



Bodensee-Radweg Sipplingen - Kressbronn

Bestandsanalyse 2019 im Vergleich zu 2014

Bodensee-Radweg Sipplingen - Kressbronn

Bestandsanalyse 2019 im Vergleich zu 2014

Inhalt:

1. Einleitung	3
2. Anmerkungen zur Analyse	4
3. Kurzbewertung der Abschnitte	5
4. Dokumentation	8

Verfasser:

Bernhard Glatthaar, Dr. Ralf Hoppe

ADFC Kreisverband Bodenseekreis
Friedrichstraße 36/2
88045 Friedrichshafen
www.adfc-bw.de/bodenseekreis
bodenseekreis@adfc-bw.de

Juli 2019

1. Einleitung

Der Bodensee-Radweg ist einer der beliebtesten touristischen Radwege in Deutschland und in Europa. Die Route im Bodenseekreis von Sipplingen im Westen bis Kressbronn im Osten an der bayerischen Grenze ist nicht nur wegen der vielen touristischen und kulturellen Anziehungspunkte wie den Pfahlbauten, der Meersburg oder dem Zeppelin-Museum sehr attraktiv, sondern auch wegen des einzigartigen Alpenpanoramas. Die Verbindung von Kultur und Landschaft ist ein Alleinstellungsmerkmal am nördlichen Bodenseeufer.

Die touristische Attraktivität steht in Konkurrenz mit den Anforderungen der Verkehrs- und Siedlungsinfrastruktur der wirtschaftlich prosperierenden Region Bodensee-Oberschwaben. Die steigende Nutzungsdichte führt insbesondere bei den Verkehrswegen zu unvermeidbaren Konflikten. Es gehört zu den staatlichen Pflichtaufgaben, komfortable und sichere Wege für den Radverkehr anzubieten, um Mobilität und Teilhabe auch der nicht motorisierten Bevölkerung zu ermöglichen. Darüber hinaus ist die Steigerung des Radverkehrsanteils ein unverzichtbarer Bestandteil der Verkehrspolitik, um die Verkehrswende zu schaffen. Es ist kein ökologisches Spezialwissen mehr, dass nur mit einer erfolgreichen Verkehrswende die Klimaschutzziele erreicht werden können.

Auch die Bevölkerung fordert eine bessere Rad-Infrastruktur, denn das Fahrradfahren gewinnt auch im Alltagsverkehr zunehmend an Bedeutung. Für den Tourismus am Bodensee ist eine bestmögliche Rad-Infrastruktur eine zwingende Voraussetzung, um im nationalen und internationalen Wettbewerb der Tourismus-Destinationen bestehen zu können. Anhaltende Defizite sind in diesem hart umkämpften Wettbewerb auch aus wirtschaftlichen Aspekten nicht zu verantworten.

Die aktuelle ADFC-Analyse des Bodensee-Radweges zeigt viele strukturelle Mängel der Wegeinfrastruktur, die nicht in allen Fällen 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 Kreisverband Bodenseekreis setzt sich seit vielen Jahren dafür ein, die Infrastruktur und die Rahmenbedingungen für Rad fahrende Verkehrsteilnehmer zu verbessern und dadurch für mehr Menschen das Fahrrad als Verkehrsmittel attraktiv zu machen. Auch der Fahrradtourismus ist dem ADFC ein wichtiges Anliegen. Um für den Bodensee-Radweg einen Qualitätssprung zu erreichen, sind neue Methoden, Prozesse und Projekte erforderlich.

Der ADFC fordert eine „Qualitätsoffensive Bodensee-Radweg“

Zur Lösung der vielfältigen Problemlagen ist die gemeinsame Erkenntnis des Handlungsbedarfs durch die beteiligten und verantwortlichen Personen, Gremien, Behörden und Institutionen eine notwendige Voraussetzung. Der ADFC möchte mit dieser Dokumentation die verschiedenen Akteure unterstützen, die Problematik am Bodensee-Radweg besser einzuschätzen und Lösungsansätze umzusetzen.

In die vorliegende ADFC-Bewertung des Bodensee-Radweges sind detaillierte Ortskenntnisse, die Kenntnis touristischer Radfernwege im In- und Ausland sowie das für Radverkehrsanlagen gültige Regelwerk eingeflossen (StVO, VwV-StVO, RASSt, ERA u.a.).

2. Anmerkungen zur Analyse

Der Bodensee-Radweg verläuft auf unterschiedlichsten Wegen: Es wechseln sich oft in kurzer Abfolge 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 die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht anzuordnen.

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

Es sind viele Mängel vorhanden, die mit geringem Aufwand kurzfristig behoben werden können: Belagsausbesserungen, Bordstein-Absenkungen, Entfernung von Absperrpfosten oder Korrekturen von Beschilderungen. In den letzten fünf Jahren hat sich die Situation 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. Der Radweg ist an vielen Stellen sanierungsbedürftig. Unverständlich ist vor allem die anhaltende Weigerung der Verkehrsbehörde Friedrichshafen, weitere Fahrradstraßen einzurichten, während die Verkehrsbehörde des Landkreises dies 2019 in Hagnau ermöglichte.

Die Freigabe der B 31 neu in Friedrichshafen Ende 2020 wird die Ortsdurchfahrt vom Kfz-Verkehr entlasten. Beteiligungsprozesse und Planungen für die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt, welche auf langen Abschnitten auch den Bodensee-Radweg aufnimmt, stehen 2019 erst am Anfang. Der Bodensee-Radweg in Friedrichshafen wird somit noch viele Jahre auf der alten Route mit einem erheblichen Sanierungsstau verlaufen. Außerdem wird es nach Freigabe der B 31 neu westlich von Friedrichshafen auf der Nordseite der Fahrbahn zu einer inakzeptablen Führung über den großen Anschlussknoten der B 31 neu kommen.

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 aufweist. Aus Sicht der Rad fahrenden Gäste ist diese Unterschiedlichkeit der vorhandenen Wegeinfrastruktur nicht nachvollziehbar.

Die meisten positiven Veränderungen sind bei der Fahrrad-Wegweisung zu verzeichnen, was der Überarbeitung der Beschilderung im Zuge des Landes-Radverkehrsnetzes (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). Notwendige Standortänderungen von Schildern oder Routenkorrekturen wurden dabei leider nicht umgesetzt.
















