukünftigen Konsens der Region nicht hilfreich sein dürfte.

Welche Konsequenzen die verschiedenen Trassen für den Radverkehr haben, war nicht Bestandteil der Untersuchungen. Von den Planern wurde zwar erwähnt, dass durch die Rückstufung der heutigen B 31 – die weiterhin baulich bestehen bleiben wird – auch an Radschnellverbindungen gedacht werden könne, doch konkrete Planungen gibt es nicht. (bg)

Informationen unter [www.b31.verkehr-bodenseeraum.de](http://www.b31.verkehr-bodenseeraum.de)



Der Plan des Regierungspräsidiums zeigt die untersuchten Varianten einer zukünftigen B 31 neu zwischen Friedrichshafen und Meersburg. Die blau gefärbte Variante B1 wurde Ende 2019 dem Bund als Baulastträger vorgeschlagen. (rpt)

## Fahrradboxen jetzt auch in Salem

**SALEM.** Pendler, die mit dem Rad zum Bahnhof fahren, kennen das Problem: Insbesondere für hochwertige Räder wird eine Abstellmöglichkeit benötigt, die Schutz vor Diebstahl, Beschädigung und Nässe bietet. Hierzu sind Fahrradboxen ideal.

Im September 2019 stellte die Gemeinde Salem 10 Fahrrad-Mietboxen auf, die der ADFC Bodenseekreis an

jeden Radler vermietet. Die Jahresmiete kostet 60 Euro, es fällt eine Kaution von 150 Euro an.

Wolfgang Olek, Betreuer der Boxen, ist unter [RadBoxSalem@adfc-bw.de](mailto:RadBoxSalem@adfc-bw.de) oder Telefon 07553/1717 erreichbar.

[www.adfc-bw.de/bodenseekreis/service/fahrradboxen](http://www.adfc-bw.de/bodenseekreis/service/fahrradboxen)



Bei der Eröffnung der neuen Fahrrad-Mietboxen am Bahnhof Salem (v.l.): Bürgermeister Manfred Härle mit Wolfgang Olek und Bernhard Glatthaar vom ADFC. (gsa)

## Der Fahrradklima-Test am Bodensee

BODENSEEKREIS. Wie fahrradfreundlich ist ihre Stadt? Diese Frage stellte der ADFC beim Fahrradklima-Test im Herbst 2018.

Über 166.000 Personen nahmen bundesweit an der Befragung teil und bewerteten die Fahrradfreundlichkeit ihrer Städte und Gemeinden. Um in die Auswertung zu kommen, musste eine Mindestanzahl an eingereichten Fragebögen erreicht werden. Dies gelang 2018 im Bodenseekreis in Friedrichshafen, Markdorf, Tettngang, Überlingen, Immenstaad und Meckenbeuren. Überlingen blieb mit einer Gesamtnote von 4,3 das Schlusslicht im Bodenseekreis, während Immenstaad mit 3,3 die beste Note verteidigen konnte.

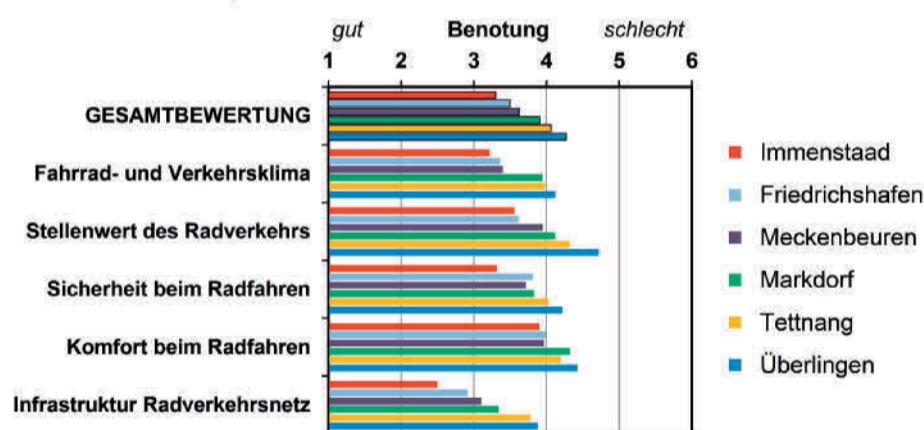
Leider haben sich die Noten der sechs Kommunen im Bodenseekreis nicht bedeutend verbessert. Das liegt vermutlich auch daran, dass sich viele Radler eine schnellere Umsetzung von Verbesserungen wünschen und einen langsamen Fortschritt eher als Stagnation oder sogar als Rückschritt empfinden. Aber: Neben der Note muss man auch auf die Antworten zu den einzelnen Fragen schauen. Denn die Bewertungen der Radler bestätigen die bekannten Vorzüge und Defizite der Kommunen. Wichtig ist deshalb die Interpretation der Ergebnisse.

Die Bürgermeister der Kommunen, die im Fahrradklima-Test bewertet wurden, nehmen die Ergebnisse unterschiedlich auf: Gute Bewertungen werden meist als Bestätigung für die erfolgreichen Bemühungen der Kommune und als Gegenbeweis zur Kritik des lokalen ADFC angesehen, der stets mehr und schnellere Verbesserungen einfordert. Anders in Kommunen, die schlecht bewertet wurden: Hier zwei-

feln Bürgermeister gerne die Systematik des Fahrradklima-Tests an, zum Beispiel wegen zu geringen Teilnehmerzahlen. Auch der Verdacht, es sei vor allem eine Beurteilung besonders kritischer ADFC-Mitglieder, wird seitens der Verwaltung bei schlechten Ergebnissen gerne vorgebracht. Ein Blick in die Methodik zeigt klar, dass diese Befürchtungen nicht zutreffen, denn der Fahrradklima-Test wird professionell durchgeführt und die Ergebnisse sind statistisch aussagekräftig. Es kommt auch die richtige Einordnung der Ergebnisse an, denn beim Fahrradklima-Test handelt es sich um eine „Kundenzufriedenheitsanalyse“, bei der subjektive Beurteilungen im Vordergrund stehen. Gute Bewertungen können gelingen, wenn Bürgermeister im Alltag auf dem Fahrrad gesehen werden, Falschparken auf Radwegen konsequent unterbunden wird oder die alltäglichen Hindernisse an Baustellen beseitigt werden. Auch Gemeinderatsbeschlüsse für nachhaltige Weichenstellungen zugunsten einer Verkehrswende und einheitliches Handeln der Verwaltung sind wichtig. Der Fahrradklima-Test hat nicht den Anspruch, eine umfassende Beurteilung der Fahrradförderung einer Kommune zu sein. Ob einer neuen Mobilitätskultur die Chance gegeben wird und die wichtigen Akteure in der Kommune mit eigenem Beispiel vorangehen, das beobachten die Teilnehmer des Fahrradklima-Tests genau. (bg)

Die detaillierten Ergebnisse des Fahrradklima-Tests finden Sie auf [www.fahrradklima-test.de](http://www.fahrradklima-test.de) [www.adfc-bw.de/bodenseekreis/radverkehr](http://www.adfc-bw.de/bodenseekreis/radverkehr)

**ADFC-Fahrradklimatest 2018**  
Ergebnisse der Gemeinden im Bodenseekreis



Das Diagramm zeigt die Ergebnisse der sechs Kommunen im Bodenseekreis, die 2018 in die Auswertung des Fahrradklima-Tests kamen. Es sind die Gesamtbewertung und die Noten der fünf wichtigsten Themenfelder dargestellt. (bg)



**TIPP**  
FAHRRAD-KOMBI  
ZONE OST+WEST  
ERWACHSENE  
ab € 37,-

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

[bodensee-ticket.com/fahrrad](http://bodensee-ticket.com/fahrrad)  
[facebook.com/bodenseeticket](https://www.facebook.com/bodenseeticket)

**BODENSEE TICKET**  
BAHN | BUS | FÄHRE  
Drammerum und Mittandurch

## Weiterbau bis Tettngang vordringlich



Geballte Polit-Prominenz mit den Ministern Lucha (5. v.l.) und Hermann (6. v.l.) traf sich bei der Eröffnung des neuen Radweges an der L 333 zwischen Elmenau und Tannau. (bg)

TETTNGANG/NEUKIRCH. Mit den Ministern Hermann und Lucha, Landtagsabgeordneten, dem Regierungspräsidenten, dem Landrat, zwei Bürgermeistern und viel anderer Prominenz aus der Politik wurde Ende November ein weiteres Teilstück des Radweges an der L 333 zwischen Tannau und Elmenau eröffnet.

2015 war der Abschnitt von Neukirch nach Elmenau gebaut worden, für 2020 ist die Fortsetzung an der L 333 im Kreis Ravensburg vorgesehen. Damit entsteht Schritt für Schritt eine wichtige Achse für den Radverkehr im östlichen Bodenseekreis. Damit der Radweg von Neukirch bis Tannau seine Wirksamkeit überhaupt entfalten

kann, ist es zwingend erforderlich, den Radweg an der L 333 von Tannau über Büchel, die Frohe Aussicht an der Wangener Straße bis zum Krankenhaus-Kreisverkehr weiterzuführen. Das Regierungspräsidium als verantwortliche Planungsbehörde ist zu diesem Projekt bisher leider sehr zurückhaltend, während die Stadt Tettngang mit Nachdruck darauf drängt, dass die Planung in diesem wichtigen Abschnitt genauso engagiert durchgeführt wird wie im Bereich Neukirch.

Das Regierungspräsidium ist nun gefordert, den Torso schnellstmöglich mit einem Radweg bis Tettngang zu einer durchgehenden Radverkehrsverbindung an der L 333 auszubauen. (bg)



Der Neukircher Bürgermeister Schnell war der Namensgeber für dieses Transparent eines dankbaren Anwohners. (bg)



Entscheidend ist jetzt der Weiterbau des Radweges an der L 333 von Tannau bis zur Wangener Straße in Tettngang. (bg)

## Neustart in Überlingen

ÜBERLINGEN. Das Ergebnis des Fahrradklima-Tests 2018 fiel für Überlingen mit der Note 4,3 schlecht aus. Im Bodenseekreis landete die Stadt damit auf dem letzten Platz und bundesweit auf Platz 266 von 311 Städten vergleichbarer Größe. In der ADFC-Pressmitteilung veröffentlichten wir dieses Ergebnis im April 2019, geschmückt mit einigen Kritikpunkten,



Irene Alpes (ADFC) mit Oberbürgermeister Jan Zeitler bei der gemeinsamen Radtour durch Überlingen. (bg)

u.a. benannten wir die fehlende Priorisierung des Radverkehrs innerhalb der Verwaltungsspitze.

Die Kritik griff Oberbürgermeister Jan Zeitler in einer Rede auf mit der Bemerkung „die Kritik des ADFC lässt mich kalt“. Diese Bemerkung brachte den Stein ins Rollen, denn der SÜDKURIER lud anlässlich dieser Steilvorlage den Oberbürgermeister und den ADFC zu einer gemeinsamen Radtour durch Überlingen ein. Die Radtour war aus Sicht des ADFC sehr konstruktiv und ermöglichte einen offenen Meinungsaustausch über die Situation des Radverkehrs in Überlingen.

Am Ende der Radtour wurde eine jährliche Wiederholung dieser gemeinsamen Radtour vereinbart. Es soll außerdem wieder der städtische Arbeitskreis Radverkehr aktiviert werden, welcher von 2010 bis 2015 bereits aktiv war. Durch das schlechte Ergebnis beim Fahrradklima-Test kam nun wieder Bewegung in die Zusammenarbeit zwischen der Stadt Überlingen und dem ADFC. (bg)

## Qualitätsoffensive Bodensee-Radweg

BODENSEEKREIS. Bereits 2014 hatte der ADFC den Bodensee-Radweg zwischen Sipplingen und Kressbronn unter die Lupe genommen und eine Dokumentation veröffentlicht. Im Juni 2019 verglichen wir 54 Stellen und Streckenabschnitte mit der Situation im Jahr 2014 und erstellten eine Bestandsanalyse der vergangenen fünf Jahre. Was wurde seither verbessert, was ist unverändert verbesserungswürdig?

