

## Radverkehr gestalten statt verwalten!

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. bietet den Kommunen unterschiedliche Kommunikationsmaterialien zur Aufklärung der Verkehrsteilnehmer an. Darunter auch große Informationsbanner zu Fahrradstraßen und zum Seitenabstand beim Überholen innerorts und außerorts (Quelle: agfk-bw).

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

### Liebe Leser!

Wir haben für Sie in dieser Ausgabe wieder eine vielfältige Sammlung an Berichten aus dem Bodenseekreis und unseren Nachbarn in Ravensburg und Konstanz zusammengestellt. Die Lobbyarbeit des ADFC trägt nur langsam Früchte, das ist das Fazit in vielen Beiträgen. Die Verkehrswende für mehr sichere Wege für Radler und auch Fußgänger wird vor Ort in den Kommunen ausgebremst, diesen Eindruck kann man gewinnen, wenn man tiefer in die Prozesse der Kommunalpolitik und Kommunalverwaltung blickt.

Warum ist das so? Muss das so sein? Der Weg zum FAHRRADLAND könnte schneller und mit weniger Reibungsverlusten verlaufen.

Oft entsteht bei uns der Eindruck, dass der Gestaltungswille und der Mut zur Veränderung auf allen Ebenen fehlt. Warum dauern Verwaltungsprozesse jahrelang und warum fließt mehr Energie in kleinteilige Abwägungsprozesse als in mutige Schritte?

Ein Schwerpunkt dieser Ausgabe sind Fahrradstraßen. Ein besonders negatives Beispiel, wie engagiert eine Straßenverkehrsbehörde bisher eine Fahrradstraße in Friedrichshafen verhindert hat, lesen Sie auf Seite 10.

Jede Fahrradstraße, die eingerichtet wird, ist ein wichtiger Baustein für das Radverkehrsnetz, wie 2023 die Mauracher Straße in Uhlhingen-Mühlhofen. Für den ADFC ist dabei wichtig, dass die Verkehrsteilnehmer über die Verkehrsregeln auf der Fahrradstraße informiert werden: Tempo 30 und der Vorrang für Radler, die nebeneinander fahren dürfen, sind die wichtigsten Regeln. Der ADFC kritisiert das zögerliche Vorgehen der Verwaltungen, die Bevölkerung darüber aufzuklären.

Dass Informationsbanner wichtig sind und deshalb an der Fahrradstraße aufgehängt werden sollten, dafür kämpfte der ADFC hartnäckig und erfolgreich in Tettnang an der B 467 alt. Der Landkreis lehnte Informationsbanner ab, während die agfk-bw solche Banner den Kommunen als Kommunikationsmaterial anbietet. Gilt im Bodenseekreis etwa anderes Recht als anderswo in Baden-Württemberg?

Die agfk-bw empfiehlt auch Banner zur Information über den Seitenabstand beim Überholen, sowohl innerorts als auch außerorts. Auch hier hatte sich der ADFC bereits eine Absage bei den Behörden eingeholt, eine für uns unverständliche Entscheidung. Eine endlose Geschichte ist die ehemalige B 31-Ortsdurchfahrt in Friedrichshafen. Im Sommer 2021 wurde die gigantische vierspurige Umgehung fertiggestellt, doch im westlichen Orts- teil Fischbach hat sich seither nichts getan: Keine einzige provisorische Verbesserung für den Radverkehr wurde bisher umgesetzt!

Das Politikum Nr. 1 in Friedrichshafen war 2023 die Friedrichstraße, die mit provisorischen Maßnahmen umgebaut wurde und im Sommer freigegeben wurde. Der Bericht auf Seite 9 gibt Einblicke in die kommunale Verkehrsplanung und das Zusammenspiel von Verwaltung und Politik.

Vertrauen wir auf die Demokratie und überzeugen wir unsere Volksvertreter, dass wir ihre Unterstützung mehr denn je brauchen. Nutzen Sie die Kommunalwahl zur Diskussion mit den Kandidaten und wählen Sie am 9. Juni die Verkehrswende!

### Interview

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

Robert Scherer ist seit 2017 Bürgermeister der Stadt Meersburg am Bodensee. Er beantwortet Fragen von Bernhard Glatthaar.

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

**Scherer:** Wenn man hier am Bodensee aufgewachsen ist und die vergangene ÖPNV-Verfügbarkeit betrachtet, war das Fahrrad das wichtigste Fortbewegungsmittel in der Jugendzeit. So durfte ich mit Freunden mit meinem goldenen Bonanza-Rad zumindest den Überlinger See mit Zelt etc. umrunden. Das bleibt einem natürlich im Kopf und man denkt gerne zurück. Besonders wenn man dann als Erwachsener den Überlinger See ebenso umfährt, nur eben mal an einem Tag. Aber die Jugendeindrücke sind natürlich prägend. Heute ist das Fahrrad für mich weiterhin ein Mehrwert, welches ich nicht missen möchte.



**ADFC:** Der Fahrradtourismus ist in Meersburg Segen und Fluch zugleich. Der Bodensee-Radweg führt durch die Unterstadt, wo Fußgänger und Radler auf engem Raum unterwegs sind. Welche Lösungen verfolgt die Stadt, ohne Radfahrer zum Schieben zu zwingen?

**Scherer:** Wie schon in der Vergangenheit mit dem ADFC und anderen Behörden ausgetauscht, wird eine Lösung im Einklang für Fußgänger:innen und Fahrradfahrer:innen in der Zukunft eine Herausforderung werden, welche wir aktuell aufgrund der allgemeinen Gesamtsituation nicht vordringlich bearbeiten können. Dieser Abschnitt ist nicht „nur“ ein Abschnitt, den man „kurz“ bearbeiten kann, da hier in den saisonalen Monaten teilweise mehrere Tausend Personen den Abschnitt nutzen. Aufgrund der geschützten Altstadt und dessen Denkmalschutz wird aus unserer Sicht keinen dauerhaften Vorrangstreifen für Fahrradfahrer:innen geben können. Das dies eine Herausforderung ist, ist uns bewusst und wir werden auch hier wieder eine Bürger- bzw. Nutzerbeteiligung vorschlagen.

**ADFC:** Eine weitaus gefährlichere Strecke für Radfahrer befindet sich kurz nach der Fähre Richtung Unteruhldingen, wo der Radweg nur 1,8 Meter breit ist für beide Fahrtrichtungen zusammen. Wie sieht aus Ihrer Sicht die beste Lösung für diese Gefahrenstelle aus?

**Scherer:** Da ist sicherlich aufgrund des Einsatzes des ADFC und der Stadt Meersburg beim Land BW ein guter Prozess in Gang gekommen,

... lesen Sie weiter auf Seite 12



## Gefährlich schnelle Autofahrer auf der Fahrradstraße B 467 alt



Beim Straßenfest an der alten B 467 in Tettang trafen sich am 16. Juli 2023 viele Radler und auch Prominenz zum Gespräch und zu einem kleinen Imbiss. (bg)

**TETTANG.** Seit Juli 2022 ist die alte B 467 zwischen Tettang-Reuteneu und Kressbronn-Gießenbrücke eine Fahrradstraße. Dieser Erfolg hat eine 39 Jahre lange Vorgeschichte, denn bereits 1983 hatte der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben vorgeschlagen, diese Strecke für den Autoverkehr zu sperren.

Nach langem Ringen zwischen den Befürwortern und Gegnern einer solchen fahrradfreundlichen Lösung war die Zeit dann endlich reif. Auch vielen früheren Kritikern war die Sicherheit für radelnde Schulkinder mittlerweile wichtiger als das Festhalten an einer bequemen Ausweichroute für Autofahrer zur parallel verlaufenden neuen B 467. Zwar dürfen auf der B 467 alt auch weiterhin Autos fahren, aber nur noch mit der auf Fahrradstraßen geltenden Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Ein Jahr nach der Eröffnung der Fahrradstraße feierten die Aktionsgruppe „Sichere B 467 alt“, der ADFC und viele langjährige Mitstreiter im Juli 2023 den hart erarbeiteten Erfolg mit einem Straßenfest an der Strecke. Viele Gäste, darunter Tettangs Bürgermeisterin Rist, mehrere Gemeinderäte sowie zuständige Mitarbeiter des Landratsamts, nutzten bei dem Straßenfest die Gelegenheit zum Gespräch.

### Wie sind die Erfahrungen?

Nach Einrichtung der Fahrradstraße hat sich der Kfz-Verkehr massiv auf die parallel verlaufende Bundesstraße verlagert: Waren es 2016 noch über 3000 Kfz pro Tag, so sind heute nur noch etwa 1000 Kfz pro Tag auf der B 467 alt unterwegs, d.h. der Autoverkehr ist auf ein Drittel der früheren Menge zurückgegangen.

Wichtig ist dabei: Da die Navigationsgeräte nun die schnellere Route über die Bundesstraße empfehlen, sind kaum mehr Lkw auf der B 467 alt unterwegs, was für die Radverkehrssicherheit besonders wichtig ist.

Leider sind aber diejenigen Autos, die nach wie vor die B 467 alt nutzen, oft noch viel zu schnell unterwegs. Zwar hat sich das Geschwindigkeitsniveau im Vergleich zu früher spürbar reduziert, aber das heute auf der Fahrradstraße geltende Tempo 30 wird von den meisten Autofahrern deutlich überschritten: Seitenradarmessungen durch das Landratsamt ergaben, dass über die Hälfte aller Kfz schneller als 40 km/h fährt, rund 5 % sogar schneller als 70 km/h und vereinzelte auch über 100 km/h.

Der für Verkehrsingenieure relevante „V85-Wert“ (die Geschwindigkeit, die von 85 % aller Autofahrer eingehalten wird) liegt auf der B 467 alt bei stattlichen 58 km/h, also 28 km/h über der zulässigen Geschwindigkeit. Dies ist ein außergewöhnlich hoher Wert, denn der V85-Wert sollte nahe an der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h liegen! Für die Behörden ergibt sich spätestens bei Überschreitungen des V85-Wertes um 10 km/h eigentlich dringender Handlungsbedarf zur Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit!

Neben den deutlich zu hohen Kfz-Geschwindigkeiten ist außerdem der oftmals zu geringe Seitenabstand beim Überholen immer noch ein Sicherheitsrisiko für Radfahrer. Der außerhalb verpflichtend geltende Seitenabstand von 2,0 m wird von über 80 % der Autos nicht eingehalten, wie Messungen des ADFC ergaben. Oftmals werden Radfahrer auch in unübersichtlichen Kurvenbereichen überholt, auch bei Gegenverkehr.

### Wie geht's weiter?

Sehr wichtig ist weiterhin die Öffentlichkeitsarbeit durch die Stadt Tettang, damit alle Verkehrsteilnehmer lernen, welche Regeln auf der Fahrradstraße gelten:

- Auf einer Fahrradstraße gilt Tempo 30 – auch außerorts.
- Radfahrer dürfen immer nebeneinander fahren.
- Autofahrer müssen stets besondere Rücksicht auf Radler nehmen.
- Außerorts ist immer (nicht nur auf Fahrradstraßen) ein Mindestüberholabstand von 2,0 m einzuhalten.

### Fazit

Die Situation auf der B 467 alt ist für Radfahrer heute viel sicherer als früher, die Fahrradstraße ist also jetzt schon ein voller Erfolg. Trotzdem gibt es noch zu viele gefährliche Situationen, die durch bessere Informationen der Autofahrer und weitere Kontrollen reduziert werden müssen. Daher wird der ADFC zum Beginn der Radsaison 2024 bei den zuständigen Behörden nochmals auf die beschriebenen Gefahren hinweisen und auch darauf drängen, dass endlich die Fahrradstraßen-Infobanner entlang der B 467 alt aufgestellt werden. dh



Die Fahrradstraße auf der B 467 alt. (or)





## Flickenteppich dank Behördenwillkür

BODENSEEKREIS. 2009 wurde die Schmidstraße in Friedrichshafen als erste Fahrradstraße im Bodenseekreis angeordnet, aber es dauerte einige Jahre, bis in Friedrichshafen weitere Fahrradstraßen dazukamen. Andere Kommunen zögerten ebenfalls, doch in den letzten Jahren wurden am Bodensee-Radweg und auf der B 467 alt in Tettngang weitere Fahrradstraßen eingerichtet. Im Jahr 2023 kam endlich die Mauracher Straße in Uhldingen-Mühlhofen dazu.