Die vorliegende Dokumentation stellt an 54 Abschnitten die Situation aus dem Jahr 2014 jeweils der aktuellen Lage im Juni 2019 gegenüber und erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

3. Kurzbewertung der Abschnitte

- Verbesserung umgesetzt
- Verbesserung teilweise umgesetzt
- Verbesserung nicht umgesetzt bzw. Situation verschlechtert

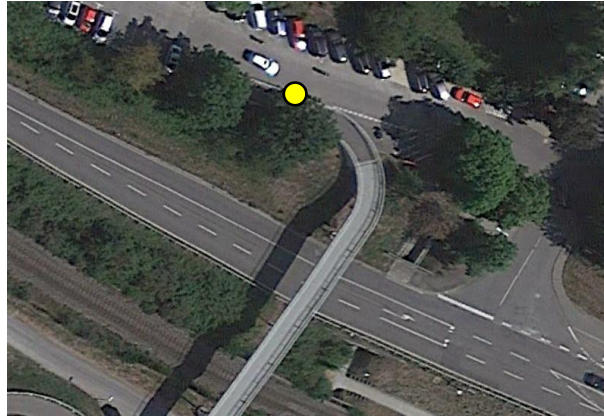
Ort	Abschnitt	Thema	
Sipplingen	Parkplatz bei nördlicher Zufahrt zur Radbrücke	Wegweisende Beschilderung	
	Zufahrt zum Hafen West	Verkehrsrechtliche Beschilderung	
	Bahnhof	Wegweisende Beschilderung, Infotafeln	
	Seestraße (B 31 alt) zw. Bahnhof und Abzweigung Süßenmühle	Wegeführung, Ausbau	
	Einmündung Gemeindestraße Süßenmühle in die B 31 alt	Bauliche Ausführung (Absenkung)	
	Rastplatz (Bodensee-Wasserversorgung)	Touristische Infrastruktur	
Überlingen	Radweg zwischen Süßenmühle und Goldbach	Wegeführung, Ausbau	
	Goldbach, Einmündung K 7772 an der Kapelle St. Sylvester	Wegeführung, Beschilderung, Absenkung, Ausbau	
	Bahnhofstraße	Wegeführung, Ausbau	
	Landungsplatz	Wegweisende Beschilderung, Infotafeln	
	Münsterstraße, Radfahrverbot 10-18 Uhr	Wegeführung, Ausbau	
	Seestraße	Wegeführung, Hindernisse (Pfosten)	
	Bahnübergang Ost (Nußdorfer Str./Mühlenstr./Seestr./Strandweg)	Wegeführung, Ausbau, wegweisende Beschilderung	
	Strandweg, Einmündung Askaniaweg	Hindernisse (Pfosten)	
	Nußdorf, Einmündung Zur Forelle in Zum Hecht	Wegweisende Beschilderung	
Uhdingen-Mühlhofen	Mauracher Straße	Verkehrsrechtliche Beschilderung (Fahrradstraße)	
	Ehemaliger Bahndamm entlang der Kläranlage	Bauliche Ausführung (Absenkung, Belag)	
	L 201 Meersburger Straße	Verkehrsrechtliche Beschilderung (Benutzungspflicht)	

Ort	Abschnitt	Thema	
Meersburg	L 201 Unteruhldinger Straße	Verkehrsrechtliche Beschilderung (Benutzungspflicht)	■
	L 201 Unteruhldinger Straße	Verkehrsrechtliche Beschilderung (Geschwindigkeitsbeschränkung)	■
	L 201 Unteruhldinger Straße	Bauliche Ausführung (Baumschutz)	■
	L 201 Unteruhldinger Straße	Verkehrsrechtliche Beschilderung, bauliche Ausführung (Breite, Querung)	■
	L 201 Unteruhldinger Straße im Bereich Parkhaus / Bushaltestelle	Verkehrsrechtliche Beschilderung, bauliche Ausführung (Breite)	■
	Fährezufahrt B 33 bis Bismarckplatz	Verkehrsrechtliche Beschilderung, bauliche Ausführung (Breite)	■
Hagnau	Seestraße, Brücke über den Dysenbach	Hindernisse (Pfosten)	■
	Seestraße	Wegeführung, wegweisende Beschilderung	■
	Strandbadstraße bis Kirchberg	Verkehrsrechtliche Beschilderung (Fahrradstraße)	■
Immenstaad	Durchfahrt im Wäldchen bei Kirchberg	Wegeführung, bauliche Ausführung	■
	Meersburger Straße	Bauliche Ausführung, verkehrsrechtliche Beschilderung	■
	Friedrichshafener Straße (K 7745)	Bauliche Ausführung, verkehrsrechtliche Beschilderung	■
	Dornierknoten	Wegeführung, wegweisende Beschilderung	■
Friedrichshafen	B 31 westliche Gemeindegrenze bis Fischbach	Wegeführung	■
	B 31 Meersburger Straße, Stadteingang West	Bauliche Ausführung	■
	B 31 Meersburger Straße, Stadteingang West	Touristische Infrastruktur	■
	B 31 Meersburger Straße Einmündung Fischerstraße	Wegeführung, wegweisende Beschilderung	■
	B 31 Zeppelinstraße Einmündung Reiherweg	Wegweisende Beschilderung	■
	Schmidstraße, Schloßstraße, Klosterstraße	Verkehrsrechtliche Beschilderung (Fahrradstraße)	■
	Schmidstraße Einmündung Grundstraße	Wegeführung, wegweisende Beschilderung	■
	Friedrichstraße	Bauliche Ausführung, verkehrsrechtliche Beschilderung	■
	Kretzerweg	Hindernisse (Pfosten)	■

Ort	Abschnitt	Thema	
	Kretzerweg (bis Don-Bosco-Haus)	Bauliche Ausführung (Belag)	
	Don-Bosco-Haus	Wegweisende Beschilderung	
Eriskirch	Schotterwege westlich des Bahngleises	Bauliche Ausführung (Belag)	
	Bahnübergang Seestraße	Wegweisende Beschilderung	
Langenargen	Willkommensinseln	Touristische Infrastruktur, wegweisende Beschilderung	
	Bleichweg Einmündung Argenweg	Wegweisende Beschilderung	
	Bleichweg Einmündung in L 334 Lindauer Straße	Bauliche Ausführung	
Kressbronn	L 334 Argenbrücke	Bauliche Ausführung, wegweisende Beschilderung	
	L 334 Langenargener Straße Einmündung Tunauer Weg	Wegweisende Beschilderung	
	Tunauer Weg	Wegweisende Beschilderung	
	Tunauer Weg	Bauliche Ausführung (Belag)	
	Schnaidt	Bauliche Ausführung (Stacheldraht)	
	Bodanstraße Strandbad Zone 30	Verkehrsrechtliche Beschilderung (Benutzungspflicht)	
	Bodanstraße Einmündung in die Seestraße	Wegweisende Beschilderung	
	Nonnenhorner Straße	Bauliche Ausführung (Belag)	