Die aktuelle Bestandsanalyse zeigt leider viele Mängel der Wegeinfrastruktur am Bodensee-Radweg, welche nicht immer durch klassische Hemmnisse wie Engpässe kommunaler Finanzen oder schwierige Grundbesitzverhältnisse erklärt werden können. Stetige und wirksame Verbesserungen der Rad-Infrastruktur, wie sie in der Schweiz oder in Vorarlberg beobachtet werden können, sind im Bodenseekreis kaum zu erkennen.

Der ADFC möchte mit der aktuellen Bestandsanalyse die verschiedenen Akteure in Politik und Verwaltung unterstützen, die Problematik am Bodensee-Radweg besser einzuschätzen und Lösungen zu finden.

Der Bodensee-Radweg verläuft auf unterschiedlichsten Wegen: Es wechseln sich Radwege an klassifizierten Straßen, unbefestigte Wege in Naturschutzgebieten, Siedlungsstraßen mit Tempo 30 und freigegebene Fußgängerzonen ab. Die Strecke enthält einige problematische Abschnitte, welche nur mit erheblichem Aufwand verbessert werden können, zum Beispiel die Ortsdurchfahrt in Sipplingen oder die Querung der Fähre-Zufahrt in Meersburg. Bahnanlagen oder topografische Engstellen sind weitere Problemlagen, welche schwierig zu lösen sind, aber abschnittsweise verbessert werden könnten, indem Teil-Lösungen realisiert werden.

So wäre in Sipplingen am östlichen Abschnitt eine bessere Einleitung in den Mischverkehr umsetzbar oder in Meersburg kurzfristig die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht an der Fähre-Bushaltestelle anzuordnen.

Ein bedeutendes Beispiel für fehlende Fortschritte und leider auch Rückschritte ist die L 201 zwischen Meersburg und Unteruhldingen, wo wieder ganzjährig Tempo 100 eingeführt wurde und statt dringend notwendiger Rad-Querungsmöglichkeiten an der Straße Kfz-Stellplätze saniert wurden. Der ADFC hatte 2007 zusammen mit den Naturschutzverbänden in einer Petition auf das Risiko des damaligen Wegeausbaus an der L 201 in Meersburg hingewiesen und einen schonenderen Radwegbau zum Schutz des sensiblen Seehags gefordert. Dieser Vorschlag der Petition wurde damals nicht angenommen, mittlerweile sind am Seehag einige große Bäume bereits stark geschwächt oder sogar schon abgestorben.

Es sind am Bodensee-Radweg weiterhin viele Mängel vorhanden, die mit geringem Aufwand kurzfristig behoben werden könnten: Belagsausbesserungen, Bordstein-Absenkungen, Entfernung von Absperrpfosten oder Korrekturen von Beschilderungen. In den letzten fünf Jahren hat sich die Situation auch bei solchen „Bagatellen“ kaum verbessert.

Durchgehend negativ fällt die Beurteilung des Bodensee-Radweges in Friedrichshafen aus. In der gesamten Ortsdurchfahrt wurden seit 2014 weder die großen noch kleinen baulichen Mängel beseitigt. Die langjährige Weigerung der Häfler Verkehrsbehörde, weitere Fahrradstraßen einzurichten, hat zur Stagnation in Friedrichshafen beigetragen, während die Verkehrsbehörde des Landkreises 2019 in Hagnau eine Fahrradstraße ermöglichte.

Die Freigabe der B 31 neu in Friedrichshafen Ende 2020 wird die Ortsdurchfahrt vom Kfz-Verkehr entlasten. Der Bodensee-Radweg wird aber noch viele Jahre auf der alten Route durch Fischbach mit einem erheblichen Sanierungsstau verlaufen. Bereits 2019 kam es an der B 31 neu westlich von Fischbach zu einer inakzeptablen Führung über den neuen großen Anschlussknoten und fragwürdigen Sperren des Radweges.

Spürbare Verbesserungen sind am Bodensee-Radweg nur an wenigen Stellen vorzufinden. Langenargen war mit seinen „Willkommensinseln“ am nördlichen Bodenseeufer Vorreiter. Der Landkreis hingegen konnte auch 2019 keine radtouristische Informationstafel umsetzen. Diese Umsetzungsgeschwindigkeit ist der Bedeutung des Bodensee-Radweges nicht angemessen.

In Immenstaad wurde die westliche Ortsdurchfahrt beispielhaft umgebaut, während der östliche Abschnitt noch eine irreguläre Verkehrsführung mit seltsamen Radstreifen aufweist. Aus Sicht der Rad fahrenden Gäste ist diese Unterschiedlichkeit der vorhandenen Wegeinfrastruktur nicht nachvollziehbar.

Die meisten positiven Veränderungen waren bei der Fahrrad-Wegweisung zu verzeichnen, was der Überarbeitung der Beschilderung im Zuge des Radverkehrsnetzes Baden-Württemberg (RadNETZ) zu verdanken ist.

Die RadNETZ-Wegweiser haben an vielen Stellen zu Verbesserungen geführt, insbesondere durch den Ersatz der oft schwer lesbaren Pfeilwegweiser (Ausrichtung in Fahrtrichtung) durch Tabellenwegweiser (Ausrichtung 90° zur Fahrtrichtung). Leider wurden dabei notwendige Standortänderungen von Schildern oder Routenkorrekturen nur selten umgesetzt.

Die ADFC-Bestandsanalyse 2019 des Bodensee-Radweges konnte erreichen, dass das Thema wieder verstärkt ins Blickfeld der zuständigen Behörden kam. Abzuwarten ist, ob auch die verantwortlichen Organisationen und Behörden die Dringlichkeit erkennen, die Behebung der Mängel am Bodensee-Radweg endlich in Angriff zu nehmen. (bg)

Die Bestandsanalyse zum Download: [www.adfc-bw.de/bodenseekreis/radverkehr/download](http://www.adfc-bw.de/bodenseekreis/radverkehr/download)



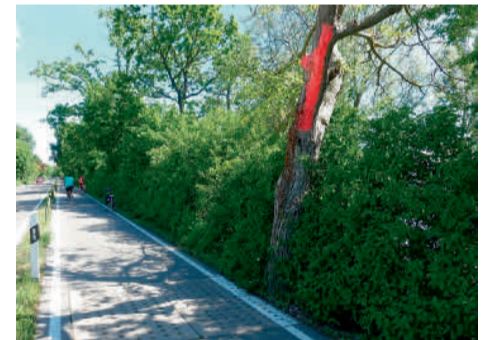
Am östlichen Ortsende von Sipplingen fehlt eine Einleitung des Bodensee-Radweg auf die Fahrbahn der alten B 31.



Direkt an der Bushaltestelle der Fähre Meersburg verläuft der Bodensee-Radweg, was zu Konflikten und Chaos führt.



Westlich der Fähre Meersburg wurden die Parkplätze an der Straße saniert, anstatt endlich den Radweg zu verbreitern.



Der Radweg an der L 201 wurde direkt an die Baumstämme des Seehags gebaut. Nun sterben die ersten Bäume ab.



Mindestens einer der beiden Absperrpfosten auf dem Weg ins Eriskircher Ried ist überflüssig. Wo ist die Schutzmarkierung?



Auf der Brücke zwischen Hagnau und Stetten hat jede Gemeinde ihren eigenen Pfosten. Das ist mindestens einer zu viel.



Beim Don-Bosco-Haus in Friedrichshafen wurde zwar ein neuer Tabellenwegweiser installiert, allerdings sieht man ihn nicht.



Schlaglöcher wie hier bei Tunau sind keine gute Visitenkarte für den Bodensee-Radweg und außerdem gefährlich.



Friedrichshafen macht es sich einfach: Am Ortseingang in Fischbach wird vor Unebenheiten gewarnt, statt sie zu sanieren.



Ein positives Beispiel war 2019 die Eröffnung der Fahrradstraße zwischen Kirchberg und Hagnau.



Immer noch die einzigen Infotafeln im Bodenseekreis, sogar mit Sitzgelegenheiten: Die „Willkommensinseln“ in Langenargen.



Solche Tabellenwegweiser wurden 2019 vom Land Baden-Württemberg am Bodensee-Radweg installiert. (Fotos: bg)

# Dank Zählungen sind Fahrradstraßen in Sicht

MARKDORF/KLUFTERN. Die asphaltierten Gemeindeverbindungsstraßen zwischen Markdorf, Ittendorf, Kluffern und Immenstaad sind für den Radverkehr wichtige Routenverbindungen im Alltags- und Freizeitverkehr. Sie erfüllen auch für Fußgänger eine wichtige Erschließungsfunktion des Naherholungsgebiets.

## Problem

Wegen der geringen Fahrbahnbreite der Gemeindeverbindungsstraßen von unter 4 Metern können Radfahrer von zweispurigen Kraftfahrzeugen auf dem gesamten Netz nicht mit dem vorgeschriebenen Sicherheitsabstand von 1,50 m überholt werden. Es wurde deshalb von häufigen konfliktreichen Situationen zwischen Autofahrern und Radfahrern berichtet, insbesondere bei Überholvorgängen oder bei Gegenverkehr mit gravierender Unterschreitung des Sicherheitsabstandes durch Autofahrer.

Hinzu kommt, dass die Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge oftmals zu hoch sind. Dies führt dazu, dass die Strecken nicht in dem Maße vom Radverkehr genutzt werden, wie es möglich und wünschenswert wäre.

## Aktionsbündnis

Bürger, Initiativen und Ortschaftsräte hatten in den letzten Jahren mehrere Vorschläge an die Behörden gerichtet, diese Gemeindeverbindungsstraßen für Radfahrer und Fußgänger sicherer zu machen. Ohne Erfolg.

Ein Vorschlag des ADFC und VCD, eine Fahrradstraße einzurichten, wurde 2018 von der Stadtverwaltung Friedrichshafen abgelehnt mit folgender Begründung:

*„Da derzeit der Radverkehr nicht den überwiegenden Teil der Verkehrsteilnehmer ausmacht, sowie ein Verdrängungseffekt zulasten anderer Straßen zu erwarten ist, sind auch die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht gegeben.“*

Da die Stadt Friedrichshafen diese Aussage ohne Kenntnis der erforderlichen Verkehrsdaten getroffen hatte, entschied sich ein Aktionsbündnis aus ADFC, VCD und zahlreichen Bürgern im Frühjahr 2019, mit Verkehrszählungen die Grundlage für eine objektive Beurteilung der Verkehrssituation zu schaffen.

## Verkehrszählungen

Die Ende Juni 2019 vom Aktionsbündnis durchgeführten Verkehrszählungen und die DTV-Hochrechnungen (durchschnittlicher täglicher Verkehr) ergaben, dass hier sowohl an Werktagen als auch am Wochenende mehr Menschen mit dem Fahrrad als mit dem Pkw unterwegs sind. Die Argumentation der Stadtverwaltung Friedrichshafen, der Radverkehr mache auf den Gemeindeverbindungsstraßen „nicht den überwiegenden Teil der Verkehrsteilnehmer aus“, wurde mit den Verkehrszählungen widerlegt.

Die fahrradfreundliche Umgestaltung der Gemeindeverbindungsstraßen zu Fahrradstraßen ist somit verkehrrechtlich zulässig und mit sehr geringem finanziellem Aufwand umsetzbar. Somit lagen alle Voraussetzungen vor, auf diesen Gemeindeverbindungsstraßen eine Stärkung des Umweltverbundes zu realisieren. Die kommunalpolitisch Verantwortlichen hatten sich zuletzt in der Erklärung zur Verkehrsmediation Kluffern verpflichtet, den Umweltverbund in der Raumschaft zu stärken.