Wie bei allen Verkehrsanlagen ist die Beschilderung auch bei Fahrradstraßen geregelt: Ein quadratisches Schild zeigt den Anfang und das Ende der Fahrradstraße an. Über die gesetzliche Beschilderung hinaus sind verkehrsplanerische Qualitätsstandards und Gestaltungshinweise anerkannt, welche die Erkennbarkeit und die Akzeptanz von Fahrradstraßen erhöhen. Die „Musterlösungen für Radverkehrsanlagen Baden-Württemberg“, die vom Verkehrsministerium per Erlass eingeführt sind, geben eindeutige Hinweise zu den ergänzenden Markierungen auf Fahrradstraßen: Die Musterlösungen schreiben für die Markierung des Verkehrszeichens 244.1 StVO („Fahrradstraße“) auf der Fahrbahn eine Größe von mindestens 2,0 m vor. Für den ADFC sind die Einhaltung der Musterlösungen und eine einheitliche Gestaltung aller Fahrradstraßen essentiell, um auch dem Radverkehr eine einheitliche Infrastruktur anzubieten.

Trotz der eindeutigen und bundesweit einheitlichen Rechtslage und dem anerkannten Stand der Technik bei der Gestaltung von Fahrradstraßen ist lei-

der zu beobachten, dass die Fahrradstraßen im Bodenseekreis nicht einheitlich gestaltet sind: Manchmal ist das markierte Verkehrszeichen 244.1 StVO nach Vorschrift groß markiert, manchmal deutlich zu klein und nicht mittig auf der Fahrbahn. Manchmal sind Randmarkierungen zu parkenden Kfz vorhanden, manchmal nicht. Für den ADFC ist es unverständlich, dass die Verkehrsbehörden im Bodenseekreis es nicht schaffen, eine einheitliche Fahrrad-Infrastruktur zu schaffen. Gerade auf dem Bodensee-Radweg ist es peinlich, den Flickenteppich bei der Gestaltung von Fahrradstraßen zu sehen. Warum diese uneinheitliche Umsetzung? Aus Sicht des ADFC handelt es sich nicht um fundierte Ermessensentscheidungen der Behörden, sondern um persönliche Neigungen der entscheidenden Personen.

Ähnlich verhält es sich bei den Informationsbannern für Fahrradstraßen: Der ADFC hatte bei der Eröffnung der Fahrradstraße auf der alten B 467 in Tettngang vorgeschlagen, die Verkehrsteilnehmer über die Verhaltensregeln auf einer Fahrradstraße aufzuklären. Als Banner schlug der ADFC ein Motiv vor, das in Nordrhein-Westfalen seit Jahren vielfach zum Einsatz kam. Die Polizeidirektion und die Straßenverkehrsbehörde des Landkreises lehnten die Banner an der alten B 467 ab, denn sie würden den Verkehr zu stark ablenken...

Aber es gibt einen Lichtblick: Die „Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundlicher Kommunen in BW“ (agfk bw) bietet ihren Mitgliedskommunen umfangreiche Kommunikationsmaterialien für Fahrradstraßen an, darunter auch Informationsbanner, wie vom ADFC vorgeschlagen! Die Stadt Friedrichshafen stellte dieses Banner der agfk Ende 2023 an Fahrradstraßen im Stadtgebiet auf. Vielleicht denkt das Landratsamt – ebenfalls agfk-Mitglied – nochmals über seine Entscheidung nach, solche Banner als gefährlich zu bezeichnen. bg

[agfk-bw.de/angebote/kommunikationsmaterialien-fahrradstrasse](https://agfk-bw.de/angebote/kommunikationsmaterialien-fahrradstrasse)



In Hagnau ist das Zeichen 244.1 StVO zu klein und zu weit rechts markiert. (bg)



Auch auf der Mauracher Straße in Uhldingen-Mühlhofen sind die Markierungen zu klein und nicht mittig auf der Fahrbahn platziert. (bg)



Bei der Fahrradstraße in Meersburg gibt es großen Handlungsbedarf, nicht nur bei den Markierungen! (bg)



In Friedrichshafen wurde 2023 das von der agfk bw bereitgestellte Informationsbanner an Fahrradstraßen aufgestellt. (fn)



So sieht das Informationsbanner des ADFC und der Initiative „Sichere B 467 alt“ nach dem Vorbild aus Nordrhein-Westfalen aus, das vom Landratsamt abgelehnt wurde. (bg)



Das Informationsbanner der agfk bw. (agfk)



Seit 2021 ist die Schmidstraße in Friedrichshafen vorbildlich markiert: Mit großem Zeichen 244.1 StVO und mit Randmarkierungen zu den Parkplätzen. (bg)



In der Aistegstraße in Friedrichshafen sind die Markierungen vorschriftsmäßig groß. (bg)



## Die Mathematik bringt's ans Licht

BODENSEEKREIS. In der letzten Ausgabe des „Radler am See“ berichteten wir über die umfangreichen Seitenabstandsmessungen mit dem OpenBikeSensor (OBS) bei Überholvorgängen von Kraftfahrzeugen. Die Ergebnisse veröffentlichten wir in einem Bericht.



Download des Berichts unter [bodenseekreis.adfc.de/artikel/mehr-abstand-bitte](https://bodenseekreis.adfc.de/artikel/mehr-abstand-bitte)

Die Ergebnisse der Messfahrten waren ernüchternd, denn eine große Mehrheit der Autofahrer hält den vorgeschriebenen Seitenabstand zu Radfahrern nicht ein. Warum handeln Autofahrer so rücksichtslos? Gibt es Einflüsse der Verkehrsführung oder des Straßenverlaufs? Haben möglicherweise Schutzstreifen einen Einfluss?

### Die Hauptkomponentenanalyse

Wir fragten fahrradaffine Mathematik-Experten, ob aus den Messdaten Zusammenhänge berechnet werden können. Sie wendeten die „Hauptkomponentenanalyse“ (auch PCA = Principal Component Analysis genannt) an, eine statistische Methode, welche u.a. Streuungen von Variablen bewertet und Korrelationen zwischen den Variablen aufzeigt. Die PCA kommt auch in Algorithmen der Künstlichen Intelli-

genz zum Einsatz, um z.B. Trainingsdatensätze ohne relevanten Informationsverlust zu vereinfachen.

Nachvollziehbare Gesetzmäßigkeiten und Zusammenhänge anzuzeigen ist eine Grundeigenschaft der PCA, sie gibt gleichzeitig einen Hinweis auf die Größe der Korrelation und deckt auch bisher nicht erkannte Korrelationen auf. Dies war unser Ziel.

In der PCA wurden folgende Parameter auf Korrelationen untersucht:

- Gemessener Seitenabstand in m
- Zulässige Geschwindigkeit in km/h
- Schutzstreifen vorhanden ja/nein
- Fahrbahnbreite in Meter
- Kfz-Verkehrsstärke DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr)
- Kfz-Randparken ja/einseitig/nein
- Topographie eben/Steigung

Nicht für alle Straßen der Messfahrten lagen diese sieben Parameter vollständig vor. Deshalb reduzierten wir die ursprünglich 3.643 auf 1.710 Messungen folgender Straßen:

- **Friedrichshafen:** Charlottenstr., Eckenerstr., Eugenstr., Hauptstr., Löwentaler Str., Markdorfer Str., Lipbach, Schnetzenhauser Str., Windhager Str.
- **Markdorf:** Bernhardstr., Talstr. innerorts
- **Meckenbeuren:** Brochenzeller-/Inselstr., Allmand-/Kehlener Str. außerorts
- **Tettnang:** Bachstr., Bahnhofstr., Kirchstr., Lindauer Str., Loretostr., Prinz-Eugen-Str. innerorts, K7722 Prinz-Eugen-Str. außerorts, Wangener Str. innerorts und außerorts, K7725 Pfingstweider Str. außerorts, B 467 alt außerorts
- **Überlingen:** Frohsinnstr., Hochbildstr., K7786 Überlingen-Bonndorf

### Ergebnis 1

Eine zentrale Fragestellung war: Gibt es einen Einfluss von Schutzstreifen auf den Seitenabstand beim Überholen? Hierzu zeigte die PCA zunächst den trivialen Zusammenhang auf, dass Schutzstreifen nur bei großen Fahrbahnbreiten vorhanden waren, denn sie sind ja erst ab Fahrbahnbreiten von  $\geq 7,0$  m zulässig. Tatsächlich wa-



Auf der Eckenerstraße in Friedrichshafen überholen Kfz Radfahrer trotz Gegenverkehr, was zu engen Seitenabständen führt. Schutzstreifen können dies nicht verhindern. (bg)

ren auf allen breiten Innerortsstraßen, wo unsere Messfahrten stattfanden, Schutzstreifen vorhanden. Gleichzeitig korrelierte eine große Fahrbahnbreite mit einem hohen DTV, da es sich bei breiten Straßen meist um Hauptverkehrsstraßen handelt. Dieses Wissen ist wichtig, um ein zentrales Ergebnis der PCA richtig zu interpretieren:

**Der Seitenabstand ist bei großen Fahrbahnbreiten (und folglich bei Schutzstreifen) und bei hohem DTV geringer als bei schmalen Fahrbahnen und wenig Kfz-Verkehr.** Als Erklärung ist naheliegend, dass eine große Fahrbahnbreite Autofahrer eher zum Überholen von Radfahrern trotz Gegenverkehr verleitet, was zu geringeren Seitenabständen führt. Gleichzeitig verleitet der höhere DTV einer Hauptverkehrsstraße Autofahrer offensichtlich dazu, Radfahrer eng zu überholen, da sich seltener eine Lücke im Gegenverkehr ergibt. Wichtige Anmerkung: Die PCA kann nicht errechnen, ob ein und dieselbe Straße mit und ohne Schutzstreifen unterschiedliche Überholabstände ergeben hätte!

### Ergebnis 2

**Die PCA zeigte eine Tendenz, dass der Seitenabstand bei niedrigeren Geschwindigkeiten geringer ist als bei hohen Geschwindigkeiten.** Dies kann so interpretiert werden, dass Au-

tofahrer die Gefahren eines Überholvorgangs bei niedrigeren Geschwindigkeiten geringer einschätzen als bei hohen Geschwindigkeiten.

### Ergebnis 3

Eine interessante Korrelation zeigte die PCA bei Straßen mit längs parkenden Kfz am Straßenrand: **Der Überholabstand war mit Randparken größer als ohne.** Eine Interpretation könnte sein, dass die OBS-Messfahrer bei seitlichen Parkreihen aus Sicherheitsgründen (Autotür) einen größeren Abstand zu den parkenden Kfz halten als an einem Fahrbahnrand direkt zum Bordstein. Durch den größeren Abstand zu den parkenden Kfz wird der Verkehrsraum links des Radfahrers enger, was das Überholen für Kfz erschwert, weil nur ohne Gegenverkehr überholt werden kann. Als Fazit kann man aus diesem Ergebnis die Empfehlung ableiten, dass Radfahrer grundsätzlich einen größeren Abstand zum Fahrbahnrand halten sollten, um enge Überholmanöver zu verhindern.

### Fazit

Die Mathematik deckte Wirkungen und Zusammenhänge auf, die man mit Radler-Erfahrung gut nachvollziehen kann. Der ADFC bedankt sich bei den Mathegenies für die Durchführung der Datenanalyse! (bg)

## Bodensee-Ticket – Infos für Radler

Der Geltungsbereich des Bodensee-Tickets „Zone Ost“ wurde 2024 erweitert: Neu dabei ist nun der nördliche Teil des Landkreises Ravensburg und auch das Deggenhausertal.

Ersteres dürfte für Radfahrer interessant sein, wenn man schon vor 9 Uhr z.B. ab Aulendorf oder Leutkirch mit dem Rad im Zug Richtung Vorarlberg oder Schweiz starten will.



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

[bodensee-ticket.com/fahrrad](https://bodensee-ticket.com/fahrrad)  
[facebook.com/sbahnbodensee](https://facebook.com/sbahnbodensee)



## 40 Jahre Bodensee-Radweg

BODENSEEKREIS. Kaum Aktivitäten waren festzustellen beim 40-jährigen Jubiläum des Bodensee-Radweges im Jahr 2023. Man hatte den Eindruck, dass die Verantwortlichen keine öffentliche Aufmerksamkeit erzeugen wollten, damit die sehr beliebte Radroute im Sommer nicht noch stärker frequentiert wird.