4. Dokumentation

Sipplingen Parkplatz bei nördlicher Zufahrt zur Radbrücke



Problemstellung 2014: Wegweisung an der Zufahrt zur Radbrücke vom Parkplatz: Die Unterscheidung der Hauptroute (B 31) und Alternativroute (Steigung durch Ortsmitte) ist nicht eindeutig und nicht einfach erkennbar



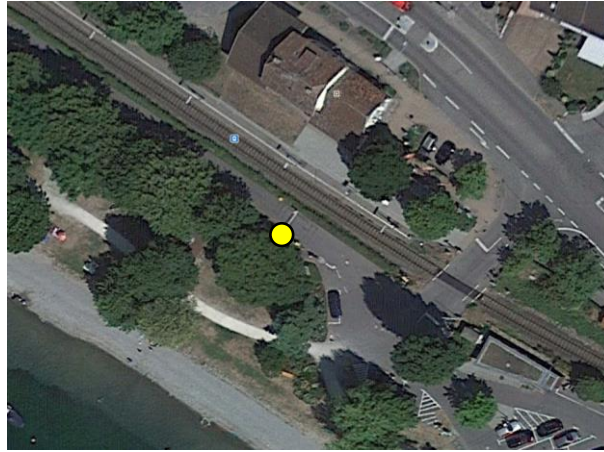
Lösungsvorschlag 2014: Haupt- und Alternativroute auf der Beschilderung besser erkennbar differenzieren

Situation 2019:



Bewertung 2019: Im Zuge der neuen RadNETZ-Beschilderung wurden die Schilderinhalt FGSV-konform angepasst: Innerörtliche Ziele werden namentlich benannt, während Routen als Logos angezeigt werden. Steigungsangaben sind als Piktogramme im Schild enthalten. Die erhöhte Position der Schilder verbessert die Erkennbarkeit.

Sipplingen Zufahrt zum Hafen West



Problemstellung 2014: Die Umfahrung der Schranke Richtung Westen ist als gemeinsamer Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO) beschildert, in Richtung Osten aber als Gehweg (Zeichen 239 StVO).



Lösungsvorschlag 2014: Zeichen 239 durch Zeichen 240 ersetzen (geringer Aufwand)

Situation 2019:



Bewertung 2019: Die Situation ist unverändert.

Sipplingen	Bahnhof
	
<p>Problemstellung 2014:</p>	<p>Es fehlt eine Informationsmöglichkeit über die Alternativroute durch die Ortsmitte, über Fahrradroutes im Bodenseekreis, die Tourist-Info, über Gasthöfe und Unterkünfte.</p>
<p>Lösungsvorschlag 2014:</p>	<p>Fahrrad-Infotafel am Bahnhof aufstellen</p>
<p>Situation 2019:</p>	
<p>Bewertung 2019:</p>	<p>Die Situation ist unverändert. Es ist zwar ein Unterkunftsverzeichnis vorhanden, aber es fehlen weiterhin eine Fahrrad-Infotafel und eine im direkten Umfeld des Bahnhofsgebäudes erkennbare Wegweisung.</p>

Sipplingen Seestraße (B 31 alt) zw. Bahnhof und Abzweigung Süßenmühle



Problemstellung 2014: Der Mischverkehr auf der Fahrbahn ist für viele Radfahrer unsicher und nicht attraktiv.

Lösungsvorschlag 2014: Bau der Alternativstrecke im Uferbereich



Bewertung 2019: Die Situation ist unverändert. Bei der Einmündung von Süßenmühle auf die Seestraße fahren viele Radfahrer, die von Osten kommen, auf dem nördlichen Gehweg weiter. Der Kfz-Verkehr nähert sich hier vom Außerortsbereich noch mit hoher Geschwindigkeit und verursacht gefährliche Situationen, so dass eine längere Fortführung des Radweges mit einer baulichen Einleitung auf die Fahrbahn erforderlich ist. In Richtung Osten fahren Radfahrer teilweise auch entgegen der Fahrtrichtung auf dem nördlichen Gehweg, um die Fahrbahn zu meiden.

Sipplingen Einmündung Gemeindestraße Süßenmühle in die B 31 alt



Problemstellung 2014: Der Bordstein beim Übergang auf Radweg ist nicht abgesenkt.



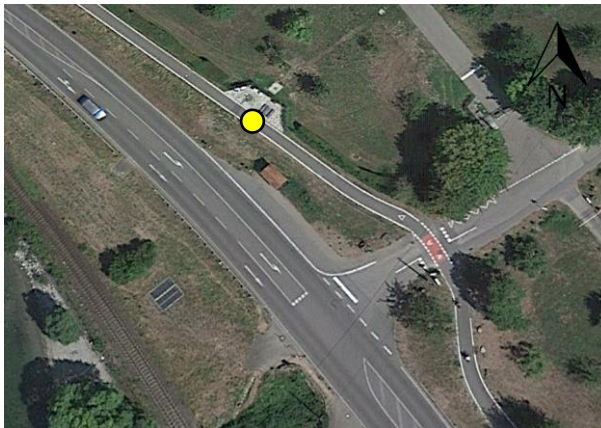
Lösungsvorschlag 2014: Bordstein absenken

Situation 2019:



Bewertung 2019: Der Bordstein ist nicht abgesenkt.
Es wurde eine Abbiegespur markiert, um die Fortsetzung des Radweges zu verdeutlichen.

Sipplingen Rastplatz (Bodensee-Wasserversorgung)



Problemstellung 2014: Öffentliche Rastplätze mit Sitzgelegenheiten sind am Bodensee-Radweg nur selten vorhanden.

Lösungsvorschlag 2014: Rastplätze einrichten

Situation 2019:



Bewertung 2019: Der neue Rastplatz ist mit einem Wasserspender ausgestattet. Es besteht die Möglichkeit, sich über die Bodensee-Wasserversorgung zu informieren.

Überlingen Radweg zwischen Süßenmühle und Goldbach



Problemstellung 2014: Der gemeinsame Geh- und Radweg ist zu schmal für Fußgänger, Inliner und Radfahrer im Zweirichtungsverkehr.



Lösungsvorschlag 2014: Verbreiterung des Radweges, ansonsten Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

Situation 2019:



Bewertung 2019: Die Situation ist weitgehend unverändert. Eine Verbreiterung nach Norden ist auf längeren Abschnitten aufgrund der vorhandenen Böschung möglich. Außerdem ist eine Reduzierung der Fahrbahnbreite der B 31 alt mittelfristig möglich, wodurch der Radweg ausgebaut werden kann. Es wurde eine Randmarkierung angebracht.