Eines der Gegenargumente aus den Rathäusern war: Verkehrsbeschrän-

kungen für den Kraftfahrzeugverkehr würden zu einer Verlagerung der des Kfz-Verkehrs (DTV < 300 Kfz/Tag) auf die klassifizierten Straßen der Umgebung führen. Unsere Argumentation war, dass 300 Kfz/Tag das Verkehrsgeschehen auf den umliegenden Hauptstraßen nicht wahrnehmbar ändern würde und es außerdem nicht die Aufgabe von Gemeindeverbindungsstraßen ist, regionale und überörtliche (Ausweich-) Verkehre klassifizierter Straßen aufzunehmen.

Als negative Auswirkung einer Fahrradstraße führte die Stadt Markdorf den Entfall von FAG-Mitteln (Finanzausgleichsgesetz) des Landes Baden-Württemberg an. Das Land bezahlt jeder Kommune gemäß FAG pro Kilometer Gemeindeverbindungsstraße 2500 Euro pro Jahr. Diese FAG-Mittel fallen – nach Einschätzung der Verwaltung – bei einer Fahrradstraße wegen des Ausschlusses des öffentlichen Kfz-Verkehrs weg.

Natürlich verzichtet kein Bürgermeister gerne auf Zuschüsse, doch wir halten den Entfall von FAG-Mitteln zugunsten einer attraktiven Radroute für gut investiertes Geld. Es liegt an der Landesregierung, das FAG so anzupassen, dass zukünftig auch Fahrradstraßen mit FAG-Mitteln unterstützt werden können. Damit können mit vergleichsweise geringen finanziellen Mitteln attraktive Radrouten geschaffen werden, deren Neubau nur mit Millionenaufwand und einer Planfeststellung möglich wären.

## Vorschlag

Der Vorschlag des Aktionsbündnisses war, dass auf den Strecken zwischen Kluffern (Holzgasse) und der B 33 sowie von Bürgberg nach Norden über den Stüblehof nach Markdorf künftig Radfahrer Vorrang haben sollen. Hierzu eignet sich die Einrichtung einer Fahrradstraße, denn alle rechtlichen Anforderungen sind erfüllt (VwV-StVO, zu § 41 Zeichen 244.1, Satz I): „Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vor-

herrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.“

Die Höchstgeschwindigkeit auf Fahrradstraßen ist auf 30 km/h begrenzt. Dadurch werden einerseits die Differenzgeschwindigkeiten zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr reduziert, andererseits verlieren die Gemeindeverbindungsstraßen ihre Attraktivität für Ausweichverkehre (nicht mehr „schnellste Strecke“ im Navigationssystem). Selbstverständlich ist Kfz-Verkehr zu ermöglichen, damit landwirtschaftlicher Verkehr und Anlieger weiterhin die Straßen befahren dürfen. Die Ausgestaltung dieser Ausnahmeregelung für Kfz liegt im Ermessen der Verkehrsbehörde.

## Lösung

Im Runden Tisch Radverkehr des Bodenseekreises wurden die Zählungen vorgestellt und diskutiert. Das Planungsbüro VIA beurteilte die Durchführung der Zählungen, die Hochrechnungen und Ergebnisse als fachlich korrekt und plausibel. Aufgrund der Ergebnisse der Verkehrszählungen kam die Verkehrsbehörde des Landkreises zum Schluss, dass die Einrichtung einer Fahrradstraße möglich und sinnvoll ist. Diese Entscheidung wurde auch von der Verkehrsbehörde Friedrichshafen mitgetragen.

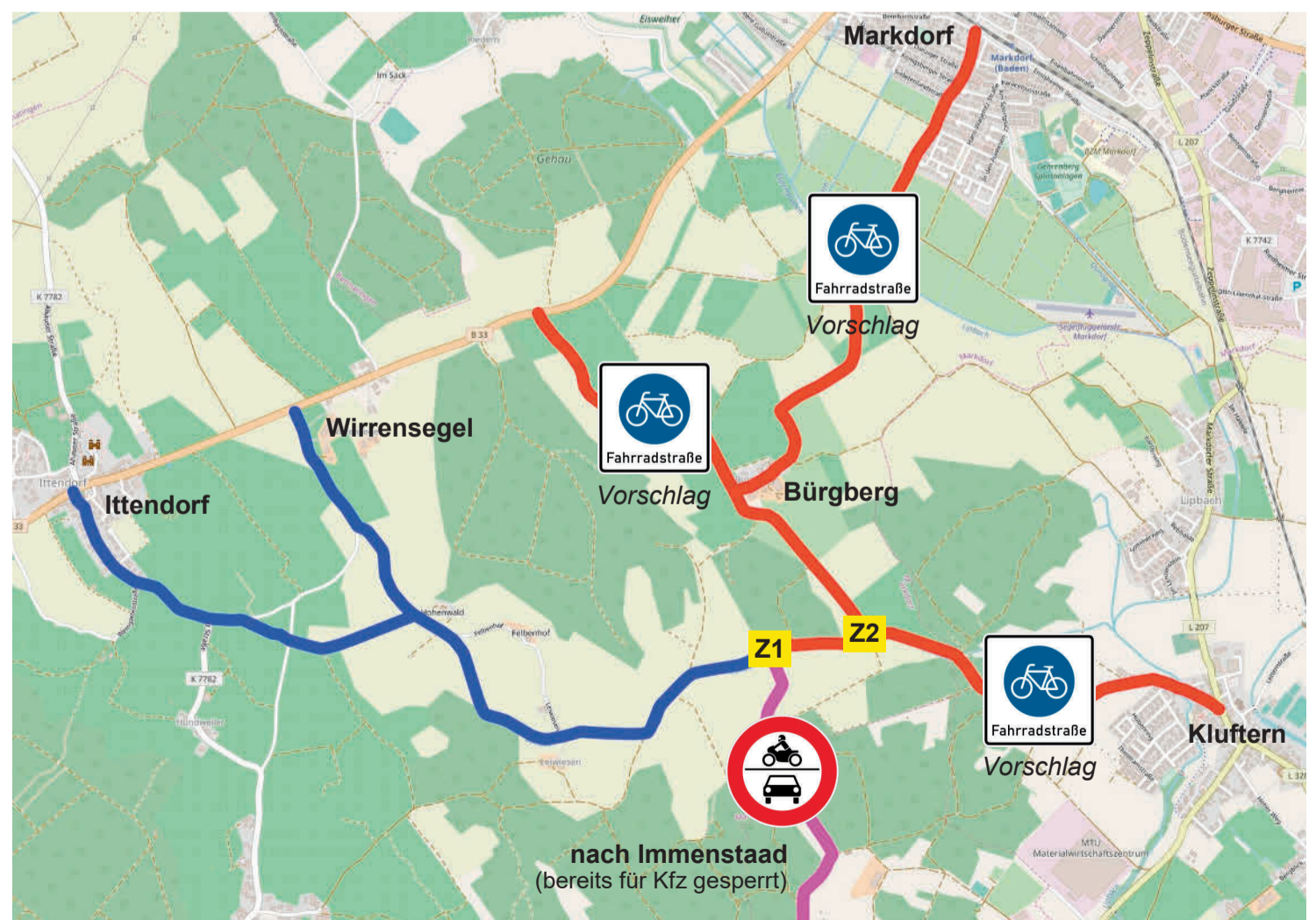
## Umsetzung

Im Januar 2020 veröffentlichten das Landratsamt, die Stadt Friedrichshafen und die Stadt Markdorf ihre Entscheidung, die Fahrradstraßen von Kluffern nach Markdorf als Pilotprojekt zu ermöglichen. Es ist dabei geplant, den „Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs“ mit der Beschilderung „Kfz frei“ gerecht zu werden. Der Gemeinderat Markdorf wird im März 2020 noch über die Fahrradstraßen beraten, danach können sie Realität werden. (bg)

Bericht mit den Ergebnissen der Verkehrszählungen zum Download: [www.adfc-bw.de/bodenseekreis/radverkehr](http://www.adfc-bw.de/bodenseekreis/radverkehr)



Bei sommerlichen Temperaturen zählten 17 Freiwillige des Aktionsbündnisses an den beiden Zählstellen. (as/bc/bg/ans)



Die Karte zeigt die Gemeindeverbindungsstraßen, auf denen die wichtigsten Radverkehrsverbindungen verlaufen. An den Zählstellen „Z1“ und „Z2“ wurden vom Aktionsbündnis im Juni 2019 die Verkehrsmengen der Ost-West- und Nord-Süd-Richtung gezählt. Die roten Routen wurden vom Aktionsbündnis als Fahrradstraßen vorgeschlagen. (bg)

## Radweg Bergatreute - Baienfurt kommt

BERGATREUTE/BAIENFURT. 2019 wurde für einen Radweg an der L 314 zwischen Bergatreute und Baienfurt eine wichtige Etappe erreicht. Viele Verantwortliche haben an einem

Strang gezogen: Bürgermeister Helmfried Schäfer aus Bergatreute, sein Amtskollege Günter A. Binder aus Baienfurt sowie Bürgermeisterin Simone Rürup aus Baidt, die Landtagsabge-



Zwei Rad-Demos, hier 2019 in Baienfurt mit 600 Teilnehmern, brachten den Erfolg: Der Radweg zwischen Bergatreute und Baienfurt kommt. (als)

ordneten Petra Krebs, Raimund Haser und August Schuler, der ADFC Kreisverband mit Martin Hulin und schließlich Ministerialdirektor Uwe Lahl im Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM). Auch Sozialminister Manfred Lucha hatte sich für den Radweg eingesetzt und im September die Botschaft von Verkehrsminister Winfried Hermann mitgebracht: Wenn die Gemeinden die Planung übernehmen, bezahlt das Land den Grunderwerb und den Bau des Radwegs, finanziell unterstützt durch den Bund. Diesem politischen Durchbruch waren einige Jahre der vergeblichen Vorstöße vorausgegangen. Insbesondere Bürgermeister Schäfer aus Bergatreute wollte die vielbefahrene Landesstraße für Fahrradpendler sicher gestalten. Zahlreiche LKW und kaum Geschwindigkeitsbegrenzungen hatten zu mehreren Unfällen geführt, 2017 war

ein Radler tödlich verletzt worden. Zwei Rad-Demonstrationen 2018 und 2019 brachten zusätzlichen Schub in die Angelegenheit: 600 bzw. über 750 teilnehmende Radler aller Altersklassen und aus einem größeren Umkreis brachten das Anliegen unübersehbar „auf die Straße“.