Eine Ausnahme: Die Deutsche Bodensee-Tourismus GmbH (DBT) veröffentlichte zwei Podcasts zur Entstehungsgeschichte des Bodensee-Radweges: Mit Gerhard Stephan aus Konstanz und Wilfried Franke, damals im Landratsamt Bodenseekreis, kamen zwei Initiatoren der Strecke zu Wort. Das Hintergrundwissen dieser beiden „Väter“ des Bodensee-Radweges über die ersten Initiativen für eine durchgehende touristische Radroute und der

Fahrradparker . Werbe-Fahrradständer  
Fahrradgaragen . Fahrradüberdachungen  
Sperrpfosten

**kilian**  
Fahrradpark-Systeme

Hartmut Kilian  
Keplerstr. 11 . 72762 Reutlingen  
Telefon 07121 / 33 89 25 . Telefax 07121 / 33 91 75  
[www.kilian-rt.de](http://www.kilian-rt.de)

Rückblick auf den Stellenwert des Radfahrens in den 80-Jahren sind höherwertig! Auch der ADFC wurde im Podcast interviewt. (bg)

[echt-bodensee.de/der-bodensee/podcast](https://echt-bodensee.de/der-bodensee/podcast)



Der Bodenseeradweg: Gut zu wissen!

Ein Interview mit Wilfried Franke und Bernhard Glatthaar (ADFC Bodenseekreis)

▶ Episode abspielen 12:55



## Der AK Mobilität auf Radtour

MECKENBEUREN. Der Arbeitskreis Mobilität der Gemeinde Meckenbeuren besteht seit November 2020. Im Mai 2023 fand der sechste Termin als Radtour durch die Gemeinde statt, der ADFC hatte eine Route mit 15 Haltepunkten ausgearbeitet. Bürgermeister Georg Schellinger und zahlreiche Gemeinderäte radelten die etwa 13 Kilometer lange Rundtour ab und nutzten die Gelegenheit zur Diskussion über die Radwege und Verkehrsführungen. Vom Start am Rathaus ging es durch die Komponistensiedlung und weiter ins Industriegebiet zur Daimlerstraße.

Hier bemängelte der ADFC die an der Wiesentalstraße endenden Schutzstreifen und den fehlenden Radweg-Lückenschluss zum Kreisverkehr an der L 329.

Die Tettlinger Straße mit der berechtigten Einmündung in die B 30 war das nächste Ziel, gefolgt vom Bahndamm am Riedweg, der als neuer Radweg zwischen B 30 und Bahnhof in der Diskussion war, mittlerweile aber aus artenschutzrechtlichen Gründen kaum realisierbar scheint.

Auf dem Weg nach Brochenzell war die Querung der Inselstraße an der

Humpisstraße ein Thema, wo für Schüler keine sichere Radwegführung vorhanden ist. Bürgermeister Schellinger sagte zu, das Thema beim Umbau der Schussenbrücke mit dem Regierungspräsidium zu besprechen. Auf der Gemeindeverbindungsstraße nach Samletshofen und Kehlen sprach der ADFC die Notwendigkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung an, was auch im Radverkehrskonzept vorgeschlagen wird. Mit einer Fahrradstraße wäre es einfach zu realisieren, um diese wichtige Radroute attraktiver zu machen.

In Lochbrücke kam die unklare Situation der Einmündung der Brückenstraße in die B 30 zur Sprache, wo sich auch Gemeinderäte bei der Signalisierung eine Verbesserung wünschten. Beim Kreisverkehr der B 30 und L 333 forderte der ADFC den Bau einer sicheren Querung über die L 333.

Auf dem Rückweg zum Rathaus wurde am Beispiel der Moosstraße lobend erwähnt, dass bei der Fahrbahnsanierung der B 30 im Jahr 2022 an den Einmündungen Absenkungen für den Radverkehr und Furtmarkierungen angebracht wurden. (bg)



Die Schutzstreifen auf der Daimlerstraße enden plötzlich an der Kreuzung der Wiesentalstraße, obwohl sie bis zum Ortsende an der Dieselstraße fortgesetzt werden könnten. (bg)



Die Querung der Schloßstraße am Kreisverkehr B 30 / L 333 in Lochbrücke ist für Radler ein Spießrutenlauf: Hier muss dringend eine sichere Querung gebaut werden! (bg)

## Nachfrage nach Miet-Boxen ungebrochen hoch

BODENSEEKRIS. Der ADFC konnte das Angebot an Fahrrad-Mietboxen im Jahr 2023 weiter ausbauen und vermietet an acht Bahnhaltspunkten im Bodenseekreis insgesamt 149 Stellplätze an Dauermieter. Die Nachfrage ist gerade bei Pendlern unverändert hoch, denn die Boxen sind ein Garant dafür, dass das Fahrrad sicher vor Diebstahl und Vandalismus ist. Die Gemeinde Meckenbeuren ergänzte 2023 am Bahnhof zu den bestehen-

den 24 Boxen weitere 18 Einheiten und überholte damit den Stadtbahnhof Friedrichshafen. Aber auch am Stadtbahnhof, wo seit Jahren eine lange Warteliste besteht, soll die Kapazität 2024 erweitert werden, der ADFC ist bereits mit der Stadtverwaltung in Kontakt.

Das Modell der Boxen-Vermietung hat sich seit 2002, als am Stadtbahnhof die ersten Boxen aufgestellt wurden, bewährt: Die Kommune investiert in

die Boxen, in der Regel mit hohen Förderzuschüssen von Land und Bund, und stellt sie auf. Der ADFC übernimmt ehrenamtlich die Verwaltung, wodurch die Verwaltungen entlastet werden, und erhält als Gegenleistung die Mieteinnahmen der Nutzer.

Doch es gibt im Bodenseekreis auch Bahnhaltspunkte, an denen noch keine oder zu wenige Mietboxen zur Verfügung stehen: So fristen in Langenargen seit vielen Jahren fünf Boxen ihr Dasein, ohne dass sich die Gemeinde darum kümmert. In Überlingen wurden am Bahnhof Mitte bei der Renovierung des Parkhauses 15 funktionierende Fahrradboxen ersatzlos entfernt! Nachfragen des ADFC beim Stadtwerk verliefen bisher ins Leere...

Aber auch bei den Übergängen zum Schiff fehlt es an Fahrradboxen, zum Beispiel in Friedrichshafen für die Fähre nach Romanshorn und den Kataran nach Konstanz. (bg)



Am Bahnhof Langenargen stehen seit vielen Jahren fünf Fahrradboxen, die von der Gemeinde verwaltet werden. Leider findet man dort keinen Ansprechpartner. (bg)



Am Parkhaus Überlingen Mitte standen früher 15 Fahrradboxen, die vom Stadtwerk verwaltet wurden (Bild 2021). Leider wurden die Boxen ersatzlos entfernt. (bg)



An acht Bahnhöfen und Haltepunkten im Bodenseekreis vermietet der ADFC im Auftrag der Kommunen Fahrradboxen für Dauermieter:

- Friedrichshafen Stadtbahnhof
- Friedrichshafen Löwental
- Friedrichshafen Kluffern
- Meckenbeuren Bahnhof
- Meckenbeuren Kehlen
- Kressbronn
- Markdorf
- Salem

## Noch viel Potential bei „sag's doch“

BODENSEEKRIS. Eine ungünstige und benachteiligende Radwegführung im Kreisverkehr? Ein unnötig gesperrter Radweg wegen einer Baustelle? Ein benutzungspflichtiger Radweg, der an einer unübersichtlichen Stelle endet und somit die Radfahrer beim Einfädeln auf die Fahrbahn gefährdet?

Wer Verbesserungsvorschläge hat, kann diese über das Internetportal sags-doch.de melden und damit die passende Behörde erreichen.

Hat man ein Anliegen erstellt, so wird man über die folgenden Bearbeitungsschritte – wie z.B. Weiterleitung an die passende Behörde – per Email benachrichtigt. Dies erfolgt nach der Meldung innerhalb weniger Tage.

Danach wird es ruhiger. Bis man wieder etwas von der Meldung hört, kann es Wochen, Monate oder sogar Jahre dauern. Mit dem Portal ist es für Bürger zwar einfacher geworden, ein öffentliches Anliegen vorzubringen, die Lösung jedoch fällt den Behörden oft weiterhin schwer. Die Initiative des Bodenseekreises, das Schwarmwissen der Bürger zu nutzen, ist prima. Es kann ein Frühwarnsystem sein und durch die Häufung von Meldungen eine hohe Relevanz verdeutlichen.

ABER: „Sag's doch“ durch den Bürger reicht nicht, wenn die Behörden nicht reagieren können – oder manchmal vielleicht auch nicht wollen. Der „sag's-doch“-Bürger wünscht sich nicht unbe-

dingt immer sofort eine umfangreiche Baumaßnahme. Manchmal sind Lösungen auch einfach umsetzbar, ohne hohe Kosten und großen Aufwand.

Der tödliche Radunfall in Waltenweiler in Friedrichshafen Ende 2023 war bereits ein Jahr zuvor Thema auf dieser Plattform. Es hätte in einem ersten Schritt vielleicht einfache Lösungen gegeben, die nicht perfekt, aber doch zur Sicherheit dieser kritischen Stelle beigetragen hätten.

„Sag's doch“ ist ein erster Schritt. Es bleibt zu hoffen, dass die Behörden bei den Lösungen praktikablere, einfachere und weniger bürokratische Wege suchen und die Plattform als die Chance nutzen, die sie darstellt. (ur)



Zitat aus „sag's doch“: „Wir suchen effektive Optimierungshinweise, kreative Bürgerideen und konstruktiven Dialog zu Themen, die unser aller Lebensumfeld betreffen. Von der kaputten Straßenlaterne bis hin zur Umgestaltung der Innenstadt - wir freuen uns auf Ihre aktive Mitwirkung.“

[sags-doch.de](https://sags-doch.de)



## Die Hälfte der Kfz überholt zu eng

ISNY. Im Sommer 2023 bekam die ADFC-Ortsgruppe Isny die Gelegenheit, mit Hilfe von Open Bike Sensoren (OBS) den Abstand von überholenden Kraftfahrzeugen zu messen. Im Juni stellte die Hochschule Kempten ein selbst gebautes Messgerät zur Verfügung, im Juli kam ein OBS des ADFC-Landesverbands Baden-Württemberg zum Einsatz. Insgesamt 740 Überholvorgänge wurden innerhalb von Isny, verteilt auf zehn Straßen, dokumentiert. Die Ergebnisse waren mit beiden Geräten ähnlich.



Open Bike Sensor der Hochschule Kempten. (rbs)

- Weniger stark befahrene Straßen schnitten etwas besser ab als Straßen mit hohen Kfz-Verkehrsbelastungen. Letztlich hielten nur die Hälfte (51 %) der Fahrzeuge den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestabstand innerorts von 1,50 m beim Überholen ein.
- 18 % der Kfz hielten einen Abstand von 1,50 m bis 1,30 m.
- Über 30 % der Kraftfahrzeuge überholten mit weniger als 1,30 m, über 17 % sogar mit weniger als 1,10 m.

Dabei machte es kaum einen Unterschied, ob Straßen mit Radfahrstreifen oder Schutzstreifen ausgestattet waren oder ob sie keine markierten Radfahrerbereiche auswiesen.