Überlingen Goldbach, Einmündung K 7772 an der Kapelle St. Sylvester



Problemstellung 2014: Die markierte Querungssituation ist mangelhaft.



Lösungsvorschlag 2014: Neugestaltung der Querung

Situation 2019:



Bewertung 2019: Die Situation ist weitgehend unverändert. Die Führung des Radverkehrs ist in beiden Fahrtrichtungen weiterhin unklar und mangelhaft ausgeführt. Radfahrer aus Westen fahren deshalb oft auf dem anschließenden Gehweg weiter. Die Wegweisung Richtung Überlingen ist schlecht erkennbar (Pfeil- statt Tabellenwegweiser). Positiv: Das Gehwegeschild Z 239 StVO wurde versetzt. Ende Juni 2019 wurde der Bordstein durch Abfräsen provisorisch abgesenkt.

Überlingen **Bahnhofstraße**



Problemstellung 2014: Mischverkehr auf der engen Fahrbahn ist für Radfahrer unkomfortabel.



Lösungsvorschlag 2014: Fahrradfreundliche Umgestaltung im Rahmen der LGS 2020

Situation 2019:



Bewertung 2019: Die Fahrbahn wurde mit einer Breite von 9,5 m gebaut. Dies ermöglicht die Markierung eines Radfahrstreifens (Zeichen 295 StVO „Breitstrich“ mit Beschilderung Zeichen 237 StVO „Radweg“). Zu den fahrbahnparallel gebauten Parkflächen ist ein Sicherheitstrennstreifen vorzusehen. Das nach der Fertigstellung der Fahrbahn als Interimslösung eingerichtete unregelmäßige Kfz-Parken und die noch fehlende Markierung einer Radverkehrsführung führen zur Gefährdung des Radverkehrs und entsprechen nicht dem Qualitätsanspruch des Bodensee-Radweges.

Überlingen Landungsplatz



Problemstellung 2014: Aus Richtung Jakob-Kessenring-Straße bei der Einmündung Marktstraße ist der Pfeilwegweiser in Fahrtrichtung geradeaus nicht erkennbar; Informationsmöglichkeiten über Fahrradrouten im Bodenseekreis, über Gasthöfe und Unterkünfte fehlen.



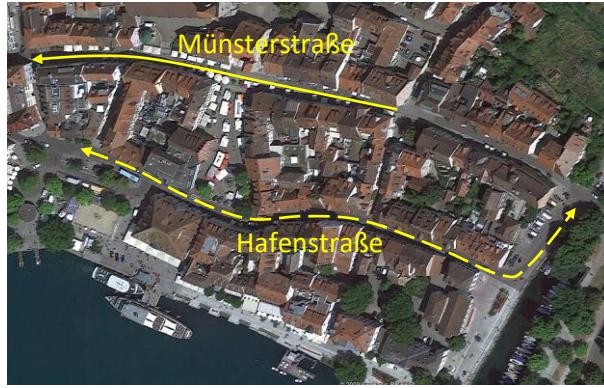
Lösungsvorschlag 2014: Tabellenwegweiser statt Pfeilwegweiser anbringen; Fahrrad-Infotafel aufstellen

Situation 2019:



Bewertung 2019: Die Wegweisung wurde zur Bushaltestelle versetzt, aber nicht durch Tabellenwegweiser ersetzt. Die Erkennbarkeit ist dadurch weiterhin mangelhaft. Infotafeln für den Radverkehr fehlen. Es wurden neue Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen.

Überlingen Münsterstraße, Radfahrverbot 10-18 Uhr



Problemstellung 2014:

Das Radfahrverbot außerhalb der Marktzeiten ist nicht angemessen. Beim Beginn des Radfahrverbots an der Radebergstraße fehlt der Hinweis auf die Weiterführung des Bodenseeradweges.



Lösungsvorschlag 2014:

Aufhebung des Radfahrverbots, evtl. Beschränkung auf Marktzeiten

Situation 2019:



Bewertung 2019:

Die geplante Umlegung des Bodensee-Radweges in die Hafenstraße in beiden Fahrrichtungen muss umgehend realisiert werden.

Überlingen Seestraße



Problemstellung 2014: Absperrpfosten gefährden Radfahrer, insbesondere Gruppen



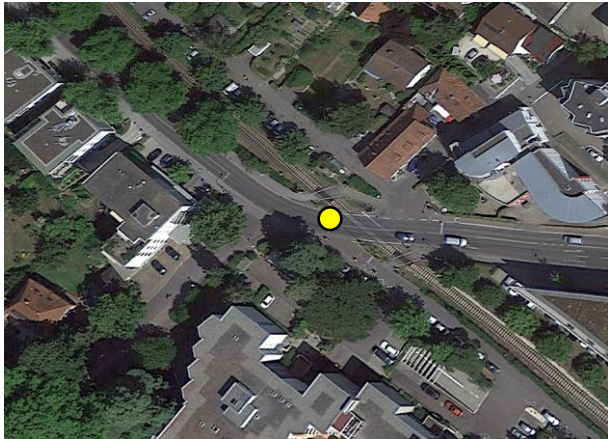
Lösungsvorschlag 2014: Pfosten dauerhaft entfernen, Verstöße von Kfz konsequent kontrollieren und ahnden

Situation 2019:



Bewertung 2019: Die Absperrpfosten sind weiterhin vorhanden und nicht markiert. Der Bodensee-Radweg verläuft nicht mehr an der Seestraße, sondern an der Mühlenstraße. Dies schmälert die Attraktivität der Route, da die Seestraße eine schöne und verkehrsarme Strecke am See darstellt.

Überlingen Bahnübergang Ost (Nußdorfer Str./Mühlenstr./Seestr./Strandweg)



Problemstellung 2014: Unklare Verkehrsführung für Radfahrer, unzureichende Verkehrsflächen, Querung der Fahrbahn im Bereich des Bahnübergangs ungesichert



Lösungsvorschlag 2014: Umgestaltung des Knotenbereiches

Situation 2019:



Bewertung 2019: Positiv ist, dass die Absperrpfosten mit der Kette entfernt wurden. Die Gesamtsituation ist allerdings unverändert problematisch. Weiterhin sind viele Radfahrer irritiert von der unklaren Verkehrsführung. Dies ist nicht nur durch die bauliche Ausführung bedingt, sondern auch durch den verbesserungswürdigen Standort der Wegweisung. Die Wegweiser befinden sich nicht in der direkten Blickrichtung des Radverkehrs bzw. sind im Sommer oft von Ästen verdeckt.

