



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

ADFC Bodenseekreis Werastraße 64 88045 Friedrichshafen

Landtag von Baden-Württemberg
Petitionsausschuss
Konrad-Adenauer-Straße 3
70173 Stuttgart

**Landesverband
Baden-Württemberg**

Kreisverband Bodenseekreis
Werastraße 64
88045 Friedrichshafen

Tel. (07541) 44452 (privat)
Tel. (07541) 774454 (tagsüber)
bodenseekreis@adfc-bw.de
www.adfc-bw.de/bodenseekreis

Ihr Ansprechpartner:
Bernhard Glatthaar

Petition an den Landtag Baden-Württemberg

Radwegbau an der L201 Meersburg - Uhldingen

17. Februar 2008

Das Aktionsbündnis wendet sich gegen das aktuelle Vorhaben des Regierungspräsidiums Tübingen, den heutigen Fußweg an der Südseite der L201 zwischen Meersburg und Unteruhldingen zu verbreitern und bituminös zu befestigen.

Zwischen Meersburg und Unteruhldingen ist das Bodenseeufer als beliebte Urlaubsregion durch eine saisonal sehr hohe Frequenz an Radtouristen (bis 4000/Tag) gekennzeichnet. Zahlreiche Unfälle und Konflikte zeigen seit Jahren einen erheblichen Handlungsbedarf auf.

Das Aktionsbündnis sieht deshalb dringenden Handlungsbedarf, diesen Streckenabschnitt für den Rad- und Fußverkehr sicherer und attraktiver zu gestalten. Das Vorhaben des RP wird vom Aktionsbündnis aber für nicht ausreichend beurteilt, die heutigen Defizite des Gesamtverkehrsgeschehens, hier insbesondere des Rad- und Fußverkehrs, nachhaltig zu verbessern. Auch das Risiko einer Verschlechterung der Situation für den Rad- und Fußverkehr kann nicht ausgeschlossen werden.

Für den sensiblen Baumbestand am Seehag, welcher unter Biotopschutz steht, sieht das Bauvorhaben unnötige Eingriffe vor. Gleichzeitig birgt es nicht kalkulierbare Risiken für die zukünftige Entwicklung des Seehags und seines Ökosystems, da der befestigte Bereich näher an den Seehag rückt. Für diesen wertvollen Abschnitt am Bodenseeufer könnte nach Auffassung des Aktionsbündnisses sowohl für den nichtmotorisierten Verkehr als auch die schützenswerte Natur eine bessere Lösung erreicht werden.

Aufgrund der Weigerung des RP, den ADFC-Vorschlag einer getrennten Führung des Rad- und Fußverkehrs detailliert und wohlwollend zu prüfen sowie seine bisherigen ablehnenden Argumente gegen den ADFC-Vorschlag nachvollziehbar zu belegen, hat sich das Aktionsbündnis zu einer Petition entschieden.

Im Zuge der Petition sollen alternative Lösungen aufgezeigt und den politischen Entscheidungsträgern vorgelegt werden, denen bisher keine alternative Planung zur Diskussion und Abwägung vorgelegt wurde.



BUND Bezirksgruppe
Meersburg
BUND Ortsgruppe
Uhldingen-Mühlhofen



NABU-Bezirksverband
Donau-Bodensee



Landesnaturschutzverband
Baden-Württemberg e.V.
Arge Naturschutz
Bodenseekreis des LNV

Petenten:

Aktionsbündnis aus folgenden Verbänden:

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)
Kreisverband Bodenseekreis
vertreten durch den Kreisvorsitzenden Bernhard Glatthaar
Werastraße 64
88045 Friedrichshafen

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND),
Bezirksgruppe Meersburg
vertreten durch den 1. Vorsitzenden Wilfried Steiger
Fohrenberg 9
88709 Meersburg

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)
Ortsgruppe Uhldingen-Mühlhofen
vertreten durch die 1. Vorsitzende Brigitte Heilmann
Riegerhausweg 4
88690 Uhldingen-Mühlhofen

Naturschutzbund (NABU), Bezirk Donau-Bodensee
vertreten durch den Geschäftsführer Thomas Körner
Mühlenstraße 4
88662 Überlingen

Arge Naturschutz Bodenseekreis des Landesnaturschutzverbandes (LNV) Baden-Württemberg
vertreten durch die Sprecherin Anny Germann
Auf der Halden 20
88074 Meckenbeuren

Ausführliche Begründung:

Seit der Rückstufung der ehemaligen B31 zwischen Meersburg und Uhldingen zur L201 und dem Rückbau der Fahrbahn in den achtziger Jahren auf die heutige Breite von 6,5 m wurden vom Straßenbauamt Überlingen in den neunziger Jahren im Wesentlichen zwei Planungen vorgelegt:

- Eine dem heutigen ADFC-Vorschlag ähnliche Lösung eines getrennten Fuß- und Radweges auf der Südseite der Fahrbahn. Diese Lösung scheiterte damals an der vorgesehenen Fahrbahnbreite von 5,5 m (Einspruch der RAB) sowie an erforderlichen massiven Eingriffen in den Baumbestand des Seehags.
- Eine große Lösung mit beidseitigen Fuß- und Radwegen mit Grünstreifen zur Fahrbahn wurde aufgrund des erheblichen Bedarfs an Grunderwerb und den hohen Baukosten verworfen.