Die Maierhöfener Straße mit 1,50 m breiten Radfahrstreifen zeigte mit die schlechtesten Ergebnisse. In dem Zusammenhang ist es wichtig zu wissen, dass Isny durchweg nur Schutzstreifen mit 1,25 m und Radfahrstreifen mit 1,50 m Breite hat. Beides entsprach zwar früher den gesetzlichen Mindestanforderungen, wird aber mittlerweile von Experten als deutlich zu gering beurteilt. (rbs)

## RS9: Kein Ende der Varianten

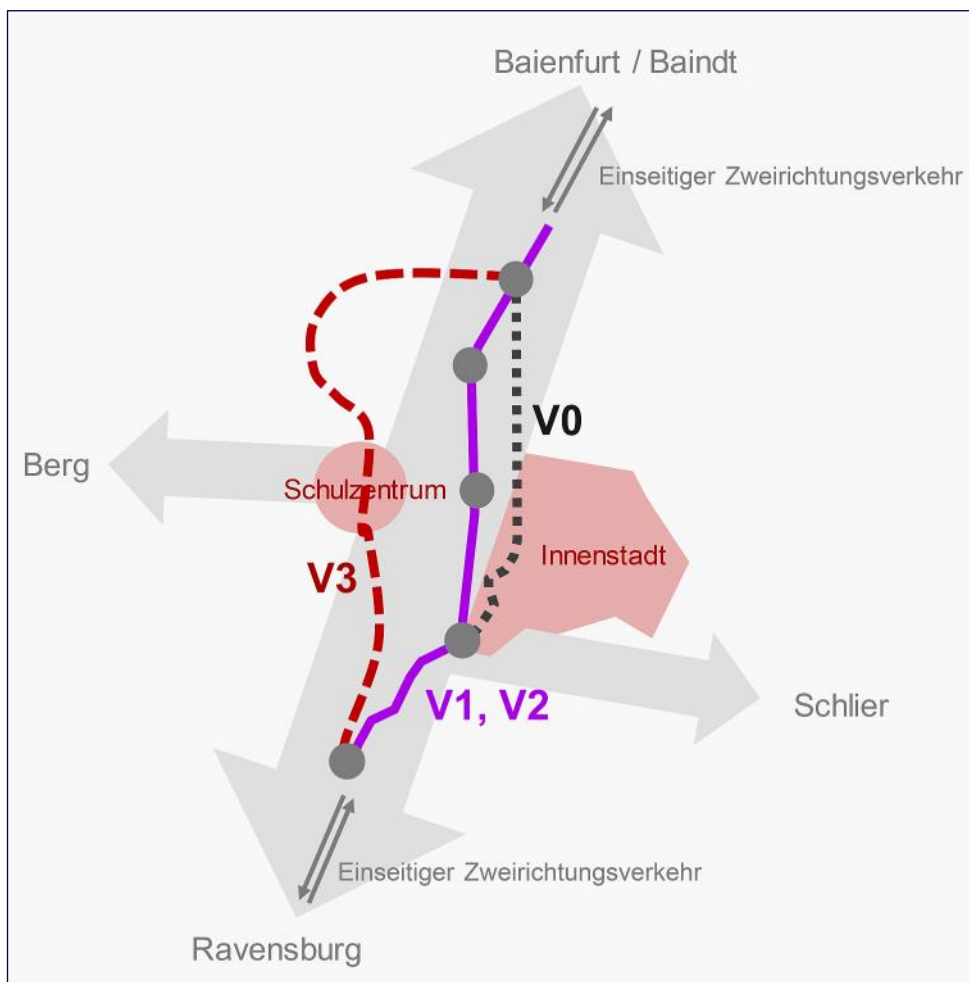
REGIONALVERBAND. In wenigen Jahren soll der Radschnellweg RS9 Baidt und Baienfurt direkt, durch Weingarten und Ravensburg hindurch, mit Friedrichshafen verbinden. Ende 2024 soll die Planung abgeschlossen werden, noch fehlt aber die genaue Linienführung.

In Ravensburg soll der RS9 über den Bahnhofsvorplatz geführt werden – hier muss genau geplant werden, wie sich Radfahrende zusammen mit den Zugreisenden, Pkw und Taxis die Fläche teilen können. Der ADFC sieht dies kritisch.

In Weingarten schlug die Verwaltung gar eine neue Variante V3 vor: Eine Fahrradstraße über die Lägerstraße, das Schulzentrum und die Blumenau zum ehemaligen Krankenhaus 14 Notthelfer. Neben einem Umweg bedeutet diese Route einen Nutzungskonflikt:

Bei der geforderten Breite des Radschnellweges von 4,0 m plus 75 cm Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz kann in der Blumenau künftig maximal einseitiges Parken angeboten werden. Aber die Routen entlang der alten B 30 (V1, V2) und durch das Weingartener Zentrum (V0) werden weiterhin diskutiert.

Der ADFC ist überzeugt, dass viele Radfahrende die bestehenden Radwege entlang der ehemaligen B 30 nehmen werden, die den Richtlinien aber nicht mehr entsprechen. Der ADFC hält einen Ausbau dieser Radwege deshalb unbedingt für erforderlich, unabhängig davon, wo der RS9 verläuft. Dies alles, damit als Alternative zum Auto und ÖPNV eine durchgehend attraktive und sichere Radverkehrsverbindung von Baidt bis zum Bodensee entsteht. (sv)



Es gibt immer noch mehrere Varianten des Radschnellwegs RS9 in Weingarten und kein Ende der Diskussionen. (Grafik: Stadtverwaltung Weingarten)

## Kulturpedale: Per Fahrrad zur Kunst

ISNY. Eine neue Form des Kultur-Erlebens bot die Isnyer Veranstaltungsreihe zwischentöne. Knapp 70 Neugierige machten sich mit dem Fahrrad auf den Weg, um Theater, Artistik und Musik in historischen Gebäuden oder idyllischer Natur zu erleben. Die ADFC-Ortsgruppe Isny/Argenbühl unterstützte die Veranstaltung mit sieben Tourenleitern und Begleitpersonen.

Drei Gruppen starteten im Stundenakt. Am Rande des Naturschutzgebietes Schächele liegt die historische Schmiede von Johannes Schiller. Mitten in der alten Werkstatt, zwischen Werkbank, Transmissionsrädern und -riemen, die früher von einem Wasserrad angetrieben wurden, präsentierten die WendeJacksen Allgäuer Improtheater und unterhaltsame Songs. Weiter ging die Tour durch die eiszeitliche

Hügellandschaft zur Aussichtsplattform Gschwender Höhe. Die Kölner Zirkusartisten Kira & Anders bezauberten die Kulturradler mit charmanter und spritziger Akrobatik am Waldesrand.

Zur dritten Station am Biesenweiher vor der wunderbaren Weiherkulisse erwartete die Radler ein Klangerlebnis der Spitzenklasse. Hedwig Roth, Jodlerin aus Rettenberg im Oberallgäu wurde stimmlich, mit Posaune, Tuba und Alphorn begleitet von Johannes Bär aus Andelsbuch im Bregenzer Wald.

Im Isnyer Kurpark wurden die Radfahrenden mit Latin World Music der Gruppe TRIBUBU und Essen und Getränken am Aicher-Magazin empfangen. Die Teilnehmer waren begeistert und hofften auf eine Wiederholung im nächsten Jahr. (rbs)



Jodula Hedwig Roth und Johannes Bär am Alphorn bezaubern durch traditionelle und experimentelle Klänge. (rbs)

## Jubiläumsradweg Kreis Ravensburg

KREIS RAVENSBURG. Der Landkreis Ravensburg wurde im Jahr 2023 50 Jahre alt; er entstand in seiner heutigen Form 1973 durch die Kreisgebietsreform und erstreckt sich vom Allgäu über das Schussenbecken bis zum Linzgau. Ein solch großer Landkreis ist in seiner Vielfalt am besten mit dem Fahrrad zu entdecken. Daher initiierte Landrat Sievers den Jubiläumsradweg.

Die Radroute ist insgesamt 187 km lang und verbindet wunderschöne Naturlandschaften wie das Wurzacher Ried mit historischen Orten wie der Waldburg und kulturellen Highlights

wie der Basilika in Weingarten oder dem Kunstmuseum in Ravensburg.

Sie führt überwiegend über verkehrsarme Wirtschaftswege, kleine Straßen und Radwege mit Asphaltbelag. Die Jubiläumsradroute ist leicht zu finden, da sie einheitlich durch ein Einhängeschild in den weiß-grünen Radwegweisern gekennzeichnet ist. Auf komoot ist ein GPS-Track verfügbar.

Wer nicht alleine radeln will, kann am 21. Juli 2024 einen Abschnitt des Jubiläumsradwegs auf einer geführten ADFC-Radtour kennenlernen.

Schaut einfach nach auf der Website [touren-termine.adfc.de](http://touren-termine.adfc.de). (mh)



Die neue Jubiläumsradroute des Landkreises Ravensburg verläuft vom Allgäu über das Schussenbecken bis zum Linzgau. (mh)



## Nadelöhr Wollmatinger Bahnhof

KONSTANZ. Eher geht ein Radler durchs Nadelöhr... oder so ähnlich heißt es doch schon in der Bibel, und anschaulich konnte man das in Konstanz am Wollmatinger Bahnhof erleben.

Der vielgerühmte, 40 Jahre alte Bodensee-Radweg verengte sich hier zu fast schon mikroskopischer Breite und Pendler, Touristen, Kinder auf dem Schulweg kamen sich gefährlich nahe. Fast zwei Jahrzehnte monierte der ADFC diesen Missstand und bemühte sich um eine Verbesserung, die Ver-

waltung verwies auf komplizierte Eigentumsverhältnisse.

Nachdem diese nun geklärt sind und der Grundstücksbesitzer im Ausgleich für die Radwegflächen Gelände in unmittelbarer Nähe erhält, auf denen er ein Hotel bauen will, kann in 2024 endlich das Nadelöhr beseitigt und der Radweg in ausreichender Breite gestaltet werden.

Schließlich soll hier einmal auch der Radschnellweg nach Radolfzell seine Spur finden. Aber das ist eine andere Geschichte. rs



Das soll der Bodenseeradweg nach Radolfzell sein? Der ADFC simulierte öffentlichkeitswirksam die Gefährdungssituation an der Engstelle am Wollmatinger Bahnhof. (as)

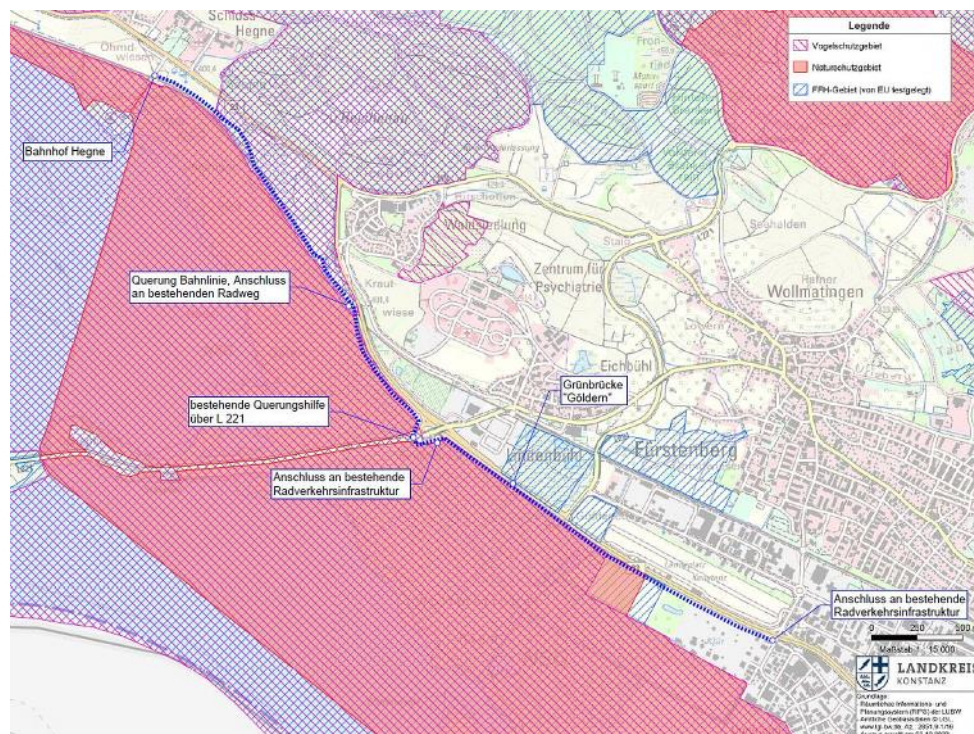
## Neuer alter Radweg zur Reichenau

KONSTANZ. Zwei Seelen wohnen manchmal in der Brust der engagierten Radlerschaft in Konstanz: Seit dem Ausbau des Radweges entlang der Eisenbahn und der B 33 nach Radolfzell vor über 10 Jahren war der alte Radweg, der vom Ortsausgang linksseitig entlang der Bundesstraße ab der Kläranlage als Zweirichtungsweg zur Insel Reichenau führte, überflüssig.