Überlingen Strandweg, Einmündung Askaniaweg



Problemstellung 2014: Absperrpfosten gefährdet Radfahrer, insbesondere Gruppen



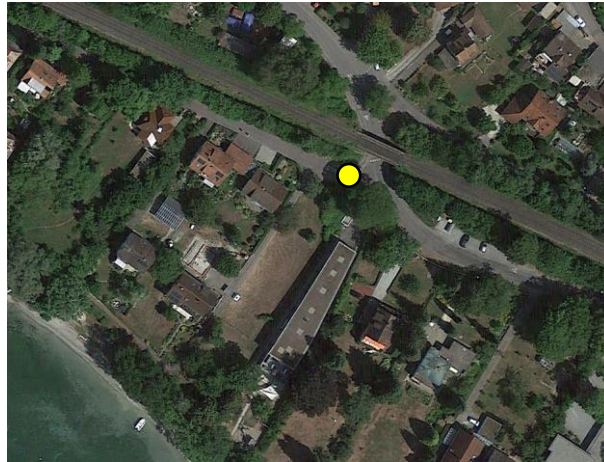
Lösungsvorschlag 2014: Pfosten dauerhaft entfernen, Verstöße von Kfz konsequent kontrollieren und ahnden

Situation 2019:



Bewertung 2019: Die Situation ist unverändert. Gerade am Bodensee-Radweg sind Absperrpfosten gefährliche Hindernisse für den Radverkehr und müssen entfernt werden. Die Fahrrad-Wegweisung ist aus Richtung Überlingen nicht erkennbar, da sie links hinter den Bäumen verdeckt ist.

Überlingen Nußdorf, Einmündung Zur Forelle in Zum Hecht



Problemstellung 2014: Beschilderung Richtung Osten fehlt



Lösungsvorschlag 2014: Tabellenwegweiser statt Pfeilwegweiser anbringen

Situation 2019:



Bewertung 2019: Die Beschilderung wurde ergänzt.

Uhdingen-Mühlhofen Mauracher Straße



Problemstellung 2014: Zu hohe Kfz-Geschwindigkeiten und nicht notwendiger Kfz-Verkehr, dadurch Gefährdung von Radfahrern und Abwertung dieser landschaftlich reizvollen Strecke



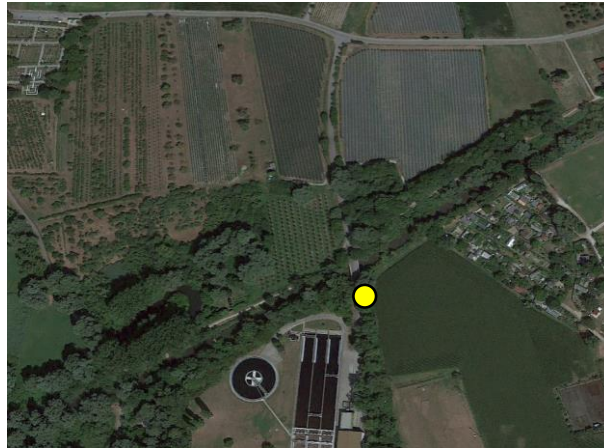
Lösungsvorschlag 2014: Einrichtung einer Fahrradstraße

Situation 2019:



Bewertung 2019: Die Situation ist unverändert. Die Fahrradstraße sollte mit baulichen Maßnahmen und mit eindeutigen Beschränkungen des motorisierten Verkehrs realisiert werden.

Uhdingen-Mühlhofen Ehemaliger Bahndamm entlang der Kläranlage



Problemstellung 2014: Wegequalität oft mangelhaft



Lösungsvorschlag 2014: Verbesserung der Oberflächenqualität und regelmäßige Kontrolle und ggfs. Ausbesserung

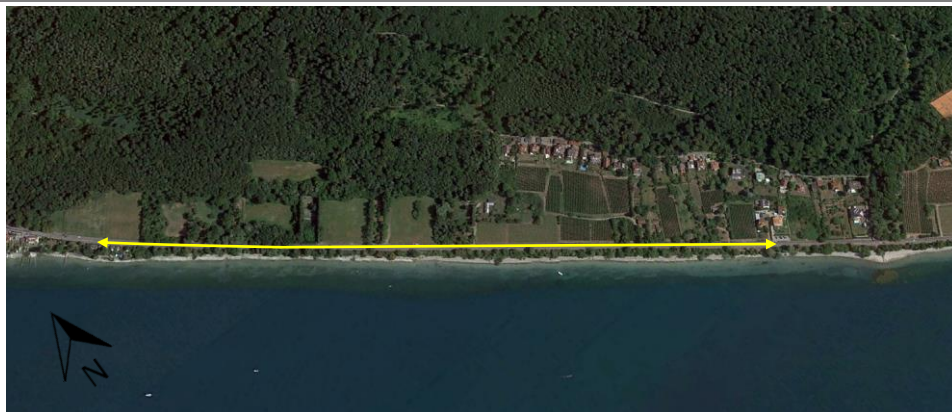
Situation 2019:



Bewertung 2019: Die Situation ist unverändert. Insbesondere der mangelhafte Bordsteinabsatz an der westlichen Zufahrt muss wegen der erheblichen Sturzgefahr umgehend saniert und zu einem ebenen Übergang umgebaut werden (Höhenabsatz 0 cm).

<p>Uhdingen-Mühlhofen</p>	<p>L 201 Meersburger Straße</p>
<p>Meersburg</p>	<p>L 201 Unteruhldinger Straße</p>
<p>Thema 2014:</p>	<p>Der Radweg war 2014 ohne Benutzungspflicht beschildert</p>
<p>Maßnahme 2014:</p>	<p>Die Wahlmöglichkeit zwischen der Fahrbahn und dem Seitenraum sollte beibehalten werden. Dies war ein Ergebnis der Landtagspetition 2008.</p>
<p>Situation 2019:</p>	
<p>Bewertung 2019:</p>	<p>Der Weg wurde in beiden Fahrtrichtungen benutzungspflichtig verkehrsrechtlich beschildert. Diese Benutzungspflicht für Radfahrer zusammen mit Fußgängern führt zu mehr Konflikten und Gefährdungen auf der hoch frequentierten Strecke.</p> <p>Die Benutzungspflicht muss wieder aufgehoben werden, um schnellen und sicheren Radfahrern die Benutzung der Fahrbahn zu ermöglichen und dadurch den Radweg für langsamen Verkehr sicherer zu machen.</p> <p>Positiv: Die vorgeschriebenen Seitenmarkierungen wurden angebracht.</p>