Im Jahre 2002 verabschiedete der Kreistag Bodenseekreis einstimmig das so genannte „Entwicklungskonzept Bodenseeradweg“ (Anlage 1) des Planungsbüros Metron AG, welches u.a. für den betroffenen Abschnitt einen Entwurf vorlegte. In der Arbeitsgruppe des Entwicklungskonzeptes waren neben Verantwortlichen des Landratsamtes auch Vertreter des Straßenbauamtes, der Gemeinden und des ADFC vertreten. Der von Metron erarbeitete Lösungsvorschlag wurde vom ADFC in weiten Teilen übernommen und in allen Gesprächen und Aktionen als Entwurfsgrundsatz eingebracht.

Der ADFC setzte sich seit vielen Jahren für die Verbesserung der Situation des Radverkehrs an diesem Streckenabschnitt ein. Eine erneute Initiative fand 2006 bei der jährlichen Landkreis-Radtour (Anlage 2) statt, als der Streckenabschnitt mit Vertretern aus Politik und Verwaltung befahren und diskutiert wurde.

Im Februar 2007 fand ein Gespräch mit dem RP (Hr. Kopp, Abt. 4) statt, bei dem der ADFC seinen Vorschlag darlegte und sich für weitere Gespräche anbot. Seitens des RP wurde nie die Initiative ergriffen, mit dem ADFC Planungen, Optionen und Varianten zu besprechen.

Im März 2007 wurde im Rahmen der öffentlichen Jahresversammlung des ADFC in Meersburg (Anlage 3) zusammen mit Bürgermeisterin Becker das Thema wiederum diskutiert.

Alle bisher diskutierten Vorschläge mussten sich stets daran orientieren, ohne die Inanspruchnahme von Flächen am nördlichen Fahrbahnrand auszukommen, da hierzu laut RP grundsätzlich Grunderwerb erforderlich wäre.

Das RP lud am 09.10.2007 zur Anhörung Träger öffentlicher Belange ein (Anlage 4). Dabei wurde vom RP der geplante Vorschlag vorgestellt. Fragen des ADFC zu Alternativen blieben weitgehend unbeantwortet mit dem Verweis auf die Finanzierbarkeit. Erstmals wurde vom RP eingeräumt, dass nördlich der Fahrbahn ein mindestens 1,0 Meter breiter durchgehender Streifen im Besitz des Landes ist.

Der ADFC hatte im Vorfeld der Anhörungsbesprechung eine Stellungnahme erstellt (Anlage 5), deren Inhalt auf dem Wissensstand des ADFC vor dem 09.10.2007 basierte. Vom RP wurde vor dem 09.10.2007 lediglich eine äußerst kurze Beschreibung des Vorhabens ohne Planunterlagen vorgelegt (Anlage 4).

Aufgrund der zahlreichen offenen Fragen und der nicht transparenten Vorgehensweise des RP bei Fragen der Radwegplanung und des Biotopschutzes am Seehag schlossen sich der ADFC und die Umweltverbände BUND, NABU und LNV zu einem Aktionsbündnis zusammen. Es folg-

ten gemeinsame Pressemitteilungen, bei denen die Öffentlichkeit erstmals weitergehende Details und alternative Vorschläge des Bauvorhabens erfuhren (Anlage 6).

Bei einer privaten Begehung der Grundstücke im Oktober 2007 durch einen Vertreter des Aktionsbündnisses wurde anhand der sichtbaren Grundstücksgrenzen ein Grundstücksplan erstellt (Anlage 7). Diese Erhebung zeigt nur sehr kurze Abschnitte mit 1,0 bis 1,2 m verfügbarer Fläche auf landeseigenen Grundstücken nördlich der Fahrbahn. Ansonsten sind größere Flächen (>2 m) vorhanden.