Auch der Naturschutzbund Deutschland NABU, der das Wollmatinger Ried betreut, sprach sich für den Rückbau dieses Radwegs aus, da er seiner Meinung nach das mit Europa-Diplom versehene Naturschutzgebiet tangierte. Eine kleine Gruppe Reichenauer Radfahrer blieb hartnäckig und fordert seitdem die Wiederbelebung

dieser besonders für Arbeitnehmer und Schüler durchaus schnelleren Verbindung von der Insel in die Stadt.

Die Meinungen bleiben bis heute geteilt: Verwaltungen auf kommunaler und höherer Ebene stellen sich eher kritisch. Soll wegen einer relativ kleinen Interessensgruppe der teure Wiederausbau des Wegs durchgesetzt werden, der dann unzureichend ans Stadtgebiet angeschlossen wäre und somit kaum Teil des angedachten Radschnellwegs zwischen Radolfzell und Konstanz werden könnte? Oder soll alles Mögliche getan werden, um zum Radfahren zu motivieren, denn andererseits ist der Weg in die Stadt über die B 33, die „Kindlebild-Brücke“ nicht unbedingt anregend. Wie gesagt: zwei Seelen... rs



Die mögliche Alternative einer Radwegverbindung zwischen der Insel Reichenau und Konstanz. (Plan: mit freundlicher Genehmigung Landratsamt Konstanz.)

## Irgendwie, irgendwo, irgendwann

RADOLFZELL. Wieder einmal wundert sich der engagierte Laie: Im ansonsten durch Überregelung charakterisierten Deutschland findet man immer wieder Stellen, für die sich niemand verantwortlich fühlt. Im Radolfzeller Ortsteil Liggeringen an der Westkante des Bodanrücks gibt es so eine Gefahrenstelle: Radfahrer die am Ortsausgang Liggeringen auf der Bodanrückstraße in Richtung Güttingen auf der rechten Straßenseite unterwegs sind, sollen in einer Rechtskurve plötzlich auf die andere Seite wechseln, auf den dortigen gemeinsamen Geh- und Radweg. Da diese Querung wegen der ebenfalls meist flott den Berg hinunter sausenenden Automobilisten gefährlich werden kann, bedarf es dringend Schutzstreifen auf der Straße und einer Markierung der Querung, wofür das RadNETZ gute Musterlösungen anbietet.

In umgekehrter Richtung tritt man auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg schnaufend den Berg hinauf und soll dann auf die Straße wechseln, was man nicht ohne weiteres erkennen kann, da es nur ungenügend gekennzeichnet ist. Auch hier bedarf es dringend einer besseren Markierung der Ausleitung auf die Straße entsprechend den Musterlösungen des RadNETZ. Außerdem sind für die Sicherheit der Radfahrer bergauf bis zur Ortsmitte Schutzstreifen auf der Straße erforderlich, entsprechende Vorschläge gibt es vom ADFC schon seit 2017.

Bis jetzt ist leider noch nicht einmal die Verantwortlichkeit geklärt: Muss das Landratsamt, die Stadt Radolfzell oder eher das Regierungspräsidium ran? Keiner weiß es und der engagierte Radaktivist bleibt ratlos. rs/khs



Die Bodanrückstraße am Ortsausgang Liggeringen ist beschierungs- und markierungsmäßig eine Wüste! (khs)

## Wo geht's hier nach Konstanz?

KONSTANZ. Es bleibt halt doch eine Grenze: Auch wenn das deutsche Konstanz und das schweizerische Kreuzlingen nahtlos ineinander übergehen, bleibt man relativ hilflos, wenn man als Tourist den Bodensee-Radweg über die Landesgrenze sucht: Von Romanshorn her weisen die roten Schweizer Schilder hervorragend bis kurz vor die Grenze bei Klein-Venedig. Als unbedarfter Ortsfremder müsste man meinen, dass der Bodensee-Radweg weiter in Ufernähe nach Konstanz führt. Aber schon direkt an der Grenze finden sich bis jetzt weder das Bodensee-Radweg- noch ein Schweizer Velo-Schild. Auf deutscher Seite

wird's noch prekärer, da im Hafengebiet und vor dem altherwürdigen Konzilsgebäude Radfahrverbot herrscht. Und schon fährt der gutgläubige Tourist ins selbige Verbot und wird eventuell gebußt – ein Unding.

Der grenzüberschreitende Radprojekttag, bei dem die jeweiligen Verwaltungen, der ADFC und ProVelo, unsere Schweizer Partnerorganisation, involviert sind, soll im April 2024 nun zur Aufforderung genutzt werden, die Beschilderung wenigstens logisch zu gestalten und die Ortsfremden schon auf Schweizer Seite korrekt in die Konstanzener Innenstadt zu führen. Hoffen wir, dass es klappt! 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)



## Umgestaltung der Ortsdurchfahrt stockt

Seit August 2021 ist die B 31 neu in Friedrichshafen bis Fischbach West in Betrieb. Bereits im September 2020 veröffentlichte der ADFC ein umfangreiches Konzept, wie die gesamte bisherige Ortsdurchfahrt durch Fischbach und vom Landratsamt bis zum Riedlewald provisorisch umgestaltet werden könnte. Ziel des ADFC-Konzepts war



Download des ADFC-Konzepts auf unserer Website unter:

[bodenseekreis.adfc.de/artikel/ortsdurchfahrt-friedrichshafen-2021-sofort-vom-kfz-verkehr-entlasten](https://bodenseekreis.adfc.de/artikel/ortsdurchfahrt-friedrichshafen-2021-sofort-vom-kfz-verkehr-entlasten)

es, die für den Kfz-Verkehr nicht mehr benötigten Fahrstreifen für den Radverkehr umzuwidmen und dadurch sichere und komfortable Wege zu schaffen. Außerdem sollte der Radverkehr vom Fußverkehr getrennt werden, wo dies möglich ist.

Bisher wurden lediglich Abschnitte an der Albrechtstraße und am Maybachplatz provisorisch für den Radverkehr umgestaltet und auf der Maybachstraße Bäume gepflanzt. Am Maybachplatz, der seit dem stark zurückgegangenen Kfz-Verkehr völlig überdimensioniert ist, wurde das Potential leider nicht ausgeschöpft. Hier wäre auf der Fahrbahn durchgehend Platz, den Radverkehr oberirdisch zu führen, um eine Alternative zur gefährlichen Unterführung anzubieten. Auch ergänzende Baumpflanzungen auf dem Grünstreifen, wie im ADFC-Konzept vorgeschlagen, wurden am Maybachplatz nicht ausgeführt.

Völlig unverständlich ist, dass in der Ortsdurchfahrt in Fischbach und Manzell noch keine einzige provisorische Maßnahme umgesetzt wurde, zumal hier der Bodensee-Radweg verläuft! Die Planungen der baulichen Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Fischbach sind noch nicht über das Entwurfsstadium hinausgekommen und in diesem Jahrzehnt – auch aus finanziellen Gründen – nicht mehr umsetzbar. Der bekannte Planungsstau der Stadtverwaltung lässt grüßen...

Worauf wartet die Stadt mit der provisorischen Umgestaltung? bg



Die Zepelinstraße in Fischbach ist seit der Freigabe der B 31 neu überdimensioniert, die Mittelstreifen und Abbiegespuren werden nicht mehr benötigt. Das ADFC-Konzept von 2020 enthält für solche überbreiten Fahrbahnen Vorschläge für Radfahrstreifen. (bg)



Der nördliche Radweg an der Zepelinstraße vor der Heiligenbergstraße ist nur 1,6 m breit, hier verläuft auch der Bodensee-Radweg. Im ADFC-Konzept wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. (bg)



An der Einmündung der Heiligenbergstraße in die Zepelinstraße führt der Radweg im Zickzack durch die Absperrungen. Hier muss der Radweg dringend auf die Fahrbahn verlegt werden! (bg)

## Warum geht es nicht voran?

Der ADFC ist kein Freund von Geh- und Radwegen, die in beiden Richtungen befahren werden, denn sie sind oft mit Konflikten verbunden, weil die notwendige Wegbreite in der Regel nicht vorhanden ist. An Einmündungen von Straßen ist die Gegenläufigkeit besonders gefährlich. Die Straßenverkehrsordnung erlaubt die Gegenläufigkeit auf Radwegen deshalb nur in Ausnahmefällen, wenn das Wechseln auf die andere Straßenseite mit höheren Gefahren verbunden ist.

An der Paulinenstraße zwischen Bahnübergang und Rotachbrücke hat-

te der ADFC vorgeschlagen, den Geh- und Radweg in Gegenrichtung freizugeben. Die Breite des Weges liegt zwischen 4 m und 4,5 m, so dass Beidrichtungsverkehr kein Problem darstellen würde. Mit einer Freigabe in Gegenrichtung würden Umwege wegfallen bzw. Ordnungswidrigkeiten vermieden für diejenigen, die diese Fahrtrichtung bereits praktizieren.

Auch aus der Bevölkerung wurde der Vorschlag bereits an die Stadtverwaltung gerichtet. Warum dauert diese leicht umsetzbare und kostengünstige Maßnahme so lange? bg



Der Geh- und Radweg an der Paulinenstraße bei der Columbankirche ist über 4 m breit. Eine Freigabe in Gegenrichtung ist hier möglich und sinnvoll. (bg)



Die Freigabe des Radweges in Gegenrichtung würde vor allem den Radlern aus der Kitzensee die Fahrt aus Richtung der Ravensburger Straße erleichtern. (bg)

## Mehr Grün dank Radfahrstreifen

Der Radfahrstreifen auf der Paulinenstraße stadtauswärts ist seit 2021 markiert und die anfängliche Aufregung einiger weniger lauter Kritiker hat sich gelegt. Der Radfahrstreifen ermöglicht zügiges Radeln, ohne an jeder Einmündung Gefahren ausgesetzt zu sein.

Die Stadt hat nun die Chance genutzt, einen Teil des sehr breiten ehemaligen Geh- und Radweges, der nun nur noch Gehweg ist, zu entsiegeln. Die Grünfläche der Alleebäume wurde dadurch vergrößert und im Sommer sogar zum Blühstreifen. Für die Alleebäume ist der größere Grünstreifen ebenfalls nützlich. bg

bäume ist der größere Grünstreifen ebenfalls nützlich. bg



Auf dem neuen breiten Grünstreifen wurde sogar ein Blühstreifen angelegt. (bg)



Vorher (Bild 2012): Auf der breiten Paulinenstraße parkten auf beiden Seiten Autos, der Grünstreifen war schmal. (bg)



Nachher (Bild 2023): Der Radverkehr fährt nun auf dem Radfahrstreifen, der Grünstreifen konnte verbreitert werden. (bg)

## Winter bremst Radroute aus

Anfang Dezember 2023 war der städtische Winterdienst kurzzeitig gefordert. Eine Stelle blieb wie jeden Winter unpassierbar: Der Durchgang der Schulroute der Maybachstraße an der Olgastraße wird vom Winterdienst jedes Jahr zur Schneeablagerung missbraucht. Anfang 2021 wurde sogar ein zwei Meter hoher Schneehaufen aufgetürmt, der drei Wochen erhalten blieb, bis er abgeschmolzen war. Die Stadtverwaltung kennt die städtischen Radrouten, warum aber hält sich dieser blinde Fleck so hartnäckig? bg



Seit Jahren – hier im Januar 2019 – wird diese Radroute blockiert statt geräumt. (bg)



Ein stolzer Schneehaufen versperrte die Radroute im Januar 2021 wochenlang. (bg)



Auch beim Kurz-Winter im Dezember 2023 wurde der Durchgang nicht geräumt. (bg)



# Gewollte Blechlawine am Prachtboulevard

Im Juli 2023 wurde die provisorisch umgestaltete Friedrichstraße für den Verkehr freigegeben. Viele Wochen war der „Prachtboulevard“ danach in der Presse Thema Nummer eins, denn der Start der neuen Verkehrsregelung war mehr als holprig und es hagelte Kritik von allen Seiten.