Meersburg L 201 Unteruhldinger Straße



Thema 2014:

In der Sommersaison war außerorts Tempo 70 angeordnet



Maßnahme 2014:

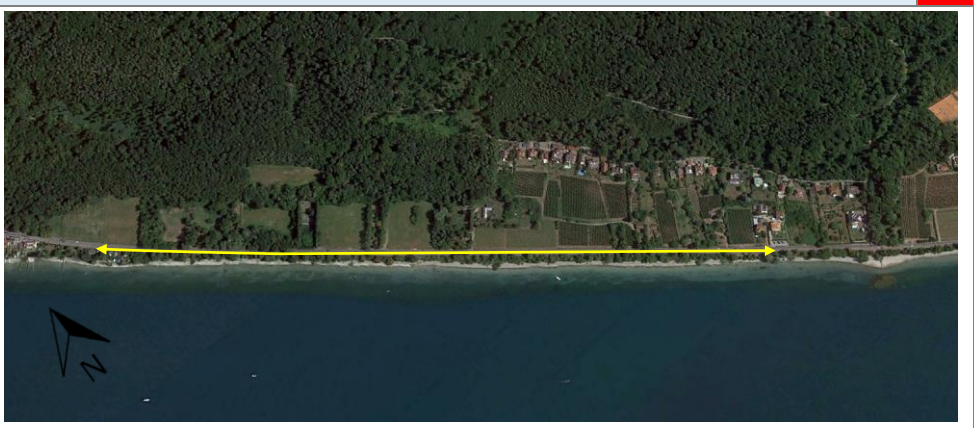

Außerorts Tempo 70 soll beibehalten werden.

Situation 2019:



Bewertung 2019:

Die Geschwindkeitsbeschränkung von saisonalem Tempo 70 wurde aufgehoben, es gilt nun ganzjährig Tempo 100. Dies ist an einem internationalen und hoch frequentierten Radfernweg nicht akzeptabel, zumal der Radweg nicht den erforderlichen Abstand zur Fahrbahn aufweist (Vorschrift mind. 1,75 m Sicherheitstrennstreifen).

Meersburg	L 201 Unteruhldinger Straße
	
Problemstellung 2014:	Durch den bituminösen Ausbau des Weges bis an den Seehag wurden insbesondere die Bäume in ihrem Wachstum beeinträchtigt.
Lösungsvorschlag 2014:	Ein naturschonender Ausbau des Weges wurde vom ADFC und von Naturschutzverbänden im Jahr 2007 in einer Petition erfolglos gefordert.
Situation 2019:	
Bewertung 2019:	Einige Bäume des Seehags am Radweg sind bereits abgestorben oder stark geschwächt.

Meersburg L 201 Unteruhldinger Straße



Problemstellung 2014: Der Übergang ist nicht sicher gestaltet (im Bereich der Baumreihe)



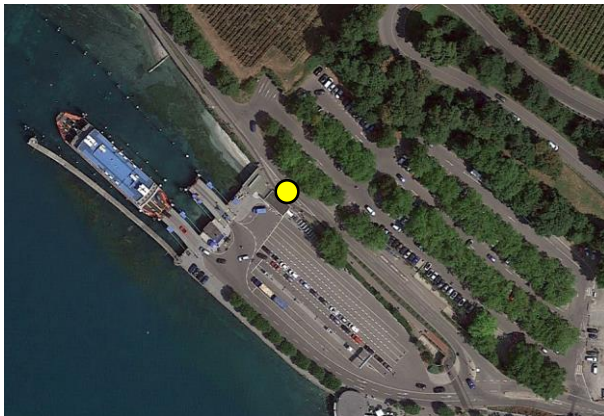
Lösungsvorschlag 2014: Querungssituation baulich absichern

Situation 2019:



Bewertung 2019: Die Situation ist unverändert.
 Die Infrastruktur wird weder den rechtlichen Anforderungen der Straßenverkehrsordnung noch dem Anspruch eines internationalen Radfernwegs gerecht. Es fehlt eine gesicherte Querung und eine ausreichend breite Wegführung für den Radverkehr.
 Die nördlich der Fahrbahn vorhandene Fläche für Kfz-Parken stünde als Fläche für eine Umgestaltung des Straßenraums zur Verfügung. Diese Parkfläche wurde aktuell neu asphaltiert.

Meersburg L 201 Unteruhldinger Straße im Bereich Parkhaus / Bushaltestelle



Problemstellung 2014: Konflikte zwischen Radfahrern und wartenden Busfahrgästen an der Haltestelle der Seelinie auf der Südseite der L201

Lösungsvorschlag 2014: Trennung des Radverkehrs vom Wartebereich der Busfahrgäste

Situation 2019:



Bewertung 2019: Die Situation ist unverändert. Die Flächen für den Radverkehr sind nicht ausreichend. Es kommt zu erheblichen Konflikten.

Meersburg Fährzufahrt B 33 bis Bismarckplatz



Problemstellung 2014: Linksseitiger rot markierter Radweg: Wegen fehlender Beschilderung ist die Befahrung des Radweges in Ost-West-Richtung nicht zulässig



Lösungsvorschlag 2014: Beschilderung mit Zeichen 1022-10 StVO „Radfahrer frei“ (keine Benutzungspflicht)

Situation 2019:



Bewertung 2019: Der Radweg wurde mit einem neuen Belag gebaut (wegen Leitungsarbeiten) und mit Zeichen 241 StVO beschildert. Dies bedeutet im Vergleich zur vorigen Regelung eine Benutzungspflicht, was für Radgruppen und sichere Radfahrer eine Verschlechterung darstellt. Eine Beschilderung mit „Radfahrer frei“ ist anzustreben.

Hagnau Seestraße, Brücke über den Dysenbach



Problemstellung 2014: Absperrpfosten gefährden Radfahrer, insbesondere Gruppen



Lösungsvorschlag 2014: Pfosten dauerhaft entfernen, Verstöße von Kfz konsequent kontrollieren und ahnden

Situation 2019:



Bewertung 2019: Die Situation ist unverändert.
Die Pfosten müssen entfernt werden, weil sie eine unverhältnismäßige Gefährdung des Radverkehrs darstellen.
Die Logik von zwei Pfosten auf beiden Brückenzufahrten ist grundsätzlich zu hinterfragen.