Die Hauptkritikpunkte des Aktionsbündnisses an der Planung des RP sind bis heute:

- Der vom RP geplante Ausbau des heutigen Fußweges (für Radfahrer freigegeben) zu einem gemeinsamen Fuß- und Radweg erfüllt nicht die Anforderungen an das tatsächliche Verkehrsaufkommen. Eine auf 3,0 bis 3,6 m verbreiterte befestigte Fläche für alle nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer, wie vom RP geplant, birgt das Risiko einer Verschärfung der Konflikte, da der Radverkehr aufgrund des glatten Belags zu höheren Geschwindigkeiten neigen wird. Inlineskater, eine heute aufgrund der unbefestigten Oberfläche nicht vorkommende Verkehrsart, werden zusätzliche Flächen in Anspruch nehmen.
- Ein direkter Vergleich, dass ein etwa 3,5 m breiter Weg in der Urlaubssaison (mindestens von April bis September) völlig ungeeignet ist, Fußgänger, Radfahrer, Inlineskater aufzunehmen, zeigt der direkt benachbarte Streckenabschnitt am Bodenseeufer zwischen Meersburg (Halttau) und Hagnau.
- Die Befestigung des Radweges bis direkt an die Kante des Seehags birgt für das sensible Ökosystem Risiken, die nicht abgeschätzt werden können und die auch vom Ausgleichsgutachten nicht bewertet wurden.

Es darf erwähnt werden, dass der erste Gutachter (Fa. Schall, Konstanz) vor Fertigstellung seines Gutachtens zu den „Auswirkungen der Baumaßnahmen auf den Baumbestand“ vom RP im November 2007 von seinem Auftrag entbunden wurde. Nach der Darstellung der Fa. Schall war dies darin begründet, dass die Fa. Schall nicht gewillt war, Vorgaben des RP in das Gutachten zu übernehmen und ein Gefälligkeitsgutachten zu erstellen.

Bei einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 06.12.2007 in Uhldingen, die vom Aktionsbündnis initiiert wurde, standen die verantwortlichen Vertreter des RP und des Landratsamtes, der Gutachter des Ausgleichskonzeptes und je ein Vertreter des BUND und ADFC Rede und Antwort. Eine unabhängige Moderation und die Einbeziehung fachkundiger Experten (z.B. Polizeidirektion) sowie des Publikums ermöglichten einen breiten Meinungsaustausch und führten zu einer umfassenden Diskussion. Die Präsentationen des ADFC und BUND und die Pressebeurteilung liegen bei (Anlage 8).

Eine positive Entwicklung sieht das Aktionsbündnis darin, dass sich bisher alle Beteiligten, mit Ausnahme des Bürgermeisters der Gemeinde Uhldingen-Mühlhofen, dafür aussprechen, einen zukünftigen Radweg - unabhängig von seinem Ausbaustandard - nicht benutzungspflichtig auszuschildern. Die Freistellung der Benutzung des Radweges ist deshalb wichtig, um schnelleren Radfahrern die Benutzung der Fahrbahn - wie bereits heute vielfach praktiziert - zu erlauben. Dies trägt maßgeblich zur Verkehrssicherheit, zum Sicherheitsempfinden und zur Fahrfreude bei.

Im Dezember 2007 stellte MdL Norbert Zeller eine Kleine Anfrage an die Landesregierung (Anlage 9). Die Antwort des Innenministeriums (Anlage 10) legte neben bekannten Argumenten

erstmalig eine konkrete Kostenangabe vor, in welcher Höhe die Kosten für den Radwegbau nach den Vorgaben des ADFC sein würden (2,7 Mio. EUR). Diese Kostenschätzung, so stellte es sich bei einem vom ADFC initiierten Gespräch mit dem RP am 31.01.2008 in Überlingen heraus, wurde vom RP unter ausschließlicher Bezugnahme auf die ADFC-Stellungnahme vom 09.10.2007 erstellt. Neuere Sachstände und Diskussionspunkte, z.B. Ergebnisse der Informationsveranstaltung vom 06.12.2007, wurden vom RP nicht berücksichtigt.

Das RP kam somit unter der Festlegung von veralteten Rahmenbedingungen zu einer Kostenschätzung, die nicht zur objektiven Bewertung des ADFC-Vorschlages geeignet ist. Das RP vermied stets das direkte Gespräch mit dem ADFC, bei dem auf Basis aktueller Kenntnisse durchaus die Diskussion modifizierter Entwürfe und Kostenreduzierungen möglich gewesen wären.

Bis heute weigert sich das RP, Antworten auf bestimmte Fragen des ADFC zu geben. So lehnt das RP die konkrete Angabe und Länge von Streckenabschnitten ab, welche sich laut RP als problematische Engstellen darstellen, da fremde Grundstücke oder Böschungen auf der Nordseite zu einer gravierenden Verteuerung der Maßnahme führen würden. Als Grund wird vom RP vorgetragen, dass ein Schwenk der Fahrbahn zur Umgehung dieser o.g. Engstellen aus verkehrlicher Sicht nicht akzeptabel sei. Der Nachweis dieser Behauptungen steht aus.