Im Oktober wurde im VM nun eine feste Vereinbarung getroffen, wie oben beschrieben. Ein sinnvoller „Deal“, denn ohne die Mitwirkung der Kommunen wäre diese Maßnahme nicht in den vordringlichen Bedarf und somit in die konkrete Planung gerückt. Bleibt abzuwarten, welche Streckenführung gewählt wird. Martin Hulin vom ADFC hat verschiedene Varianten bereits unter die Lupe genommen und Vor- und Nachteile gegenübergestellt. Kommentar eines Radfahrers: „Jede Variante ist besser als der jetzige Zustand!“ (mb)

## Erfolge im nördlichen Schussental

BAINDT/STAIG. 2019 wurde die Orts-einfahrt Baidt in einen Kreisverkehr umgebaut. Der ADFC durfte einige Vorschläge zur Optimierung der Planung einbringen. Als Ergebnis können Radler nun über großzügige Querungsinselformen und direkt durch den Kreisverkehr ohne Umwege in alle Richtungen fahren. Die ehemalige Fuß- und Radwegunterführung wurde für diejenigen beibehalten, die sich zwischen den Autos nicht sicher fühlen. Eindeutige Markierungen unterstützen die neue Radverkehrsführung. Einzig die Wegweisung fehlt: Derzeit ist es daher schwierig, den Radweg des RadNETZ Baden-Württemberg Rich-

tung Sulpach – Kümmerzhofen – Bad Waldsee zu finden. Damit Radfahrer im Kreisverkehr nicht überholt werden, empfehlen die Regelwerke einen erhöhten Pflastering. Dieser wurde offenbar aus Kostengründen eingespart. Der ADFC wünscht sich die nachträgliche Markierung einer Sperrfläche. Auch in Staig/Blitzenreute konnte ein Erfolg verbucht werden: Auf Nachfrage des ADFC wurde eine kurze Einbahnstraße an einer Baustelle für Radfahrer freigegeben, so dass die ausgeschilderte Radroute Richtung Weingarten nicht unterbrochen ist. Kontinuierlicher Einsatz lohnt sich! (sv)



Neuer Kreisverkehr in Baidt: Attraktive Fahrbeziehungen ohne Umwege über großzügige, dynamisch zu befahrende Querungsinselformen. (sv)

## Critical Mass wächst weiter



#MehrPlatzFürsRad: Anstelle eines Parkstreifens wurde mit einem Flatterband ein Radfahrstreifen markiert. (av)

RAVENSBURG/WEINGARTEN. Die Critical Mass ist eine Aktionsform, die sich für eine umweltfreundliche Form des Individualverkehrs einsetzt, gegen eine autozentrierte Verkehrspolitik demonstriert und Verbesserungen der Fahrradinfrastruktur fordert – zur Sicherheit für Radfahrer jeden Alters. Dabei treffen sich Radfahrer scheinbar zufällig und unorganisiert, fahren gemeinsam durch das Schussental und machen so durch ihre bloße Menge auf den Radverkehr aufmerksam. Deutschland wird seine selbst gesetzten Klimaziele verfehlen: Gerade beim Verkehr steigen die CO<sub>2</sub>-Emissionen immer noch an. Eine Mobilitätswende hin zu umweltverträglichen Verkehrsmitteln wie dem Radfahren ist dringend notwendig und kann nur gelingen, wenn Radfahren keinen Frust bedeutet, sondern Spaß macht und sicher ist.

Der ADFC fordert daher mehr Platz fürs Rad und will dies zusammen mit den Initiatoren der Critical Mass öffentlich sichtbar machen. Dass diese Ansicht viele teilen, zeigte eindrucksvoll die dritte Critical Mass Schussental am 24. Mai 2019: Über 350 Radfahrer demonstrierten für die Verkehrswende vor Ort. Auch Familien mit Kindern und viele Schüler der Fridays for Future Bewegung radelten mit. Die Strecke führte diesmal von der PH Weingarten über ein Stück des geplanten Radschnellweges zum Untertor in Ravensburg und von dort wieder zurück nach Weingarten. Im Rahmen

der Raddemo gab es diesmal eine besondere Aktion:

Unter dem Motto **#MehrPlatzFürsRad** zeigte der ADFC exemplarisch eine konkrete Maßnahme in der Ziegelstraße in Ravensburg. Statt der vorhandenen Parkplätze wurde ein Radfahrstreifen von 1,8 m Breite durch ein Flatterband abgetrennt. Durch Parkplätze wird viel Platz für wenig Autos gebunden. Ohne die trennende Barriere von parkenden Autoschlängen würde auch die Kommunikation in der Straße gefördert. Mit einer Mobilitätswende würden unsere Stadtteile somit lebenswerter.

Die Critical Mass Schussental findet 2020 wieder jeden letzten Freitag im Monat statt, Start um 17:00 Uhr:

- Ungerade Monate (Januar, März etc.) in Ravensburg am Untertor
- Gerade Monate (Februar, April etc.) in Weingarten am Stadtgarten

Die genaue Route wird kurzfristig bekanntgegeben. (mh/jw)

**RIESE & MÜLLER**

Modelle 2020  
Hier probefahren!

**BICI** | Wir wissen Rad

BICI  
Liebfrauenstraße 39  
88250 Weingarten  
Tel.: +49 751 48671  
www.bici-weingarten.de



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

## Radschnellwegverbindung

So wie es uns die Seehasen und Oberschwaben zwischen Friedrichshafen und Weingarten mit ihren Planungen vorgemacht haben, wollen Radbewegte auch am westlichen Bodensee, dass Pendler zügig und sicher mit dem Rad von Konstanz nach Singen oder auf Teilstrecken vorwärtskommen, um so viele Menschen wie möglich zum Umstieg aufs Rad auch bei der Fahrt zur Arbeit zu motivieren.

Der ADFC hat sich mit dem NABU, dem BUND und dem VCD zusammengetan und erreicht, dass eine Steuerungsgruppe unter Federführung des Landratsamtes die Voraussetzungen für die Umsetzung einer Radschnellwegverbindung zwischen dem Oberzentrum Konstanz und den Mittelzentren Radolfzell und Singen erarbeitet. Hier gibt es riesige Hindernisse, da die Straßenplanung der B 33 neu planfestgestellt ist und schon viel von diesem Straßennetz fertiggestellt wurde. Fördermittel für diese Machbarkeitsstudie stellt das Land, und es haben schon einige Sitzungen und Bürgerbeteiligungs-Workshops in Konstanz, Radolfzell und Singen stattgefunden. Es gilt, Naturschutz, effiziente Wegefindung, die Finanzierbarkeit und die Einhaltung der Standards für eine Radschnellwegverbindung unter einen Hut zu bekommen. Wir meinen, eine solche Chance zur Schaffung eines derartig attraktiven Angebotes darf nicht verpasst werden. Nach 100 Jahren Gestaltung unserer Umwelt und unserer Verkehrsstrukturen nach automobilen Kriterien ist jetzt der Radverkehr dran: Er schafft Entlastung der Straßen, fördert die Gesundheit auch im volkswirtschaftlichen Sinne und erhöht den Erholungscharakter der Landschaft. (rs)

**Wenn's um Räder geht  
Rad-Sport-Wehrle.de**

- ✓ Kompetente Beratung
- ✓ 40+ Jahre Erfahrung
- ✓ Zuverlässiger Service
- ✓ Top (E-)Bikes für jeden
- ✓ Reparatur & Ersatzteile
- ✓ Faire Preise

**Rad-Sport-Wehrle.de**  
Überl.-Haßdorf zum Necht 4 Tel. 07551/5737

## Sternenplatz: Prioritäten setzen!

Die drei Rheinbrücken sind die Hauptschlagadern des Verkehrs in Konstanz zwischen linksrheinischer Altstadt und den rechtsrheinischen Wohngebieten. Umso brisanter wirken sich jegliche Sperrungen und Umbauten im Umfeld dieser wichtigen Verkehrsadern aus. Seit einigen Monaten sind der gesamte Sternenplatz an der Nordseite der Alten Rheinbrücke im Umbau und der Radweg über die Brücke gesperrt. Der Autoverkehr wird teils über die „junge“ Fahrradstraße geführt, und jetzt beginnt das Problem: Man könnte noch akzeptieren, dass die Arbeiten reine „Wiederherstellungsmaßnahmen“ sind

und in keiner Weise das neue Verkehrs- („C“) -Konzept für den innerstädtischen Verkehr inkludieren. Stadt und Land mussten die Maßnahmen noch in 2019 beginnen, sonst wären Bundesmittel weggefallen und die Stadt hätte die Baumaßnahmen gänzlich selbst bezahlen müssen. Aber warum wird der Radverkehr komplett ausgesperrt, wohingegen der Autoverkehr den Radverkehr auf der Fahrradstraße bedrängt? War nicht im ursprünglichen Entwurf des C-Konzeptes der Sternenplatz integraler Teil der Planung? Hier zeigt sich wieder einmal die Prioritätensetzung: Zuerst kommt der Autoverkehr, dann alles andere. Konflikte zwischen unkorrekt auf der Fußgängerspür der Alten Rheinbrücke fahrenden Radlern und Fußgängern, Stress auf der sowieso nicht ausgegorenen Fahrradstraße – das hätte man sich sparen können, wenn der Radverkehr zumindest zeitweise intelligent durch die Baustelle geführt worden wäre. Im Frühjahr 2020 kommt der zweite Bauabschnitt – schöne Aussichten in der „Fahrradmetropole“ Konstanz. (rs)



Die neue Radwegführung um den Sternenplatz: Wie gehabt – minimalistisch! (wf)



Bei der Neugestaltung des Sternenplatzes hat leider die Baustellenführung für Kraftfahrzeuge Vorrang. (wf)

## Mutig, mutig – Klimanotstand



Radlerbrücke im positiven Sinne blockiert! (dh)

2019 hat der Gemeinderat in Konstanz den „Klimanotstand“ ausgerufen. Mutig, mutig – denn jetzt gilt es, Flagge zu zeigen und Maßnahmen zu ergreifen, die auch Substanz haben und nicht nur schöne Lippenbekenntnisse darstellen. Und man staune: Die 2018 noch mit knapper Mehrheit abgelehnte Stelle eines Mobilitätsmanagers, der als Kümmerer an Verbesserungen für die nicht-automobile Mobilität arbeiten soll, kam 2019 ohne Probleme durch die gemeinderätlichen Hürden! Der ADFC hatte in einem Förderverein seit fast 20 Jahren für diese Stelle gestritten. Fridays for Future lassen grüßen! Geht doch! Der ADFC beteiligt sich darüber hinaus nicht nur wegen des Klimanotstandes an einem „Verkehrswendebünd-

nis“, das sich aus der Zivilgesellschaft heraus gegründet hat. Das Bündnis formuliert nun deutliche Ziele, wie alle Konstanzer an der Reduktion des MIV (Motorisierter Individualverkehr) mitwirken können: 20 % weniger Autos, teureres Parken und Förderung des ÖPNV sind nur drei von vielen Zielen, die es nun anzupacken gilt. Die Fronten werden in der Gesellschaft teilweise härter und Widerstände größer, wie man bei der recht jungen Fahrradstraße deutlich sieht – hier zögerte die öffentliche Hand zu lange, das Autofahren komplett zu untersagen – Anwohner und Gewerbetreibende protestieren immer wieder und die Politik laviert. Dauernd muss nachgebessert werden, um Konflikte zu vermeiden. Das wird ein langer Prozess mit dem Klimanotstand. (rs)

## VeloCityGuide Konstanz - Kreuzlingen

Wie verhalte ich mich an einem Schweizer Kreisel als Rad- bzw. Velofahrer und wie an einem deutschen? Welche Verkehrsregeln ähneln oder gleichen sich hüben und drüben der EU-Außengrenze, die mitten durch „Konstanz / Kreuzlingen“ führt? Wie ist das Radwegenetz aufgebaut und welche Institutionen öffentlicher und privater Art gibt es: Radverkehrsbeauftragte, Straßenbauämter, Radvereine wie ADFC, VCM bzw. ProVelo und wer sind die Ansprechpartner? All dies erfahren interessierte Radler bald in zweiter Auflage im „VeloCity-Guide Kreuzlingen-Konstanz“, einer Broschüre im Taschenformat, die über ansässige Radläden, Selbsthilfemöglichkeiten, Fahrradkurierdienste, Velobörsen und vieles anderes mehr informiert. (rs)



Radverleih – Touren – Reparaturservice

# Kultur-Rädle

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

[www.kultur-raedle.de](http://www.kultur-raedle.de)  
[Kultur-raedle@t-online.de](mailto:Kultur-raedle@t-online.de)

## Baustellen als Dauerproblem



Der Radweg an der B 31 im Westen von Fischbach Richtung Immenstaad war im Oktober gesperrt, ohne eine sichere Querung der Straße oder eine alternative Routenführung. Verzweifelte Radfahrer querten die Straße oder zwängten sich durch die Absperrung. (bg)

Ein guter Indikator für das ernsthafte Bemühen der Behörden für sicheren und attraktiven Radverkehr ist die Art und Weise, wie bei Baustellen der knappe Straßenraum aufgeteilt wird. Auch bei Baustellen ist es leider immer noch gängige Praxis der Verkehrsbehörden, vorrangig das „Fließen“ und die „Leichtigkeit“ des Kraftfahrzeugverkehrs zu gewährleisten. Die Sperrung von Gehwegen ist in Friedrichshafen dagegen kein Tabu, auch wenn Oberbürgermeister Brand gerne „Mobilität ohne Verbote“ proklamiert. Solche Aussagen zeigen, dass wenig persönliche Erfahrung mit aktiver Mobilität in der Stadt vorhanden ist. Auch Radwege werden gerne mit Hilfe eines Schilderwaldes beendet oder durch eine Wohnsiedlung umgeleitet. Das irrelevante Schild „Radfahrer absteigen“ ist in Friedrichshafen immer noch im Gebrauch.