Bei der Verkehrsfreigabe ließ die Stadt alle Ampeln in Betrieb, was dazu führte, dass auch Radfahrer im Stau standen. 10 Minuten vom Paulinenstift bis zur Karlstraße eingeklemmt zwischen Autos zu stehen und Abgase einzuatmen, war keine Seltenheit, und das mitten in der Radsaison. Die Stadtverwaltung zierte sich lange, die Ampeln abzuschalten. Man hörte von vielen Radlern, dass sie die Friedrichstraße meiden. „Ich habe keine Zeit, durch die Friedrichstraße zu fahren“, meinte ein Häfler Radler dazu. Der einzige Lichtblick der Umgestaltung ist der weitgehend radlerfreie Gehweg auf der Südseite, wo Fußgänger nun ausreichend Platz zum Flanieren haben.

## Alte Kamellen neu aufgetischt

Aus der Politik kamen die alten Vorschläge, die nicht funktionieren: Die Verbannung der Fußgänger auf den nördlichen Gehweg kam wieder zur Sprache, um den ehemaligen gemeinsamen Geh- und Radweg zum alleinigen Radweg zu machen – eine Wirklichkeitsferne Phantasie. Die Strecke auf dem nördlichen Gehweg ist öde und an den Zufahrten zum Bahnhofsplatz weder barrierefrei noch sicher. Und wie soll ein Fußgängerverbot auf der Südseite umgesetzt und durchgesetzt werden?

Auch die Idee des Einbahnverkehrs auf der Friedrichstraße wurde wiederbelebt. Dass eine Einbahnregelung mehr Verkehr erzeugt, weil Umwege gefahren werden müssen, und dass man wegen der Busse dennoch zwei Fahrstreifen braucht, haben die Protagonisten nicht durchdacht. Oder soll etwa der Stadt- und Regionalbus nur im Einbahnverkehr durch die Friedrichstraße fahren dürfen?

## Die Durchfahrt ist das Problem

Dank des Festhaltens einer großen Gemeinderatsmehrheit an der „freien Durchfahrt für freie motorisierte Häfler“ sind auf der Friedrichstraße weiterhin etwa 10.000 Kfz/Tag unterwegs, vor der Freigabe der B 31 neu waren es 15.000 Kfz/Tag. Von der Durchfahrt profitieren vor allem die zahlreichen PS-Proleten, die weiterhin in der Innenstadt ihre Runden drehen. Auch Navis leiten Autofahrer weiterhin durch die Friedrichstraße, trotz Tempo 20. Allein die Grünen und die ödp forderten die Unterbrechung der Durchfahrt zwischen Karlstraße und Metzstraße, was auch der Lösungsansatz des ADFC ist: Nur mit weniger Kfz-Verkehr können die Verkehrsprobleme gelöst

werden. Die Entwicklung innerstädtischer Qualität ist bei so hohem Kfz-Verkehrsaufkommen nicht möglich!

Das alt bekannte Gegenargument zur Durchfahrtspernung, dass die Charlottenstraße dadurch zu hoch belastet würde, wurde reflexartig verwendet. Aber warum kam bisher weder aus dem Gemeinderat noch von der Stadtverwaltung oder vom Stadtforum ein konkreter Vorschlag oder ein Konzept, die Charlottenstraße zu entlasten?

Letztlich ist die Charlottenstraße für diese Lobby ein nützliches Totschlagargument gegen die Durchfahrtspernung auf der Friedrichstraße. Den Status quo zu halten ist in Friedrichshafen eine heilige Kuh, die Angst vor Veränderungen bremst jede Entwicklung und Veränderung zum Besseren. Diesen Befund kann man auf viele wichtige Projekte der Stadt übertragen.

## Radler-Lobby ignoriert

Der ADFC verzichtete 2023 bewusst auf öffentliche Stellungnahmen, denn es hätte nichts genutzt, sich in das heterogene Ensemble der Kritiker einzureihen. Außerdem hatten weder der Gemeinderat noch die Stadtverwaltung in den letzten Jahren Vorschläge des ADFC zur Friedrichstraße berücksichtigt. Auch der Arbeitskreis Radverkehr wurde bei wichtigen planerischen und verkehrsrechtlichen Aspekten der Friedrichstraße nicht einbezogen, was den Stellenwert des Arbeitskreises in der Verwaltung zeigt.

## Altlast des Vorgängers

Die vom Gemeinderat im Jahr 2022 beschlossene und 2023 umgesetzte Verkehrsführung geht auf die fehlende Weichenstellung in der Amtszeit des früheren Baubürgermeisters Stefan Köhler zurück: Es wurden damals zwar über ein Dutzend Varianten für einen finalen Umbau am Sankt-Nimmerleins-Tag geplant, aber dem Gemeinderat wurde keine praktikable Übergangslösung vorgeschlagen. So kam es zum heutigen Provisorium, mit dem die wenigsten glücklich sind.

## Der Opfermythos

Im November 2023 stand die Friedrichstraße erneut auf der Tagesordnung des PBU (Ausschuss für Planen, Bauen, Umwelt), um Nachbesserungen zu beschließen. Auf Kritik aus den Reihen der Gemeinderäte spielte die Verwaltung den Ball zurück: Der Gemeinderat hätte 2022 ja auch andere Varianten beschließen können, so der Leiter des Stadtbauamtes, Wolfgang Kübler. Und Baubürgermeister Fabian Müller verwies darauf, dass der damalige Beschluss des Gemeinderates nun die „Geschäftsgrundlage für die Verwaltung“ sei, für mehr Veränderung hätte die Verwaltung kein Mandat. Möglich seien deshalb nur „minimal-invasive“ Eingriffe.



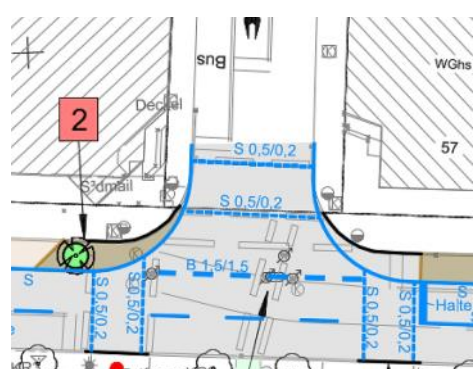
Bei der Freigabe der umgebauten Friedrichstraße im Juli 2023 ließ die Stadt alle Ampeln in Betrieb. Ergebnis: Auch Radler standen oft 10 Minuten im Stau. (bg)

Wer blockiert hier wen? Der Gemeinderat will etwas verändern, aber die Verwaltung darf keine Vorschläge machen? Wer im Rathaus hat die Entscheidungskompetenz, der Gemeinderat als Lenkungsorgan oder die Verwaltung? Es wurde der Eindruck erweckt, beide Beteiligten seien Opfer eines unabwendbaren Schicksals und beiden Beteiligten seien die Hände gebunden, Fehler in der Planung zu korrigieren. Der Fall „Friedrichstraße“ gab interessante Einblicke in das Verhältnis des Gemeinderates und der Verwaltung. Vertrauen und Kooperationsbereitschaft sieht anders aus.

## Groteske Nachbesserungen

Die „Umweltspur“ auf der südlichen Riedleparkstraße hat sich als Fehlinvestition erwiesen, denn sie muss vor der Einmündung in die Friedrichstraße, wo sie ihre eigentliche Funktion erfüllen sollte, wieder enden, damit ein Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“) über die Riedleparkstraße eingerichtet werden kann. Der Grund: Fußgängerüberwege sind nur bis max. zwei Fahrstreifen erlaubt.

Lust auf mehr? Der hoch frequentierte Fußgängerüberweg über die Friedrich-



An der Einmündung der Riedleparkstraße in die Friedrichstraße sollte nach dem Willen der Stadtverwaltung der Zebrastreifen beim Gessler 1862 wegfallen. (fn)

straße beim Gessler 1862, der als Provisorium problemlos funktionierte und sehr wichtig ist, sollte laut Verkehrsbehörde wieder entfallen, da die Sichtverhältnisse beim Rechtsabbiegen aus der Riedleparkstraße zu schlecht seien. Der Zebrastreifen würde vor allem den Busverkehr ausbremsen, der dadurch anhalten müsste und den Verkehr auf der Friedrichstraße blockieren würde. Kein Wunder, bei 10.000 Kfz pro Tag... Noch Fragen?

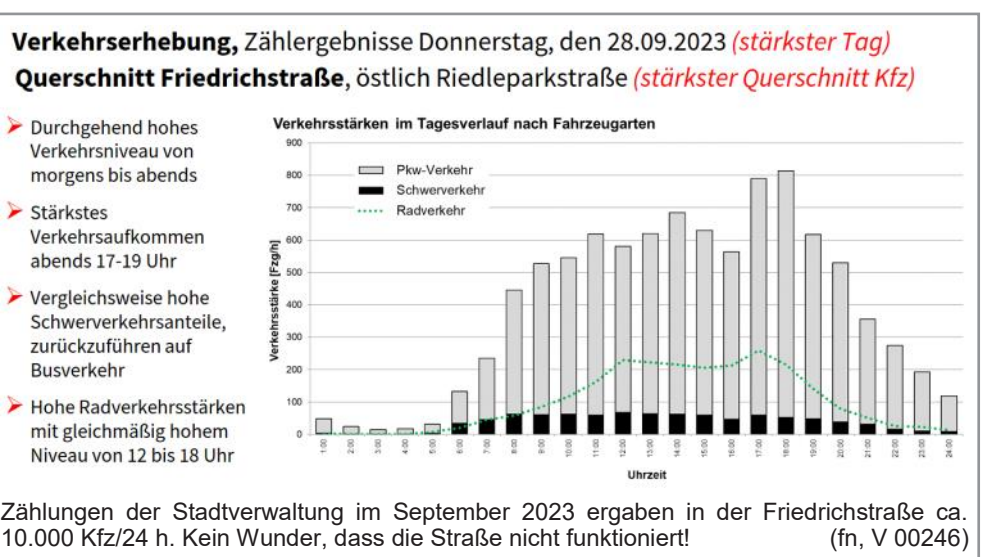
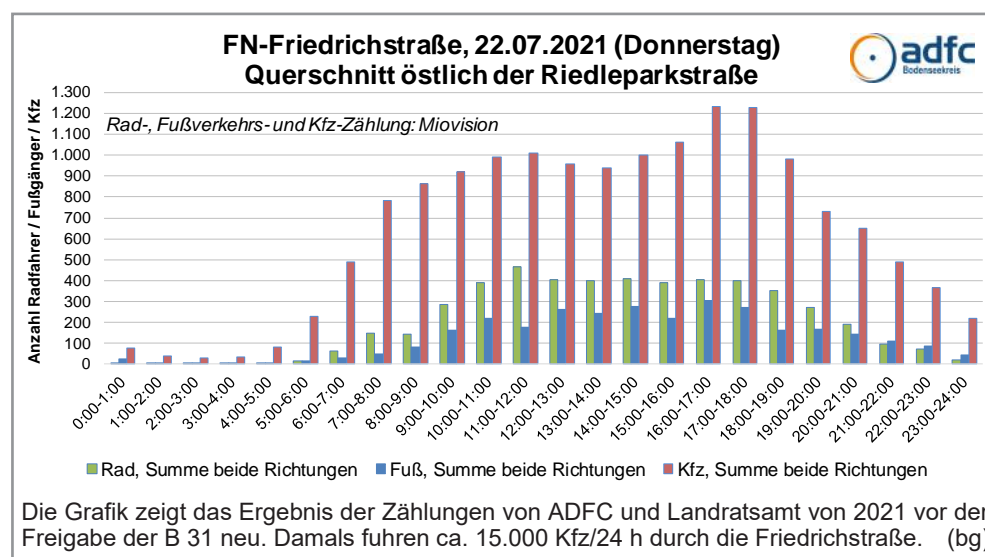
In der Sitzungsvorlage schrieb die Verwaltung, dass die Ampel am Bahnhofsplatz weiter bestehen soll, damit Busse „verlustfrei“ in die Friedrichstraße einfahren können. Der Anregung aus der Sitzung, dass die Ampel nicht benötigt werde, stimmte die Verwaltung zu. Warum nicht gleich so?

Ein weiteres Schmankele: Bekannt ist, dass die Ampelphasen am Knoten des Landratsamtes aus Fischbach in Richtung Zeppelin- und Friedrichstraße zu lange auf Grün stehen, wodurch die Fahrtrichtung geradeaus für Autofahrer attraktiv ist, wenn die Linksabbiegespur Richtung Albrechtstraße auf Rot steht. Ein Antrag aus dem Gemeinderat sah vor, die Fahrbeziehung Richtung Innenstadt unattraktiver zu machen. Die Stadt lehnte dies ab und verwies auf den geplanten Umbau des Knotens nach dem Neubau des Landratsamtes, wo man es dann berücksichtigen könnte. Dass dies noch Jahre dauern würde, schien die Stadt nicht zu beeindrucken. Die Ironie des Schicksals: Nur wenige Tage später verkündete der Landrat das Aus für den Neubau des Landratsamtes...