Die Verlegung der Fahrbahn nach Norden, wie beim ADFC-Vorschlag erforderlich, bringt nach Aussage des RP die Verlegung des straßenparallelen Entwässerungskanals mit sich. Ob bei der Verlegung des Entwässerungskanals nach aktuellen Vorschriften ein Regenüberlaufbecken oder eine vergleichbare Maßnahme zwingend umzusetzen ist, wurde nicht geprüft und kann nicht abschließend beurteilt werden. Somit besteht eine erhebliche Unwägbarkeit in der Angabe der Baukosten. Diese nicht vorliegenden Informationen führen dazu, dass bis heute kein fundierter Alternativvorschlag zum RP-Vorhaben vorliegt. Somit war es den beteiligten Kommunen und Trägern öffentlicher Belange nicht möglich, eine Bewertung von Alternativen zu treffen.

Auch das RP räumt ein, zuletzt beim Gespräch im Innenministerium am 12.02.2008, dass der vom RP geplante Ausbau nicht die erhoffte Verbesserung bringen könnte. In diesem Zusammenhang wird vom RP darauf verwiesen, mit Nachbesserungen oder dem weiteren Ausbau des Radweges darauf zu reagieren. Welche Kriterien dafür herangezogen werden sollen (z.B. Unfallstatistiken), ist nicht bekannt.

Das Aktionsbündnis hält auch deshalb den geplanten Minimalausbau des Radweges für nicht zielführend und letztendlich für einen nicht effektiven Einsatz von Straßenbaumitteln.

Die touristische Bedeutung des Streckenabschnitts und der hohe Stellenwert des kinder- und umweltfreundlichen Tourismus' fordert auch für den Fußverkehr eine verbesserte Aufenthaltsqualität, vor allem bei der Bewegungsmöglichkeit mit Kindern. Ein sicheres und erholsames Wandern auf diesem seenahen Weg ist nur bei einer Trennung des Fuß- und Radverkehrs gewährleistet.

Nicht außer Acht gelassen werden darf die Prioritätenliste des Landkreises Bodenseekreis in der aktuellen Fortschreibung 2008 der Kreis-Radwegenetzkonzeption (Anlage 11), welche sich derzeit in der Endabstimmung befindet.

In dieser Prioritätenliste, deren Bewertung nach den objektiven Kriterien *Verkehrsmengen Rad*, *Verkehrsmengen Kfz* und *Funktion im Netz* vom Straßenbauamt durchgeführt wurde, liegt der Radweg an der L201 an erster Stelle. Dies bedeutet neben dem dringenden Handlungsbedarf auch die Erfordernis nach planerischen Ansätzen, die dem hohen Anspruch gerecht werden können.

Das Aktionsbündnis beantragt aus den oben genannten Gründen, den ADFC-Vorschlag detailliert und unter Beteiligung von Vertretern des Aktionsbündnisses einer Planung zu unterziehen, um den politischen Gremien eine detaillierte Entscheidungsvorlage vorlegen zu können. Denn zur Lösung der gravierenden Verkehrsprobleme auf diesem Streckenabschnitt und zum Schutz des ökologischen Gleichgewichts sollte der Schwerpunkt nicht auf kurzfristig umzusetzenden und im Ergebnis unzureichenden Maßnahmen gelegt werden, sondern die baulich machbare und für die schützenswerte Natur optimale Lösung angestrebt werden.

Anlagen:

- Anlage 1: Entwicklungskonzept Bodenseeradweg (Auszug)
Landratsamt Bodenseekreis, 2002
- Anlage 2: ADFC-Landkreis-Radtour, 26.04.2006
Dokumentation und Presseberichterstattung
- Anlage 3: ADFC-Kreisversammlung, Presseberichterstattung
- Anlage 4: Einladungsschreiben des Regierungspräsidiums Tübingen zur Anhörung Träger
öffentlicher Belange am 09.10.2007
- Anlage 5: ADFC-Stellungnahme zur Anhörung Träger öffentlicher Belange am 09.10.2007
- Anlage 6: Presseberichte des Aktionsbündnisses, November 2007
- Anlage 7: Grundstücksplan Nordseite der L201 (Erhebung D. Nowak, Meersburg)
- Anlage 8: Öffentliche Informationsveranstaltung des Aktionsbündnisses am 06.12.2007 in
Uhldingen-Mühlhofen
Präsentationen des ADFC und BUND, Presseberichterstattung
- Anlage 9: Kleine Anfrage von MdL Norbert Zeller an die Landesregierung
- Anlage 10: Antwort des Innenministers an MdL Norbert Zeller zur Kleinen Anfrage
- Anlage 11: Entwurf der Fortschreibung 2008 der Radwegenetzkonzeption Bodenseekreis
(Landesstraßen)