Ein Beispiel für eine fahradunfreundliche Baustellenführung war die Baustelle in Fischbach beim Hotel Maier. Der Radweg entlang der B 31 wurde



An der gleichen Stelle wie im Bild oben war der Radweg im Dezember mit Stahlplatten schräg abgedeckt. Bei Nässe und Dunkelheit besteht Sturzgefahr! (bg)

mit „Radweg Ende“ unterbrochen und umgeleitet, obwohl eine Ausleitung auf die Fahrbahn und Weiterführung mit einem breiten markierten Radweg möglich gewesen wäre. Eine selten benutzte Abbiegespur auf der Fahrbahn hätte aufgegeben werden können, um diesen provisorischen Radweg anzulegen.

Eine weitere Sperrung des Radweges an der B 31 in Fischbach bestand im Oktober am Ortsende an der Einmündung Steinacker. Radfahrer mussten ungeschützt die B 31 queren, da der Radweg mit Absperrgittern verbarrikadiert war. Einige Wochen später war der Radweg zwar wieder befahrbar, aber mit Stahlplatten abgedeckt, die schräg auf dem Radweg lagen und damit eine erhebliche Sturzgefahr bei Dunkelheit und Nässe bedeuteten.

Für Radfahrer sind solche Baustellen ein großes Ärgernis. Die Stadtverwaltung beteuert auf Nachfrage stets, dass nicht fachgerecht ausgeführte provisorische Verkehrsführungen oder falsche Beschilderungen an Baustellen auf Fehler der ausführenden Baufirmen zurückzuführen sind. Wir stellen uns allerdings die Frage, warum die Verkehrsbehörde die Umsetzung ihrer eigenen verkehrsrechtlichen Anordnungen nicht kontrolliert. Die altbekannte Antwort der Behörde lautet: Zu wenig Personal.

Ein Vorschlag an den Bürgermeister für Digitalisierung und Verkehrsrecht, Dieter Stauber: Fordern Sie von der ausführenden Baufirma ein digitales Foto der Radverkehrsführung an der Baustelle als Nachweis der Bauabnahme an und sanktionieren Sie fehlerhafte Ausführungen. Unzählige Radfahrer danken es Ihnen. (bg)

## Sieben Jahre für den Papierkorb

Im Radler am See wurde schon öfters über den städtischen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) berichtet, der seit 2013 in Arbeit ist.

Ende 2018 lag der Entwurf des Abschlussberichts vor, zu dem der ADFC im Januar 2019 eine Stellungnahme verfasste (die vollständige Stellungnahme stellen wir auf Anfrage zur Verfügung). Unsere wesentlichen Anmerkungen und Kritikpunkte waren:

- Die Analysen beinhalten viele Themen, die nicht mehr aktuell sind.
- Es werden veraltete Quellen für die Verkehrs- und Bevölkerungsprognosen

herangezogen, deshalb ist eine Aktualisierung erforderlich.

- Wichtige Grundlagendaten, z.B. zum Pkw-Bestand der Häfler Einwohner oder zum prognostizierten Zugang in Friedrichshafen, widersprechen anderen, aktuelleren städtischen Gutachten.
- Der VEP konzentriert sich bei den Maßnahmen zu stark auf den Kfz-Verkehr. Konzeptionelle Vorschläge für den ÖPNV und den Fußverkehr fehlen weitgehend.
- Ein gravierender Mangel des VEP ist das Fehlen jeglicher Betrachtungen zum Klimaschutz im Verkehr.

## Radhaus ade?

Seit 2016 wird in Friedrichshafen ein Fahrradparkhaus am Stadtbahnhof geplant. Ausgehend von einem Antrag der Gemeinderatsfraktion der Grünen wurde das Stadtwerk am See als „Mobilitätsdienstleister“ vom Gemeinderat beauftragt, das Projekt eines Fahrradparkhauses voranzutreiben.

2016 präsentierte die Verwaltung dem Gemeinderat Anschaffungskosten von 400.000 Euro, im Laufe der weiteren Planungen kristallisierte sich 2018 der Franziskusplatz als Standort heraus. Es sollen 120 Fahrradstellplätze geschaffen werden, die Technik sollte analog den Parkhäusern in Offenburg und Ravensburg funktionieren.

Der ADFC hält die Erhöhung der Stellplatzkapazität am Stadtbahnhof für dringend erforderlich, denn gerade am Franziskusplatz ist bei den vorhandenen Fahrradständern eine zu geringe Kapazität und aufgrund mangelnder städtischer Pflege leider auch eine Verwahrlosung festzustellen.

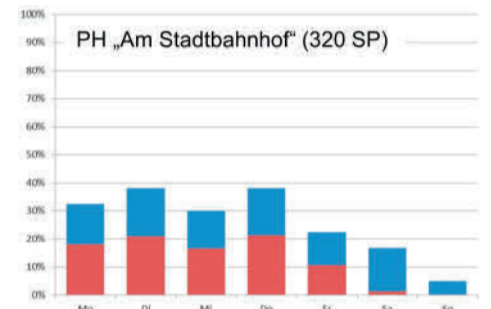
2019 war es ruhig geworden um das Radhaus-Projekt, denn die geplante Fassadenbegrünung des Parkhauses führte zu einer Überschreitung der statischen Tragfähigkeit des unter dem Franziskusplatz liegenden Parkhauses „Am Stadtbahnhof“.

Das Fahrradparkhaus in Ravensburg machte 2019 in der Presse Schlagzeilen, denn die Auslastung betrug seit der Eröffnung im Frühjahr 2018 „nur“ 40 %. Dies ist für Parkhäuser eigentlich keine ungewöhnliche Belegungsquote, denn auch das Auto-Parkhaus „Am Stadtbahnhof“ in Friedrichshafen erreichte diese Quote noch nie (siehe Grafik rechts). Den Negativweltrekord mit einer durchschnittlichen Be-

legungsquote von nur 2 % schaffte das Parkhaus beim neuen Hallenbad in seiner ersten Saison 2019! Welche Reaktion zeigen die Stadtverwaltung und das Stadtwerk gegenüber dieser Geldverbrennungsanlage?

Zurück zum geplanten Fahrradparkhaus am Stadtbahnhof in Friedrichshafen. Braucht man wirklich ein neues Bauwerk, dessen Standort nie unumstritten war? Könnte man als Alternative auch einen Teil des oberen Parkdecks des Parkhauses „Am Stadtbahnhof“ für abgeschlossene Fahrradstellplätze intelligent nutzen? Mit einer zusätzlichen fahradgerechten Zufahrtsrampe zum oberen Parkdeck und einem leistungsfähigen Aufzug wäre mit einer geringeren Investition das gleiche Ziel erreicht wie mit einem oberirdischen Parkhaus.

Gleichzeitig könnte dadurch eine fahradgerechte Erschließung der Bahnunterführung realisiert werden, da die Stadtverwaltung und der Gemeinderat sich weigern, diese notwendige Verbesserungsmaßnahme um Zuge der geplanten Bahnhofsmmodernisierung umzusetzen. (bg)



Die Belegungsquote des Auto-Parkhauses „Am Stadtbahnhof“ liegt unter 40 %. (VEP)

## Radfahren nicht vorgesehen

In der vorigen Ausgabe des „Radler am See“ berichteten wir über die inakzeptable Radverkehrsführung am Anschlussknoten der B 31 neu im Westen von Fischbach. Der Artikel verfehlte seine Wirkung nicht, denn den Behörden war das Fiasko, das hier mit der Eröffnung der B 31 neu (geplant Ende 2020) für den Radverkehr droht, vorher nicht bewusst gewesen.

Es wird spannend, welche Lösung die Stadt Friedrichshafen finden wird, um den Radverkehr vom nördlichen Radweg am Ortsende von Fischbach Richtung Immenstaad sicher und touristenfreundlich über die B 31 zu leiten, denn für die zukünftige Gemeindestraße ist die Stadt in der Verantwortung. Hier wäre das Geld für eine elegante Radbrücke sehr gut investiert!

Unglaublich ist, dass der neue Radweg nur 2,25 m breit gebaut wurde, obwohl die ERA 2010 schreibt 2,5 m Mindestbreite vorschreibt. Außerdem

stehen die Ampelmasten mitten auf dem Radweg, man muss fast rechtwinklige Kurven fahren und muss aufpassen, nicht in den angrenzenden Bach zu fallen. An diesem großen Knoten wurde alles falsch gemacht, was man falsch machen kann. (bg)



Am Anschlussknoten der B 31 neu stehen Ampelmasten in der Mitte des Radweges und direkt hinter der rechtwinkligen Kurve liegt eine steile Böschung zu einem Bach (im Bild links). Wer hat das geplant? (bg)

zum Klimaschutz leisten kann und wie in Friedrichshafen die Verkehrswende zur nachhaltigen Mobilität gestaltet werden soll.

Über ein Jahr nach dem Vorliegen des Entwurfs des Abschlussberichts hatte die Stadtverwaltung immer noch keine Aktivität angekündigt, wie es mit dem VEP 2020 weitergehen soll.

Die Stadt ist damit nicht auf die Herausforderungen der Mobilität der Zukunft vorbereitet. Was passiert zum Beispiel mit dem Verkehr nach der Freigabe der B 31 neu? Wie wird die Friedrichstraße umgestaltet? Ein verkehrspolitisches Desaster. (bg)

Das ADFC-Fazit fällt also nicht positiv aus, denn der VEP definiert keine Lösungsansätze, wie die Innenstadt und die Ortschaften spürbar vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) entlastet werden können, wie der MIV den erforderlichen und im städtischen Klimaschutzkonzept dargestellten Beitrag



## Fehlplanung an der Prachtstraße



Im Uferpark-Entwurf von 2019 ist ein neuer Weg von der Olgastraße Richtung Lamngarten vorgesehen. Eine gute Idee. Doch genau hier kommt der Bodensee-Radweg aus der Klosterstraße an. Welchen Weg werden Radurlauber wählen? (FN)

Im März 2019 präsentierte die Stadtverwaltung dem Gemeinderat erstmals konkrete Planungen für die zukünftige Verkehrsführung in der Friedrichstraße.

In einer Mammutsitzung zum Themenkomplex Uferpark-Friedrichstraße-Bahnhofplatz wurden sechs Varianten für die Aufteilung des Straßenquer-

schnitts vorgestellt. Alle sechs Varianten gehen vom Erhalt der bestehenden Mauer zum Uferpark aus, was der ADFC bereits in der vorigen Ausgabe des „Radler am See“ kritisiert hatte („Murks in Sicht“).

Eine Führung des touristischen Radverkehrs auf der Fahrbahn ist zwar rechtlich möglich, wird aber von Familien oder gemütlichen Radgruppen wahrscheinlich nicht angenommen werden, so dass diese Radler auf benachbarte Fußwege ausweichen werden. Wir sind deshalb der Überzeugung, dass der Bodensee-Radweg einen eigenständigen Weg von mindestens 4 Meter Breite benötigt. Wichtig ist dabei eine bauliche Trennung zum Fußverkehr, weil Markierungen oder Pflaster als Abgrenzung nicht ausreichen.