Hagnau	Seestraße
	
<p>Problemstellung 2014:</p>	<p>Konflikte zwischen Radfahrern, Fußgängern und Kfz aufgrund des beengten Straßenraumes</p>
<p>Lösungsvorschlag 2014:</p>	<p>Trennung der Verkehrsarten</p>
<p>Situation 2019:</p>	
<p>Bewertung 2019:</p>	<p>Die neue Führung des Bodenseeradweges sollte nach einer Saison auf ihre Akzeptanz bewertet werden. Die Beschilderung der neuen Routenführung sollte an der Abzweigung zur Kapellenstraße besser erkennbar platziert werden.</p>

Hagnau Strandbadstraße bis Kirchberg



Problemstellung 2014: Die starke Nutzung der Strecke durch den Radverkehr wird in der Infrastruktur nicht sichtbar. Auf der Straße parallel zur B 31 sind zu hohe Kfz-Geschwindigkeiten vorhanden.

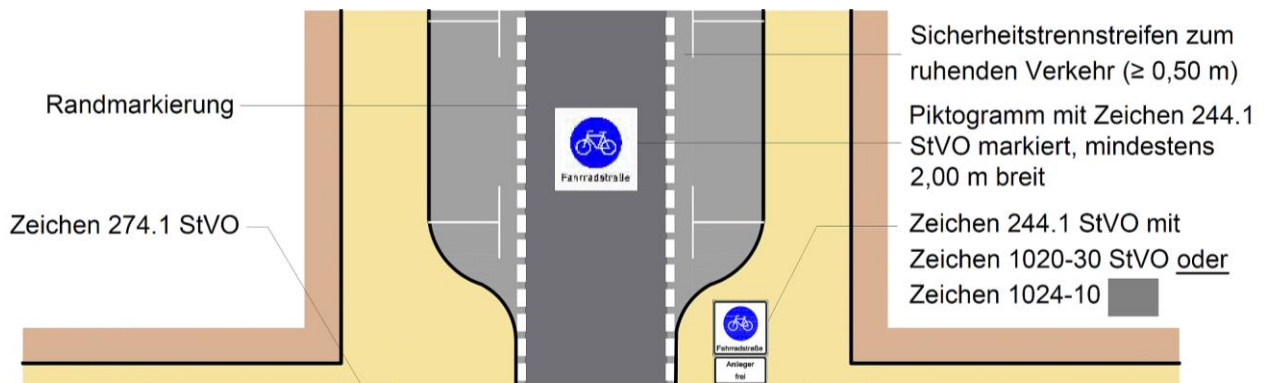
Lösungsvorschlag 2014: Verkehrsberuhigung des Abschnitts.

Situation 2019: Von der Strandbadstraße westlich des Campingplatzes bis zum Schloss Kirchberg wurde eine Fahrradstraße eingerichtet.

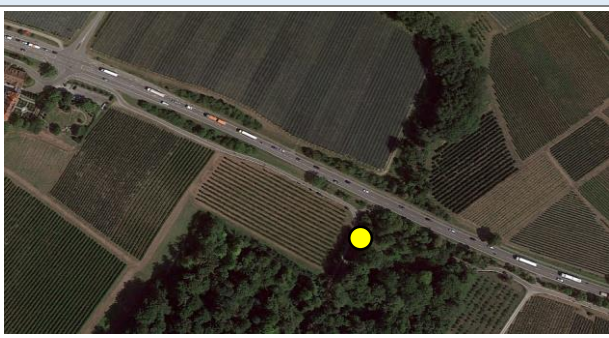




Bewertung 2019: Die 2019 eingerichtete Fahrradstraße wertet den Abschnitt des Bodensee-Radweges auf. Für Radfahrer ist die Bevorrechtigung ein Komfortgewinn, die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h bringt mehr Sicherheit.

Nachbesserungsbedarf besteht bei der Größe der Piktogramme, denn diese sind zu klein ausgeführt (mindestens 2,00 m Breite gemäß RadNETZ-Musterlösungen). Es sollten weitere Piktogramme zum Beispiel im Bereich des Strandbades markiert werden. Es fehlen Sicherheitstrennstreifen zu angrenzenden Parkplätzen.



Grafik: RadNETZ-Musterlösung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg für Fahrradstraßen

Immenstaad	Durchfahrt im Wäldchen bei Kirchberg
	
<p>Problemstellung 2014:</p>	<p>Enge Kurve bei Einfahrt in Wäldchen gefährlich wegen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Belagswechsel im Kurvenbereich ▪ Verschmutzung vor allem im Kurvenbereich ⇒ Rutschgefahr ▪ hohem Lichtkontrast ▪ Schneiden der Kurve durch Radfahrer in Ost-West-Richtung und Gegenverkehr 
<p>Lösungsvorschlag 2014:</p>	<p>Änderung der Verkehrsführung durch eine neue geradlinige Verbindung bei gleichzeitigem Rückbau der heutigen Kurve</p>
<p>Situation 2019:</p>	
<p>Bewertung 2019:</p>	<p>Der Schotterweg wurde asphaltiert. Die Kurve ist aber weiterhin problematisch. Eine Begradigung des Weges ist anzustreben.</p>

Immenstaad **Meersburger Straße**



Problemstellung 2014: Der Geh- und Radweg war sehr konfliktreich zwischen Radfahrern und Fußgängern. Die Breite des Radweges war weder regelkonform mit der VwV-StVO noch der ERA.



Lösungsvorschlag 2014: Nutzung der Fahrbahn durch den Radverkehr.

Situation 2019:



Bewertung 2019: Die Umgestaltung der Fahrbahn mit Tempo 30 und der Fahrbahnbenutzung des Radverkehrs ist zu begrüßen.

<p>Immenstaad</p>	<p>Friedrichshafener Straße (K 7745)</p>
	
<p>Problemstellung 2014:</p>	<p>Der „Radstreifen“ entspricht keinen gültigen Regelwerken für die Gestaltung von Straße oder Radwegen. Er ist zu schmal, weist Unebenheiten an den gepflasterten Abschnitten und Wurzelaufbrüche im Bereich der Bauminseln auf.</p> 
<p>Lösungsvorschlag 2014:</p>	<p>Neugestaltung der Straße gemäß der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) unter besonderer Berücksichtigung des Bodensee-Radweges.</p>
<p>Situation 2019:</p>	
<p>Bewertung 2019:</p>	<p>Die Situation ist unverändert.</p>

Immenstaad **Dornierknoten**



Problemstellung 2014: Hohes Gefährdungspotential und äußerst unattraktive Führung auf der Nordseite der B31 mit zu geringem Abstand zur Fahrbahn