## Fazit

Die Umgestaltung der Friedrichstraße war und ist keine Glanzstunde der Kommunalpolitik und Verkehrsplanung in Friedrichshafen.

Es ist zum Verzweifeln. (bg)





## 100 – 50 – 30 – Fahrradstraße!

Die Windhager Straße verbindet Schnetzenhausen und den Ortsteil Windhag und ist eine beliebte Abkürzung für Autofahrer zum Landratsamt. Auf einer Länge von 1,3 km verläuft die Gemeindeverbindungsstraße entlang der ehemaligen Kaserne des Falenbrunnens, durch ein kleines Wäldchen und durch Felder und Wiesen. Seit vielen Jahren laufen Diskussionen, wie die Windhager Straße für den Radverkehr attraktiver gemacht werden kann und ob sie für die wenigen Kraftfahrzeuge weiterhin als Schleichweg offen bleiben soll.

### Fahrradstraße als Lösung

Die Radverkehrskonzepte Friedrichshafen (2013) und Bodenseekreis (2016) enthielten die Einrichtung einer Fahrradstraße als Maßnahmenvorschlag. Zuletzt 2022 lagen Anträge von Gemeinderatsfraktionen vor, endlich die Fahrradstraße einzurichten. Über diese Anträge beriet der Gemeinderat Ende 2022. Doch es wurde nichts daraus, seit Januar 2023 ist auf der Strecke Tempo 30 mit einem Durchfahrtsverbot für Kfz an Sonn- und Feiertagen angeordnet. Diese Regel läuft im Rahmen der Erprobungsklausel der StVO bis 2024.

### Probephase gescheitert

Der ADFC hält die aktuelle Regelung, wie sie von der Stadtverwaltung durchgesetzt wurde, für nicht wirksam und für rechtlich fragwürdig. Die Erprobungsphase ist aus Sicht des ADFC gescheitert. Nur durch eine Fahrradstraße ohne MIV (motorisierter Individualverkehr), aber mit Freigabe des landwirtschaftlichen Verkehrs, kann die Windhager Straße zu einer attraktiven Radroute werden!

### Lange Vorgeschichte

Früher galt auf der Windhager Straße als Außerortsstraße keine Geschwindigkeitsbegrenzung, somit waren 100 km/h zugelassen. 2016 stellte die Gemeinderatsfraktion Bündnis 90/Die Grünen einen Antrag auf ein „Fahrverbot an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen als auch an Wochentagen mit ganztägig 50 km/h“. Die Straßenverkehrsbehörde beurteilte den Antrag damals wie folgt: Für eine verkehrsrechtliche Beschränkung der Verkehrsart müsse ein begründeter Sachverhalt vorliegen, wie z.B. ein Unfallschwerpunkt oder besondere Gefahrenstellen. Dieser läge nicht vor. Straßenrechtlich bestünde die Möglichkeit einer Umwidmung, hierüber müsse der Gemeinderat entscheiden. Für die Geschwindigkeitsbeschränkung stellte die Straßenverkehrsbehörde eine Prüfung in Aussicht. Die Stadtverwaltung empfahl damals dem Gemeinderat, die Einstufung als Gemeindeverbindungsstraße beizubehalten. Eine Sperrung an Wochenenden wurde als nicht notwendig angesehen, insbesondere im Hinblick auf die Schaffung eines „Präzedenzfalles“ für „zahlreiche vergleichbare Straßen im Stadtgebiet“.



Die Windhager Straße schlängelt sich durch ein Wäldchen mit unübersichtlichen Kurven. Nicht ungefährlich! (bg)

Auch die Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf „andere, ohnehin bereits stärker belastete Straßen“ wurde befürchtet.

### Ein erster Schritt mit Tempo 50

Schließlich ordnete die Straßenverkehrsbehörde Tempo 50 an. Das im Antrag ebenfalls geforderte Fahrverbot an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen wurde abgelehnt. 2021 stellte die Fraktion Netzwerk für Friedrichshafen einen Antrag „zur Umwidmung der Windhager Straße in eine Fahrradstraße“. Ein weiterer Antrag des Netzwerks, der Grünen und der ödp von 2022 hatte die „Umwidmung mittels Teileinziehung der Windhager Straße“ zum Inhalt.

### Zahlen sind geduldig

Die Stadtverwaltung lehnte auch diesen Antrag ab und verwies auf eine Verkehrszählung „im Juni 2022“, deren detaillierte Daten nie veröffentlicht wurden. In der Sitzungsvorlage wurde vereinfacht dargestellt, dass am Zähltag ein Verhältnis von 1/3 Radverkehr (393 Fahrräder in 24 h) und 2/3 Kfz-Verkehr (1.161 Fahrzeuge in 24 h) ermittelt worden sei. Mit einem Drittel Radverkehrsanteil sei eine „hohe“ Radverkehrsdichte nicht vorherzusagen, so die Sitzungsvorlage. Seitens der Straßenverkehrsbehörde wurde auf die Radverkehrszählung am Bodensee-Radweg von 2021 verwiesen, wo bis zu 5.000 Radfahrer in 24 h ermittelt wurden. Diese hohen Werte wurden als Argumentation verwendet, es läge in der Windhager Straße keine hohe Radverkehrsdichte vor. Dieser Bezug auf den Bodensee-Radweg ist aus Sicht des ADFC fachlich falsch und rechtlich nicht relevant. Beim Bodensee-Radweg handelt es sich um eine stark touristisch frequentierte Route, die kein Maßstab für die Windhager Straße sein kann.

### Kompetenzüberschreitung

Gleichzeitig wurde durch die Straßenverkehrsbehörde die Netzbedeutung der Windhager Straße für den Radverkehr in Frage gestellt. Die Strecke sei „nicht von übermäßiger Bedeutung“ und „nicht zwingend notwendig“, es stünden „alternative Routen zur Verfügung“. Diese Beurteilung der Straßenverkehrsbehörde steht im Widerspruch zu den Radverkehrskonzeptionen der Stadt und des Landkreises! Die Straßenverkehrsbehörde argumentierte hier außerhalb ihrer Kompetenz und Zuständigkeit. Hinsichtlich der Zulassung von Kraftfahrzeugen auf der Fahrradstraße ging die Straßenverkehrsbehörde davon aus, dass die Freigabe „Anlüger frei“ angeordnet werden müsse. Dies ist nach Auffassung des ADFC nicht erforderlich, da eine Freigabe des landwirtschaftlichen Kfz-Verkehrs ausreichend ist. Diese Regelung wäre für alle anderen Verkehrsteilnehmer eindeutig und würde gleichzeitig die Verkehrsüberwachung vereinfachen.

### Angst vor dem Präzedenzfall

Der Hinweis der Straßenverkehrsbehörde, dass die Einrichtung einer Fahrradstraße immer eine Einzelfallprüfung voraussetzt, ist korrekt. Dass die Straßenverkehrsbehörde gleichzeitig einen Präzedenzfall fürchtete, ist ein Widerspruch zum Argument der Einzelfallprüfung und offensichtlich der Versuch, eine Drohkulisse aufzubauen, um diese und weitere kommunalpolitische Entscheidungen über Fahrradstraßen zu beeinflussen. Dennoch räumte die Straßenverkehrsbehörde ein, dass der Gemeinderat einen „Antrag auf Umwidmung mittels



Die Windhager Straße verbindet Schnetzenhausen und Windhag. Seit Anfang 2023 gilt Tempo 30 und ein Durchfahrtsverbot für Kfz an Sonn- und Feiertagen. (bg)



In Windhag kurz nach der 30-er Zone am Kindergarten beginnt der ca. 1,3 km lange Abschnitt der Windhager Straße außerorts. (bg)

Teileinziehung der Windhager Straße“ stellen könnte, was durch die Städtische Bauverwaltung zu prüfen wäre. „Sofern eine Teileinziehung erfolgt, kann die Straßenverkehrsbehörde die Fahrradstraße in der Windhager Straße anordnen“. Genau das war das Ziel des Gemeinderatsantrags! Diese Beurteilung der Stadtverwaltung zeigte auf, dass die Straßenverkehrsbehörde den Gemeinderat mit irreführenden und einseitigen Ausführungen beeinflusst hatte. Die Einrichtung einer Fahrradstraße konnte somit auf der Basis dieser Sitzungsvorlage vom Gemeinderat fachlich nicht korrekt diskutiert werden.

### Probephase mit Tempo 30

2022 lehnte die Straßenverkehrsbehörde erneut die Einrichtung der Fahrradstraße ab und ordnete ab 2023 stattdessen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h mit Durchfahrtsverbot für Kfz an Sonn- und Feiertagen im Rahmen der Erprobungsklausel an (Dauer der Probephase 12 bis 18 Monate). Die Straßenverkehrsbehörde wies zu Recht darauf hin, dass eine Anordnung im Rahmen der Erprobungsklausel auch als endgültige Maßnahme rechtmäßig sein müsse.

### Fragwürdige Rechtsauffassung

Der ADFC bezweifelt, dass auf einer Gemeindeverbindungsstraße ohne Unfallhäufung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Rahmen des § 45 StVO dauerhaft zulässig ist. Es ist außerdem nicht verständlich, warum die Straßenverkehrsbehörde bei einer Geschwindigkeitsbeschrän-

kung auf 30 km/h keinen Präzedenzfall sieht, während sie es bei einer Fahrradstraße befürchtet.

### Probephase gescheitert

Beobachtungen auf der Windhager Straße im Laufe des Jahres 2023 zeigten, dass Kfz die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h mehrheitlich missachteten. Dadurch hat sich für den Radverkehr keine Verbesserung eingestellt, die vom Gemeinderat ausdrücklich gewünscht wird!

### Vorgehen der Behörde kritikwürdig

Für den ADFC ist das Vorgehen der Straßenverkehrsbehörde kritikwürdig, denn ihre Argumente sind widersprüchlich und aus Sicht des ADFC fachlich in Teilen nicht korrekt. Besonders zu beanstanden ist die beinahe manipulative Art der Beeinflussung der Meinungsbildung des Gemeinderates über die Fahrradstraße auf der Windhager Straße.

### Forderung des ADFC

2024 endet die Erprobungsphase, die von der Straßenverkehrsbehörde bewertet werden muss. Der ADFC fordert die Verwaltung auf, die verkehrsrechtliche Anordnung auf 30 km/h mit Durchfahrtsverbot für Kfz an Sonn- und Feiertagen aufzuheben. Nur die Einrichtung einer Fahrradstraße mit Freigabe des landwirtschaftlichen Verkehrs kann wirksam den Radverkehr auf dieser wichtigen Achse sicherer und attraktiver machen. Die Rechtsgrundlagen für eine Fahrradstraße sind vorhanden! Es liegt jetzt am Gemeinderat, den richtigen Beschluss zu fassen. (bg)



## „Tour de Natur“ zu Gast

Am 1. August machte die „Tour de Natur“ Stopp in Friedrichshafen. Die „Tour de Natur“ entstand 1991 und greift seither Themen aus der Verkehrs-, Energie- und Friedenspolitik auf. Die diesjährige Demo-Radtour startete in Singen am Hohentwiel und führte bis nach München.

Bei einer dreistündigen, vom ADFC geführten Radtour durch Friedrichshafen unter dem Motto „Von der Auto-stadt zur Fahrradstadt“ lernten die Teilnehmer vielfältige Problemstellen und auch einige gute Lösungen für den Radverkehr kennen.

In der Friedrichstraße stand die Radgruppe vom Paulinenstift bis zum Schinacher eine Viertelstunde im Stau. Der ADFC erneuerte dabei seine Kritik, dass mit der freien Durchfahrt für alle Kraftfahrzeuge das motorisierte Verkehrsaufkommen zu hoch ist. Beim Kreisverkehr der Ehlers- und Flug-

platzstraße zeigte der ADFC die Wahlmöglichkeit der Fahrbahn- oder Radwegbenutzung als beispielhafte Verkehrsführung. Am Bahnhofpunkt Löwental wurden die beliebten Fahrradmietboxen inspiziert.