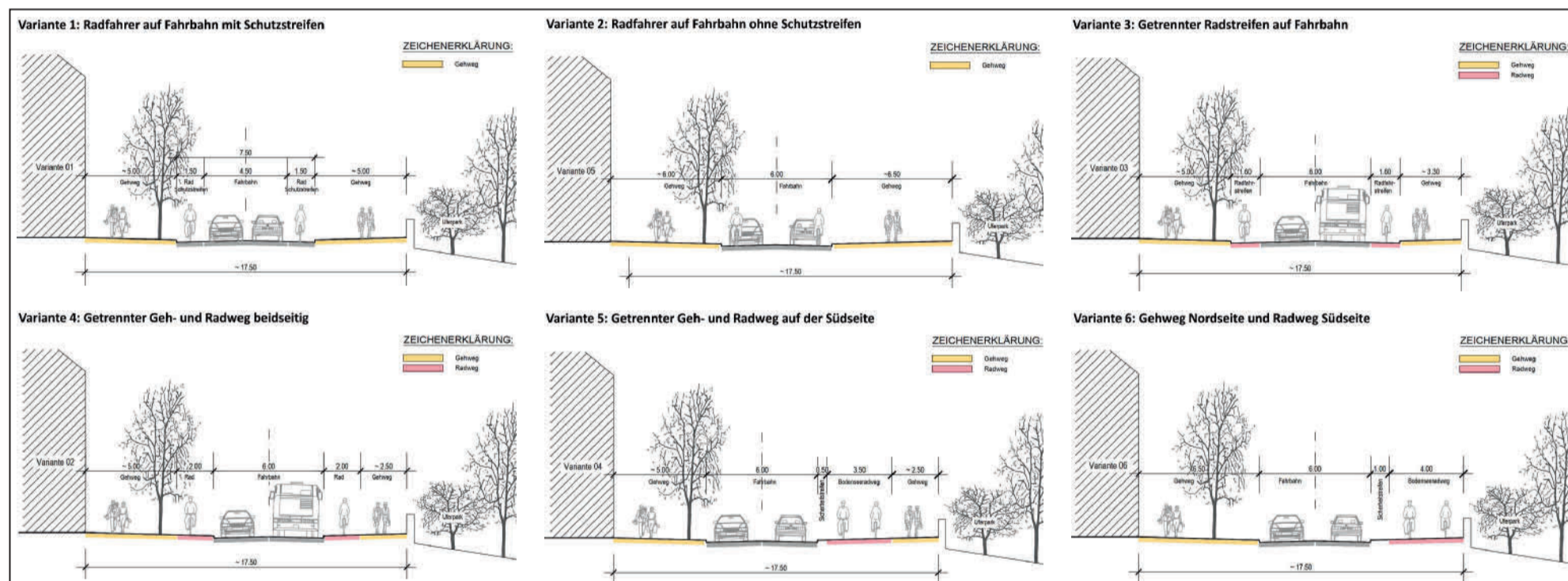
Setzt man einen 4 Meter breiten, baulich vom Fuß- und Kfz-Verkehr getrennten Radweg als Planungsgrundsatz an, reicht der heutige Straßenquerschnitt, der von der Mauer vorgegeben ist, nicht aus. Deshalb sieht der ADFC weiterhin den Entfall der Mauer als einzige Lösung an, eine attraktive und möglichst konfliktfreie Führung

des Bodensee-Radweges in diesem Streckenabschnitt zu realisieren.

Die seit den 1990er Jahren bestehende Lindenallee an der Friedrichstraße ist nach Einschätzung des BUND bereits „vergreist“, da der Wurzelraum nicht ausreichend ist. Deshalb ist eine Straßengestaltung mit einer neuen Baumreihe, die fachgerecht gepflanzt wird, auch ökologisch sinnvoll.

Im Dezember wurde in der Sitzung des 2019 neu besetzten Gemeinderates beschlossen, die Umgestaltung des Uferparks in Einzelprojekte aufzuteilen und die Friedrichstraße getrennt davon und im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans zu bearbeiten.

Im Verkehrsentwicklungsplan wurde seit 2013 viel über die Friedrichstraße diskutiert, doch es gibt weder eine fachliche Empfehlung noch eine politische Entscheidung. Selbst mit einer Beschlussfassung im Jahr 2020 wird es noch Jahre dauern, bis eine Umgestaltung der Friedrichstraße Realität wird. Die Stadt ist also denkbar schlecht darauf vorbereitet, nach Freigabe der Umgehungsstraße für den Rad- und Fußverkehr an der Friedrichstraße eine Lösung anzubieten. (bg)



Die Stadtverwaltung präsentierte im März 2019 sechs Varianten für Verkehrsführungen der Friedrichstraße. Alle Varianten gehen davon aus, dass die Mauer zum Uferpark bestehen bleibt. Durch den begrenzten Straßenquerschnitt ist ein vom Kfz- und Fußverkehr getrennter Radweg nicht möglich. Der ADFC fordert deshalb eine Planung ohne Mauer. (FN)

## Billig kann jeder

Sie hat noch keinen Namen, aber jeder kennt sie: Die Millionen-Brücke über die Millionen-Schlucht.

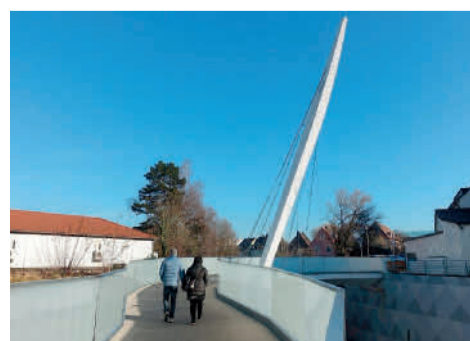
Redet man mit Häfler Radlern über die neue Brücke, hört man entweder Begeisterung wie „da fahre ich jetzt immer“ oder stößt auf Kritik wie „sowas von unnötig“. Manche vermuten sogar, dass der ADFC dahinter steckt, was natürlich nicht stimmt. Hätte der ADFC eine so teure Brücke vorgeschlagen, wäre sie nie gebaut worden...

Anlass für die Brücke war der Bebauungsplan des Metzquartiers aus dem Jahr 2013, der eine Fußgängerbrücke über die Eckenerstraße beinhaltete, um die Erschließung und Anbindung der neuen Geschäfte des Quartiers zur Innenstadt zu verbessern. Die Brücke war allerdings nicht im – zeitgleich erstellten – städtischen Radverkehrskonzept enthalten. Deshalb gilt sie nicht als verkehrswichtige Maßnahme und war somit nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) nicht förderfähig.

Die Stadt rechnete dagegen mit einem Zuschuss aus dem „Sanierungsprogramm Friedrichstraße“ des Landes in Höhe von 660.000 Euro. Damit sollten

von den geplanten Baukosten in Höhe von 2,2 Mio. Euro noch 1,5 Mio. Euro für die Stadt übrig bleiben.

Leider erhöhten sich die Baukosten bis zur Fertigstellung auf ca. 3,0 Mio. Euro und der Zuschuss aus dem Sanierungsprogramm wurde wegen eines Verfahrensfehlers nicht genehmigt. Am Ende belastete die Brücke den städtischen Haushalt nicht mit 1,5 Mio. Euro, sondern voraussichtlich mit dem doppelten Betrag. Viel Geld, mit dem viel Sinnvolles für den Radverkehr hätte gebaut werden können (ADFC-Vorschläge auf Anfrage).



Die neue Fußgänger- und Radbrücke von der Möttelstraße zur Sedanstraße war eine Auflage des Bebauungsplans zur Erschließung des Metzquartiers. Sie ist schön (teuer) geworden und auch nützlich. (bg)

Was meint der ADFC zur neuen Brücke? Grundsätzlich ist jede Investition in den Radverkehr zu begrüßen. Auch neue Radrouten sind herzlich willkommen, denn die Innenstadt ist noch voller Hindernisse und Gefahrenstellen.

Doch das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Brücke darf hinterfragt werden. Es macht wenig Sinn, eine Brücke über eine Straße zu bauen, die ein Jahr später durch eine Umgehungsstraße vom Kfz-Verkehr entlastet wird.

Wir hätten uns auch gewünscht, dass die Brücke wenigstens die Mindestanforderungen der ERA 2010 (Empfeh-



lungen für Radverkehrsanlagen) erfüllt. Die ERA schreibt für Brücken mit Rad- und Fußverkehr eine Breite von 4,0 m vor.

Ein weiterer Aspekt trübt die Freude über die neue Brücke: Eigentlich sollte die Brücke eine neue Radroute südlich der Bahngleise von der Olgastraße über die Schillerstraße, Möttelstraße und Sedanstraße zur Innenstadt ermöglichen. Diese Route steht aber in den Sternen: Die Durchfahrt von der Schillerstraße zum Bahnhofplatz ist gesperrt, es besteht Absturzgefahr an der Treppe zur Riedleparkstraße und auch die Rampenausfahrt an der Möttelstraße ist gefährlich.

Hier liegt eine der Schwächen der Häfler Radverkehrsförderung: Es fließt punktuell viel Geld in Einzelprojekte, während viele andere Problemstellen auf Radrouten nicht gelöst werden.

Wir hoffen, dass wegen dieses teuren Prestigeobjekts das Geld zukünftig nicht für andere, wichtigere Brücken fehlen wird, die in den nächsten Jahren gebaut werden sollten. Vor allem am Veloring braucht Friedrichshafen kreuzungsfreie Radrouten, wo Brücken kein Luxus sind. (bg)

## Tschüss Bahngleis-Radroute



Aus der Schillerstraße, die 2016 für den Radverkehr geöffnet wurde, ist die Weiterfahrt über den Bahnhofplatz Richtung Möttelstraße verboten. Radfahrer müssen rechts bis zur Friedrichstraße fahren. Dadurch ist die geplante Bahngleis-Route unterbrochen. (bg)

Der Umbau des ehemaligen Postareals im Jahr 2016 und die damit mögliche Fortsetzung der Schillerstraße bis zum Bahnhofplatz sollte für Radfahrer eine attraktive West-Ost-Verbindung südlich der Bahngleise schaffen. Die Route sollte weiter zu Möttelstraße und über die neue Fußgänger- und Radbrücke vom Metzareal zur Sedanstraße in die Innenstadt führen. Im städtischen Radverkehrskonzept von 2013 war diese neue Bahngleis-Radroute (ohne Brücke) enthalten. Der ADFC hatte damals bereits darauf hingewiesen, dass die Öffnung der Schillerstraße eine Aufhebung der Einbahnstraße für Radfahrer auf dem Bahnhofplatz voraussetzt, da sonst die West-Ost-Richtung nicht befahrbar ist. Diese Aufhebung wurde nie realisiert, es wurden auch keine baulichen Veränderungen geschaffen, um den Radverkehr hier regelkonform zu führen.



Im Radverkehrskonzept von 2013 war die Schillerstraße als neue Radroute eingetragen (gelbe Linie). Die Durchfahrt am Bahnhofplatz wurde dabei nicht untersucht.

Aus der Schillerstraße kommend ist die Einbahnstraße nicht erkennbar, deshalb war die Rechtslage seit 2016, als die Schillerstraße geöffnet wurde, unklar. Erst 2019 wurde ein Schild mit dem Zeichen 209 StVO „vorgeschriebene Fahrtrichtung - rechts“ aufgestellt (siehe Foto), was Radfahrer nun dazu zwingt, am REWE nach Süden abzubiegen und bis zur Friedrichstraße zu fahren.

Diese Situation ist unbefriedigend, denn dadurch ist die geplante Bahngleis-Radroute in West-Ost-Richtung obsolet. Auch die Fußgänger- und Radbrücke am Metzquartier kann ihre Verbindungsfunktion in Fahrtrichtung Innenstadt nicht erfüllen, solange die Verkehrsführung am Bahnhofplatz nicht geklärt ist. Die große Lösung am Bahnhof wäre die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes, die seit Jahren diskutiert wird, die Realisierung wird aber noch viele Jahre dauern.

Als Möglichkeit für eine schnelle Lösung sollte vor dem Bahnhofgebäude ein Radweg angelegt werden, der genügend Abstand zum Busverkehr hat. Die Konsequenz wäre, dass die Pkw-Stellplätze vor dem Bahnhofgebäude entfallen.

Der ADFC ist der Auffassung, dass dringend eine Lösung für den Radverkehr gefunden werden muss, wenn die West-Ost-Verbindung der Bahngleis-Radroute funktionieren soll. (bg)

## Kein „weiter so“

Der ADFC war seit der Gründung des Arbeitskreises Radverkehr im Jahr 1995 als ständiges Mitglied vertreten, hat seither zwei Radverkehrskonzepte begleitet und in 157 Sitzungen aktiv daran mitgearbeitet, Friedrichshafen fahrradfreundlich zu gestalten. Dabei waren die unterschiedlichen Rollen und Sichtweisen der Verwaltung und des ADFC als Interessenverband oft Gegenstand der Diskussion, doch das gemeinsame Ziel ermöglichte stets eine Zusammenarbeit.

Seit Beginn des Arbeitskreises war die problematische Radverkehrsführung an der Friedrichstraße das zentrale Thema, auch aus der Bevölkerung kommt anhaltende Kritik. Deshalb hatte für den ADFC die Neugestaltung der Friedrichstraße immer die höchste Priorität aller Radverkehrsthemen. Sehr überrascht war der ADFC deshalb über die Sitzungsunterlagen des Gemeinderats vom 25.03.2019. Darin

wurden sechs Planungsoptionen der Verkehrsführung an der Friedrichstraße vorgestellt (siehe Bericht auf Seite 9), die vorher nie im Arbeitskreis Radverkehr erwähnt worden waren. Wir wendeten uns im Juni deshalb an Oberbürgermeister Andreas Brand:

„Diese Vorgehensweise der Stadt, den Arbeitskreis Radverkehr nicht in die wichtigste Radverkehrsplanung der Stadt einzubeziehen, kritisieren wir mit Nachdruck. Die Vorgabe der Verwaltung, die Mauer zum Uferpark zu erhalten, steht einer für Radfahrer und Fußgänger attraktiven und funktionierenden Verkehrsführung grundsätzlich entgegen. Der ADFC hält deshalb alle sechs Optionen für untauglich.“

Allerdings war nicht allein das Vorgehen der Stadtverwaltung bei der Friedrichstraße der Auslöser für unsere Zweifel, ob unsere Mitarbeit im Arbeitskreis weiterhin sinnvoll ist:

## Zukunftsverweigerung

Die Modernisierung des Stadtbahnhofs war ursprünglich für 2015, dann für 2019 geplant, nun ist mit einem Beginn der Arbeiten nicht vor 2021 und einer Inbetriebnahme ab 2023 zu rechnen. Der inakzeptable Zustand dieses wichtigsten Bahnhofs am nördlichen Bodenseeufer wird also noch Jahre so bleiben. Die natürliche Reaktion darauf ist, die schnellstmögliche Umsetzung der Modernisierung einzufordern.

Tatsache ist aber, dass der Umfang der von der Bahn vorgesehenen Umbaumaßnahmen nicht ausreichend ist. Die Stadt Friedrichshafen wünschte sich zwar Nachbesserungen, war aber nie bereit, sich angemessen an der Finanzierung zu beteiligen und mit der Bahn eine Vereinbarung zustande zu bringen.

Der ADFC ist der Meinung, dass der Umbau des Stadtbahnhofs wesentlich umfassender erfolgen muss als geplant und dass die Stadt massiv in den Stadtbahnhof investieren muss, um diese wichtige Infrastruktur zukunftsfähig zu machen. Wenn einmal ein Halbstundentakt realisiert ist, die Umsteigezeiten minimiert, auf der Gürtelbahn partielle Zweigleisigkeit besteht und die Elektrifizierung umgesetzt ist, die Fahrzeiten kürzer und das Wagenmaterial auf dem neuesten Stand sind, werden mehr Menschen mit der Bahn fahren. Experten sagen, dass sich der Anteil des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zu heute verdoppeln muss,

um den notwendigen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Mit solchen Fahrgastzahlen wäre der Stadtbahnhof heillos überfordert.

Durch die demografische Entwicklung und das sich wandelnde Mobilitätsverhalten werden zukünftig mehr mobilitätseingeschränkte Personen und auch Fahrgäste mit Fahrrädern die Bahn benutzen. Wie soll ein einziger Aufzug pro Bahnsteig diese Anforderungen erfüllen? Der ADFC fordert deshalb am Gleis 2/3 und 4/5 den Bau von Rampen, damit ein barrierefreier Zugang auch für Radgruppen möglich ist. Am Gleis 1 und am Franziskusplatz sind deutlich größere Aufzüge notwendig, denn die heutigen sind untauglich.

Ende 2019 stellte die Grüne Fraktion im Gemeinderat den Antrag, in dem u.a. größere Aufzüge (2,7x1,8 m) und Rampen gefordert wurden. Die Stadtverwaltung und die Mehrheit des Gemeinderats lehnten den Antrag ab, mit der Bahn notwendige Nachbesserungen zu verhandeln, und beklagten ihre „Hilflosigkeit“. Eine weitere Verschiebung des Zeitplans käme nicht in Frage. Was sind aber wenige Jahre Verzögerung bei einem Bahnhofsumbau, der dann zwei oder mehr Generationen lang Bestand haben wird?

Mit dieser fatalen Entscheidung verbaute der Gemeinderat wohl endgültig die Chance auf einen leistungsfähigen Schienenverkehr am nördlichen Bodenseeufer. (bg)



Der Aufzug auf der Nordseite des Stadtbahnhofs beim Franziskusplatz ist zu klein, um überhaupt ein Fahrrad zu transportieren. Ein größerer Aufzug ist bei der Bahnhofsmo- dernisierung nicht geplant. Die Bahn und die Stadt Friedrichshafen stellen sich stur. (bg)

„Wir stellen seit längerer Zeit fest, dass sich die Auswahl der Verbesserungsmaßnahmen für den Radverkehr in den meisten Fällen am geringsten Widerstand der Umsetzung orientieren, statt die Priorität konsequent auf sichere und komfortable Schul-, Arbeits- und Freizeitwege zu setzen. Dies ist nach unserer Auffassung der Hauptgrund, warum Friedrichshafen auch nach über 20 Jahren Radverkehrsförderung immer noch kein attraktives durchgehendes Radverkehrsnetz vorweisen kann und viele kritische Verkehrsführungen weiterhin ungelöst sind.“

Belastend für die Zusammenarbeit im Arbeitskreis und für eine Lösungsfindung nicht förderlich ist die stets reservierte Kommunikation der Verkehrsbehörde im BSO (Amt für Bürgerservice, Sicherheit und Ordnung). Der ADFC ist in Rad-Arbeitskreisen in anderen Kommunen und beim Landkreis aktiv,

doch nirgends verweigert sich eine Verkehrsbehörde derart einer konstruktiven Diskussion wie in Friedrichshafen.“

Der ADFC hat sich die Entscheidung nicht leicht gemacht, welche Konsequenzen wir ziehen sollen. Themen und Problemstellungen können in Gesprächen meist besser diskutiert und gelöst werden, als schriftlich oder öffentlich zu kommunizieren. Nach reiflicher Abwägung aller Aspekte kamen wir zu folgendem Entschluss, den wir dem Oberbürgermeister mitteilten:

„Aus diesen Gründen kommen wir zum Ergebnis, dass unser ehrenamtliches Engagement im Arbeitskreis Radverkehr in keinem Verhältnis mehr zu den erzielten Ergebnissen steht. Wir sind deshalb zur Entscheidung gelangt, die Mitarbeit im Arbeitskreis Radverkehr bis auf weiteres ruhen zu lassen.“ (bg)

# Elsässer Weinstraße

Im ADFC-Jahresprogramm 2019 wurde von Tourenleiter Dieter Jaeschke eine fünftägige Radreise „Elsässer Weinstraße“, angeboten. Bei der Vorbereitung stellte sich heraus, dass das neue Reiserecht bei ehrenamtlich organisierten Radtouren umfangreiche und kaum lösbare bürokratische Hürden mit sich bringt. Was tun? Dieter Jaeschke nahm den pragmatischen Weg, sagte die ADFC-Tour einfach ab und lud uns zu einer privaten Tour ein.

## Offenburg – Strasbourg (28 km)

Nach der Bahnfahrt mit der Schwarzwaldbahn bis Offenburg führte die erste Etappe nach Strasbourg, der größten Stadt im Elsass. Den Rhein überquerten wir auf der „Brücke der zwei Ufer“, die für Radfahrer und Fußgänger gebaut wurde.



Die „Brücke der zwei Ufer“ überspannt den Rhein zwischen Kehl und Strasbourg.

Die Stadtrundfahrt mit dem Fahrrad zeigte die große Vielfalt Strassbourgs: Das historische Stadtzentrum mit dem Liebfrauenmünster, einer der bedeutendsten europäischen Kathedralen und größten Sandsteinbauten der Welt. Die zahlreichen Kanäle mit romantischen alten Quartieren.



Der Fluss Ill fließt durch Strasbourg und wird auf schön geschmückten Brücken überquert.



Die Stadtrundfahrt durch Strasbourg führte auch ins Europa-Viertel mit dem Europäischen Parlament.

Das Europa-Viertel mit dem Europäischen Parlament und den internationalen Botschaften. Alte Schiffsanlegestellen und Industrieanlagen. Parks und Villen.

## Strasbourg – Colmar (78 km)

Die zweite Etappe war geprägt vom Radeln entlang des Rhein-Rhône-Kanals, der im Süden von Strasbourg beginnt und seit dem 19. Jahrhundert die beiden großen europäischen Flüsse verbindet.



Wie mit dem Lineal gezogen verläuft der Rhein-Rhône-Kanal Richtung Süden.

In der Stadt Marckolsheim, wenige Kilometer vom Kanal entfernt, stand die Besichtigung einer Kasematte der Maginot-Linie auf dem Programm.



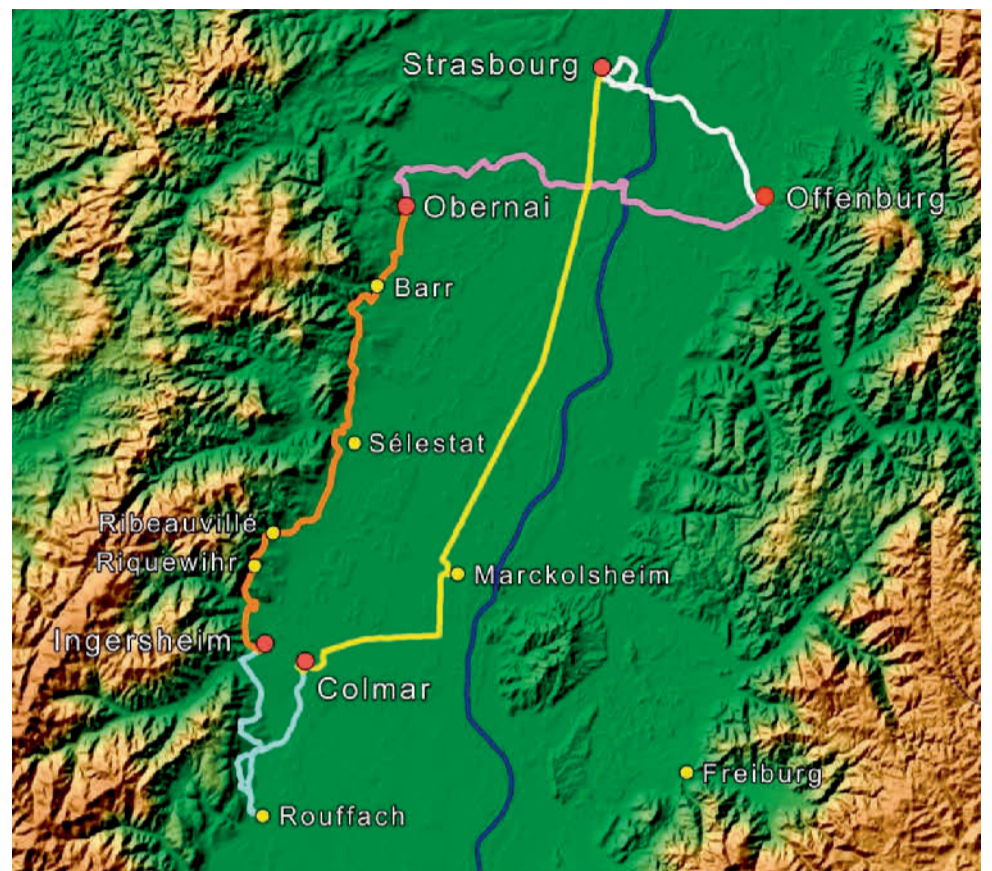
Die Kasematte war Teil der französischen Verteidigungslinie, die nach dem ersten Weltkrieg errichtet worden war.