Das Ende des Velorings am Colsmanknoten ohne die Perspektive einer Fortsetzung bis nach Manzell zeigte das Dilemma: Fehlender politischer Wille und Grunderwerbsprobleme bremsen die Verkehrswende aus. Im Fallenbrunnen erläuterte der ADFC seine Forderung nach einem autofreien Quartier.

Friedrichshafen blieb nach dieser Exkursion als Stadt mit zu vielen Autos in Erinnerung, gleichzeitig wurden einige gute Radverkehrsführungen von den Fahrradenthusiasten positiv aufgenommen. bg

Informationen unter [tourdenatur.net](http://tourdenatur.net)



Die „Tour de Natur“ kam bei ihrer Demo-Radtour von Singen nach München in Friedrichshafen auch durch die Friedrichstraße und stand im Stau. (kar)

## Herbstmarkt Meckenbeuren

Beim Herbstmarkt in Meckenbeuren am 8. Oktober ging es wieder schwerpunktmäßig ums Rad. Der RSV Seerose veranstaltet dort jedes Jahr mit „Rund um d' Kirch“ ein abwechslungsreiches Radrennen für alle: Jung, alt, Profi, Hobby, Antik.

Der ADFC nutzte die Chance, in diesem Umfeld mit den Menschen über Fahrrad- und Verkehrsthemen ins Gespräch zu kommen. Dies gelang besonders gut durch das Angebot eines Fahrradquiz – viele Teilnehmer

waren überrascht über einzelne Verkehrsregeln und es gab das ein oder andere Aha-Erlebnis. Die Codieraktion am Nachmittag war ein weiterer Magnet für Radler. Aber auch das Angebot eines Fahrrad-Puzzles aus Ersatzteilen motivierte manche Kinder und Jugendliche, sich mit dem Rad als solchem auseinander zu setzen. Eine Gruppe junger Rennradler schaffte es sogar, die Ersatzteile zum Rollen zu bringen, und drehte eine abenteuerliche Runde über den Platz. kr



Der ADFC war mit einem Infostand beim Herbstmarkt in Meckenbeuren dabei. (ur)



Das Angebot der Fahrrad-Codierung wurde gut angenommen. (kr)



Beim Fahrradquiz konnte das Wissen über Verkehrsregeln getestet werden. (ur)



Die Rennradler bauten aus dem Fahrrad-Puzzle kurzerhand ein Rad zusammen. (kr)

## Jetzt wird der Code genagelt

2023 führte der ADFC Bodenseekreis beim Codieren den „Nagler“ ein. Während früher der Code gefräst wurde, prägt nun ein Stempel vollautomatisch den persönlichen Code in den Rahmen.



Der Code wird nun in den Lack geprägt statt gefräst. (bg)

Für den ADFC ist der Nagler eine Erleichterung, und für unsere Kunden können wir das Angebot erweitern. bg



Mit dem Nagler ist der Code in wenigen Sekunden fertig. (bg)

## Bunte Fahrrad-Demo

In Friedrichshafen zogen am 6. Mai rund 80 große und kleine Demonstranten auf ihrem Lieblingsverkehrsmittel durch die Stadt: Dem Fahrrad. Auch bei der zweiten Demo am 23. September folgten 80 Teilnehmer jeden Alters der Einladung. Sie forderten eine kinder- und fahrradfreundliche Verkehrsplanung, denn mehr Sicherheit für radelnde Kinder soll zu mehr Bewegung, mehr Eigenständigkeit und weniger Elterntaxis führen. Die Fahrrademos fanden im Rahmen der bundesweiten Aktion „Kidical Mass“ statt und wurden von der Polizei begleitet.

Es war bereits das dritte Jahr, in dem die Demonstranten in Friedrichshafen für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung warben, denn es klemmt noch an vielen Stellen in der Häfler Fahrradinfrastruktur.

Unübersichtliche und gefährliche Verkehrspunkte lassen Eltern zögern, wenn ihre Kinder alleine mit dem Fahrrad im Stadtgebiet fahren möchten. Zwar gibt es gute Elemente wie den Veloring vom Schwimmbad bis zur Flugplatzstraße, doch dann geht es nicht weiter. Man muss die unübersichtliche Flugplatzstraße überqueren, um das nächste Stück Radweg zu erreichen. So verwundert es nicht, dass viele Mütter und Väter ihre Kinder im Elterntaxi chauffieren und so Teil des Problems werden.

Das kann unsere Stadt besser, fanden die Organisatoren der Kidical Mass in Friedrichshafen. Ihre Forderung: Unsere Kinder sollten jeden Tag sicher und unbeschwert mit dem Rad fahren



**Uns gehört die Straße**

können. Dafür sind flächendeckende Maßnahmen für eine kinder- und fahrradfreundliche Verkehrsplanung erforderlich. Eine aktuelle Möglichkeit zur Umsetzung hätte sich bei der Neugestaltung der Friedrichstraße geboten. Man hätte hier für eine autofreie Zone votieren und der Stadt ein wenig Kopenhagener Flair verleihen können. Kinder in Bewegung, weniger Abgase, weniger Lärm. Ein lohnendes Anliegen für alle Häfler. cb/bg



Die Kidical Mass war auch am 23. September gut besucht. (bg)



Bei der Kidical Mass am 6. Mai radelten 80 große und kleine Demonstranten durch Straßen in Friedrichshafen. (cb)



## ... Fortsetzung des Interviews von Seite 1

welcher eine Planung und daraus resultierende Umbaumaßnahme mit sich bringen wird. Die Stadt Meersburg begleitet dieses Projekt sehr intensiv und wird sich im Bereich der Bushaltestellen ebenso für eine Verbesserung einbringen. Wir konnten den aktuellen Entwurf des RP Tübingen im Jahr 2023 in einer öffentlichen Gemeinderatssitzung vorstellen. Leider ist aus unserer Sicht aufgrund der begrenzten Flächenmöglichkeiten keine klassische Lösung in diesem Bereich möglich und wird hier mit Kompromissen leben müssen.

**ADFC:** Gibt es konkrete Planungen für eine Rad-Verbindung zwischen Ober- und Unterstadt? Die B 33-Serpentinen und die Töbelestraße sind für viele Radler nicht akzeptabel.

**Scherer:** Das Thema Radverbindung Ober- und Unterstadt beschäftigt die Stadt Meersburg seit vielen Jahren. Wir haben im Bürgerbeteiligungsprozess „Meersburg 2030“ schon Ideen erarbeitet und sind an das Regierungspräsidium herangetreten. Dieser Abschnitt ist im Radverkehrskonzept des Bodenseekreises aufgeführt, aber leider ist der Abschnitt nicht Bestandteil des RadNETZ BW. Da wir diesen Abschnitt allerdings ebenso als wichtig ersehen, sind wir weiterhin im engen Austausch mit dem Regierungspräsidium Tübingen und versuchen Lösungen zu erarbeiten. Eine Herausforderung ist sicherlich eine Lösung zu finden, welche im Einklang mit dem Denkmalschutz/Ensemble-schutz realisiert werden könnte. Ebenso sind die finanziellen Mittel für diese, für Meersburg, große Fahrradinfrastrukturmaßnahme aufgrund der schwierigen Topografie eine Herausforderung und eng von erheblichen Zuschüssen abhängen wird. Wir möchten aber trotzdem an der Lösungsfindung dranbleiben, damit dieser nicht ungefährliche Abschnitt mit den steigenden Nutzungszahlen optimiert werden kann.

**ADFC:** Welche anderen Radverkehrsprojekte sind in Meersburg aus

Ihrer Sicht vordringlich, wo liegen die Schwerpunkte der nächsten Jahre?

**Scherer:** Sicherlich werden wir Verbesserungen für die Schulweganbindung vornehmen müssen, welche kommunale Straßen betreffen. Weiterhin wird 2024/2025 voraussichtlich die Verbindung Meersburg–Hagnau am See entlang saniert, so dass hier eine bessere Qualität für die Nutzer:innen entsteht. Leider ist hier aber ebenso aufgrund der beengten Verhältnisse wieder ein gutes Miteinander wichtig. Da wir in den letzten Jahren die Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern deutlich erhöht haben und trotzdem noch besonders in der Unterstadt Bedarf haben, wird eine weitere Verbesserung aufgrund

der steigenden Anzahl verfolgt werden. Eine professionelle Fahrradrepaturwerkstatt (nicht die schon installierten Stationen) sehe ich besonders entlang des RadNETZ BW als eine große Qualitätsaufwertung für den stark genutzten Abschnitt am Bodensee. Vielleicht ergibt sich eine Lösung.

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

**Scherer:** Die vergangenen Jahre haben durch verschiedene Themen schon gute Ergebnisse gebracht, so wie nun die aktuelle Planung an der Fähre zeigt. Ich wünsche mir weiterhin den guten Austausch zur Lösungsfindung auch in schwierigen Bereichen, welche aufgrund der Gegebenheiten in Meersburg vorhanden sind. Hierzu ist von allen Seiten eine Kompromissbereitschaft erforderlich. Eine wertschätzende Zusammenarbeit ist die Basis für einen gemeinsamen Erfolg. Dies hatten wir bisher und wünsche ich mir auch weiterhin. Häufig fehlt uns in den Kommunen aufgrund der Größe die Übersicht an aktuellen Neubewertungen von den Gesetzgebern und den daraus resultierenden Fördermöglichkeiten vor Ort. Hierfür kann aus meiner Sicht der ADFC sicherlich aufgrund der Nähe zu den Entwicklungen ein sehr wertvoller Partner sein. ■



## Impressum

### Radler am See

Jahreszeitschrift des ADFC-Kreisverbandes Bodenseekreis

Ausgabe 31, 2024

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), Daniel Hegele (dh), Ulli Romahn (ur), Kathrin Romahn (kr), Corinna Burger (cb), Robert Blaser-Sziede (rbs), Stefan Valentin (sv), Martin



Hulin (mh), Ralf Seuffert (rs), Karl-Heinz Störk (khs)

Fotos / Grafiken:

Bernhard Glatthaar (bg), Johannes Stopper, Otto Remmert (or), Stadt Friedrichshafen (fn), Arbeitsgemeinschaft fahrrad- und fußgängerfreundlicher Kommunen in BW (agfk), Ulli Romahn (ur), Kathrin Romahn (kr), Corinna Burger (cb), Karl Rosen (kar), Martin Hulin (mh), Aurelia Scherrer (as), Karl-Heinz Störk (khs)

Anzeigen: Brigitte Seebeck

Layout: Bernhard Glatthaar


Druck: Druckhaus Müller

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](http://bodenseekreis.adfc.de/artikel/radler-am-see-1)



Fahrrad Dämpfle GmbH  
Ravensburger Str. 14-18  
88074 Meckenbeuren  
07542 539118 – [www.saikls.com](http://www.saikls.com)  
info@saikls.com



Über 15.000 [€]-Bikes am Lager

**Joos**  
Radolfzell | Konstanz | Göttingen | Hohenstein | 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 Göttingen
- Große Leihradflotte mit über 400 Leihrädern, davon über 160 Leih-E-Bikes, in Radolfzell
- Online-Shop [www.fahrradlagerverkauf.com](http://www.fahrradlagerverkauf.com)

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



Willkommen auf der neuen Website des ADFC Bodenseekreis

Der ADFC Bodenseekreis ist seit November 2023 mit dem frischen Corporate Design des ADFC im Netz online. Wir sind damit technisch auf dem neuesten Stand und sowohl auf PC, Tablet oder Smartphone perfekt zu erreichen. Im Archiv der Website sind alle älteren Artikel hinterlegt, die auch heute noch von Interesse für Sie sein könnten. Besuchen Sie uns unter: [bodenseekreis.adfc.de](http://bodenseekreis.adfc.de)

Der ADFC Bodenseekreis ist seit November 2023 mit dem frischen Corporate Design des ADFC im Netz online. Wir sind damit technisch auf dem neu-

esten Stand und sowohl auf PC, Tablet oder Smartphone perfekt zu erreichen. Im Archiv der Website sind alle älteren Artikel hinterlegt, die auch heu-

te noch von Interesse für Sie sein könnten. Besuchen Sie uns unter:

[bodenseekreis.adfc.de](http://bodenseekreis.adfc.de)