Das Viertel an der Lauch in Colmar wird auch „Klein-Venedig“ genannt und ist ein beliebter Ort für Besucher.

## Colmar – Ingersheim (48 km)

Morgens legten wir eine kurze Stadtbesichtigung der sehenswerten Innenstadt von Colmar ein, dann ging die Fahrt weiter nach Süden und erstmals in die Weinberge des Elsasses nach Rouffach, dem südlichsten Punkt der Elsass-Tour.



Immer leicht bergauf und bergab mit schönen Aussichten auf die Rheinebene gelangten wir zum Etappenziel Ingersheim.

## Ingersheim – Obernai (63 km)

Wieder durch schier endlose Weinberge und zahllose idyllische Dörfer mit sehenswerten Fachwerkhäusern ging die vierte Etappe der Radtour. Die Ausläufer der Vogesen sorgten für einige Höhenmeter und auch für rasante Abfahrten. Aus Zeitgründen war



Ribeauvillé ist eine der vielen sehenswerten Städte am Rand der Vogesen.

nicht in jedem der vielen Städtchen ein Stopp möglich: In Katzenthal, Kientzheim, Bergheim oder Châtenois radelte die Gruppe ohne Anzuhalten durch den Ort, während in Riquewihr, Ribeauvillé und Barr genügend Zeit zur Besichtigung oder einer Einkehr in einem Café mit Elsässer Spezialitäten auf dem Programm stand.

## Obernai – Offenburg (52 km)

Zurück über den Rhein mit Überquerung der imposanten Pierre-Pflimlin-Brücke ging es bei der letzten Etappe nach Offenburg. (bg)

### Planungstipps

Die Radrouten durchs Elsass verlaufen oft auf verkehrsarmen Wegen durch Weinberge und an Kanälen.

Für die eigene Planung kann man sich am Radweg „Elsässer Weinstraße“ sowie an den Eurovelo-Routen 5 und 15 orientieren. Diese Routen sind ausgeschildert und als GPS-Tracks auf Internetportalen verfügbar.

Individuelle Tagesetappen zu den vielen kulturellen und kulinarischen Höhepunkten kann man einfach ergänzen. Wer Höhenmeter sucht, kann jederzeit in die Vogesen abbiegen.

Die Suche nach Unterkünften ist im Elsass einfacher als in anderen Regionen Frankreichs. Als Anreise ist die Bahn bis Offenburg oder Basel zu empfehlen.



Tourenleiter Dieter Jaeschke führte durch das Elsass.

(Fotos und Grafiken: bg)

- KOMPETENZ
- QUALITÄT
- SICHERHEIT

im Fahrradangebot und im Technischen Service

Dieter Senger-Frey

Kirchstraße 19/1 · 88079 Kressbronn / Bodensee  
 Telefon 0 75 43 / 80 25 · Fax 0 75 43 / 80 55  
[www.radsport-senger.de](http://www.radsport-senger.de)



## ... Fortsetzung des Interviews von Seite 1

Informationen rund um den See und auch wir von der Deutschen Bodensee Tourismus GmbH halten dafür Tour-Broschüren und auch eine Touren-App bereit.

**ADFC:** Der Bodensee ist ein sehr beliebtes Ziel für Radfahrer, aber in der Tourismus-Saison ist der Bodensee-Radweg überlastet und an vielen Stellen kommt es zu Konflikten. Was unternimmt die DBT, um die Infrastruktur und den Service am Bodensee-Radweg und im Umland zu verbessern?

**Stegmann:** Als Marketingorganisation haben wir wenig Einfluss auf die Infrastruktur der Radwege. Aus meiner langjährigen Erfahrung als Leitung der Tourist-Information Immenstaad sind mir durch den direkten Gästekontakt doch einige Defizite entlang des Bodensee-Radweges bekannt. Immer dann, wenn in den Sommermonaten „alle“ unterwegs sind, wird es an manchen Stellen eng. Oftmals liegt es aber auch daran, dass keiner mehr bereit ist, Rücksicht auf den anderen zu nehmen. Da beschwerten sich Fußgänger über Radfahrer, schnelle Radfahrer über langsame usw. Mit gezielt ausgearbeiteten Tourenvorschlägen versuchen wir und auch die örtlichen Tourist-Informationen, die



Ute Stegmann  
DBT-Geschäftsführerin

Gäste auch auf andere Wege zu leiten. Denn abseits des Bodensee-Radweges gibt es unzählige Wege, auf welchen man selbst zu Spitzenzeiten ungestört radeln kann.

**ADFC:** Wo sehen Sie am nördlichen Bodenseeufer den größten Handlungsbedarf für den touristischen Radverkehr?

**Stegmann:** Wie bereits erwähnt, ist die Strecke zwischen Immenstaad und Friedrichshafen sicherlich die unattraktivste Strecke entlang des Bodensee-Radweges. Ich erinnere hier auch gerne an meine Arbeit in der Tourist-Information in Immenstaad. Wir waren oft erste Anlaufstelle für aus Friedrichshafen kommende Radurlauber und wurden häufig mit folgendem Satz begrüßt: „Geht der Bodensee-Radweg in Richtung Meersburg so weiter? Wenn ja, dann brechen wir hier ab!“ Zum Glück konnten wir die Gäste immer davon überzeugen, dass es ab Immenstaad wieder entspannter weitergehen wird. Hier wäre es wünschenswert, wenn man zukünftig Alternativen anbieten könnte. Vielleicht gibt es durch den Straßenneubau hier eine neue Möglichkeit, mit mehr Abstand zur Straße und breiteren Radwegen.

Davon würden alle Radfahrer profitieren!

## Nachruf

Ralf Müller war mit Leib und Seele Mitglied im ADFC. Er starb im Frühjahr 2019.

Der ADFC ist ihm für seine treue und gewissenhafte Arbeit im Vorstand unendlich dankbar. Er hatte seit der Gründung des Kreisverbands Bodenseekreis im Jahr 1991 bis Ende 2018 das Amt des Kassenwarts ausgeübt.

Ralf war stets freundlich, nachdenklich und verbindlich. Trotz seiner leisen Art war er bestimmt in seinen Überzeugungen.

Er war von Anfang an ADFC-Tourenleiter und genoss Hochachtung bei den Teilnehmern der Radtouren und den anderen Radtourenleitern. Seine beinahe stoische Art und Weise, bei einer Tour auch ungeduldige Radler im Zaum zu halten, war beeindruckend. Seine Liebe zur Eisenbahn und zur Schifffahrt war legendär. Er war oft mit der weißen Flotte und der Fähre auf dem See und mit der Bahn in der Schweiz unterwegs. Er hatte seinen zahlreichen Fahrern sogar Namen von Bodensee-Schiffen gegeben.

Neben den vielen schönen Stunden auf dem Rad und seiner unermüdeten Arbeit im ADFC als Finanzchef und als aktives Mitglied war er auch ein Vorbild, wie er sich immer wieder nach Krankheiten zurückkämpfte. Mit Ralf haben wir einen außergewöhnlich sensiblen und intelligenten Menschen verloren, aber auch einen ganz besonderen Freund des Fahrrades. (bg)



Ralf Müller † 2019



## Impressum

## Radler am See

Jahreszeitschrift des ADFC-Kreisverbandes Bodenseekreis

Ausgabe 27, 2020

Herausgeber:

ADFC Bodenseekreis  
Friedrichstraße 36/2  
88045 Friedrichshafen  
Telefon 07541/382988  
www.adfc-bw.de/bodenseekreis

V.i.S.d.P.: Bernhard Glatthaar

Texte:

Bernhard Glatthaar (bg), Margarete Bareis (mb), Martin Hulin (mh), Jürgen Wagener (jw), Stefan Valentin (sv), Ralf Seuffert (rs)

Fotos / Grafiken:

Bernhard Glatthaar (bg), Daniel Hegele (dh), Markus Barthold (mab), Regierungspräsidium Tübingen (rpt), Gemeinde Salem (gsa), Albin Ströbele (as), Bernd Caesar (bc), Annina Siebenhaller (ans), Stefan Valentin (sv), Alfred Simma (als), Anita Wilhelm (aw), Dieter Heussen (dh), Werner Frank (wf), Stadt Friedrichshafen (FN)

Anzeigen: Brigitte Seebeck

Layout: Bernhard Glatthaar

Druck: Druckhaus Müller

Auflage: 1800

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

Alein aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten für beide Geschlechter.

**e-Bikes kauft man bei e-motion!**  
Fahrräder gibt's woanders.

**e-motion e-Bike Welt Ravensburg**  
Josef-Strobel-Str. 24, 882123 RV-Oberzell  
Tel: 0751 - 888 79 338  
Mail: rv@emotion-technologies.de

Weitere Infos: [www.emotion-technologies.de](http://www.emotion-technologies.de)

**saiikls**  
BIKES & MORE

Ravensburger Str. 14-18, 88074 Meckenbeuren  
Tel. 07542 539118, E-Mail info@saiikls.com

[www.saiikls.com](http://www.saiikls.com)

**JETZT NEU >**

TRANCE E + 1PRO  
ab 4999,-



> Shimano Deore XT Ausstattung  
> Giant SyncDrive Pro Motor, 500 Wh oder 625 Wh Akku

MACINA STYLE 620 D  
3599,-



> 11 Gang Shimano SLX Schaltung  
> Bosch Performance CX Gen. 4 Motor, 625 Wh Akku

**WEIDEMANN**  
FAHRRAD- UND E-BIKECENTER

VERLEIH-SERVICE IM CITY-SHOP

- ✓ Elektrobikes
- ✓ Rennräder
- ✓ Zubehör
- ✓ Trekkingräder
- ✓ Kinderräder
- ✓ Mountainbikes
- ✓ Citybikes

ab 8€  
pro Tag

Auch online buchen: [www.fahrradshop24.com](http://www.fahrradshop24.com)

Auszug aus unserem Markenprogramm:

HAIBIKE GHOST  
GIANT KALLAS  
VELOVILLE KTM  
Husqvarna WINORA



Unser Hauptgeschäft im Gewerbegebiet  
Rengoldshäuser Str. 9 | 88662 Überlingen  
Fon 07551 - 948255

Öffnungszeiten: Mo - Fr: 09.30 - 18.00 Uhr  
(Hauptgeschäft) Sa: 09.30 - 13.30 Uhr  
Mittwoch nachmittag ab 13 Uhr geschlossen

Unser CITY-SHOP - Verleih, Zubehör, Reparatur  
Hofstatt 12 | 88662 Überlingen  
Fon 07551 - 9897512 [www.fahrradshop24.com](http://www.fahrradshop24.com)