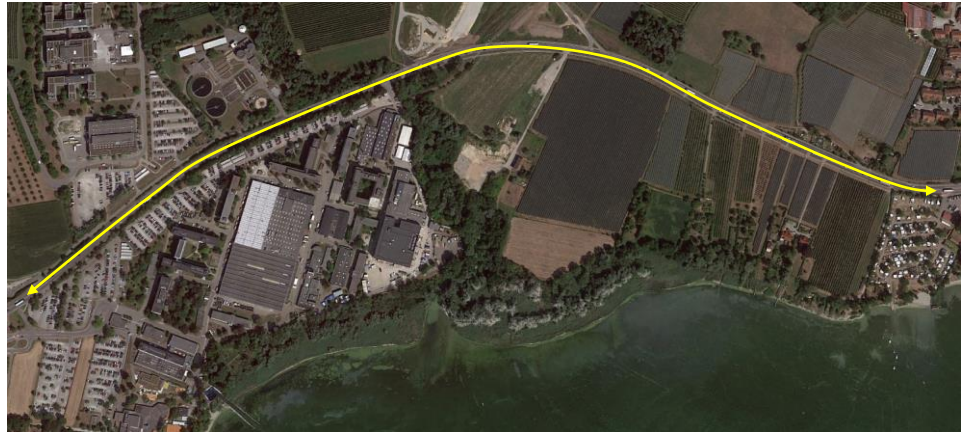
Lösungsvorschlag 2014: Verlegung des Bodenseeradweges in Ost-West-Richtung auf die Südseite

Situation 2019:



Bewertung 2019: Der Bodensee-Radweg wird nun in beiden Fahrtrichtungen auf der Südseite geführt. Es sind auf der Nordseite des Dornierknotens allerdings noch einzelne Wegweiser mit der Routenangabe des Bodensee-Radweges vorhanden. Die regelwidrige Ausführung der Radwege auf der Nordseite des Dornierknotens ist weiterhin vorhanden (zu geringe Breite des Radweges, zu geringer Abstand zur Fahrbahn).

Friedrichshafen B 31 westliche Gemeindegrenze bis Fischbach

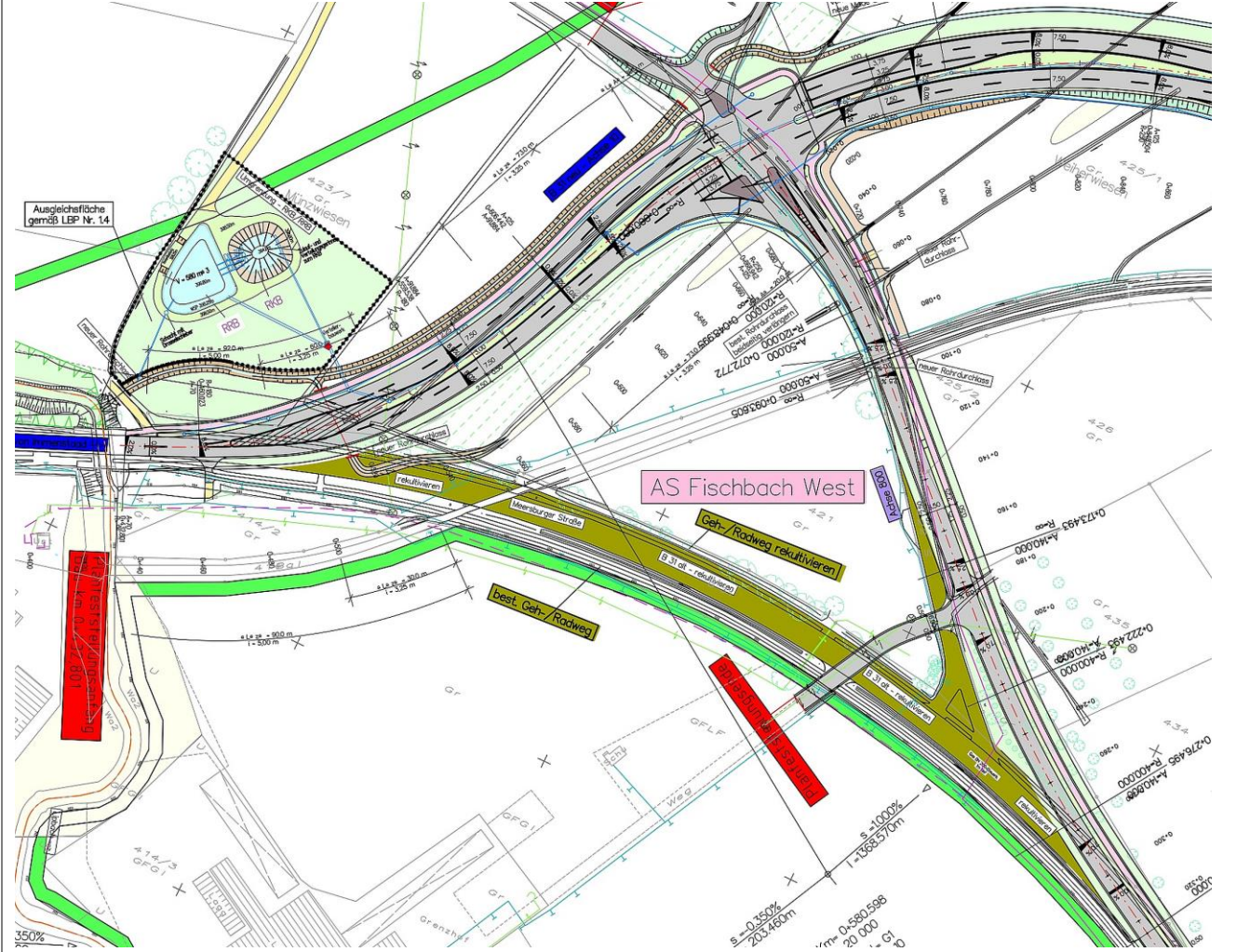


Problemstellung 2014: Die Führung des Bodenseeradweges entlang der B31 von Immenstaad bis Friedrichshafen stellt die unkomfortabelste Strecke im gesamten Verlauf des Bodenseeradweges dar.

Lösungsvorschlag 2014: Ausschilderung der sog. Hinterlandroute von der Kläranlage z.B. bis zum Eichenmühleweg (detaillierte Vorschläge des ADFC liegen vor)

Bewertung 2019: Die Situation ist unverändert.
Die Routenführung des Bodensee-Radweges in Ost-West-Richtung wird sich nach der Freigabe der B 31 neu erheblich verschlechtern, da der Anschlussknoten gequert werden muss.

Planung der B 31 neu:



Friedrichshafen B 31 Meersburger Straße, Stadteingang West



Problemstellung 2014: Mangelhafte bauliche Beschaffenheit der Radwege (Absenkungen an Einmündungen, Asphaltschäden, Kanaldeckel, Plattenbeläge)

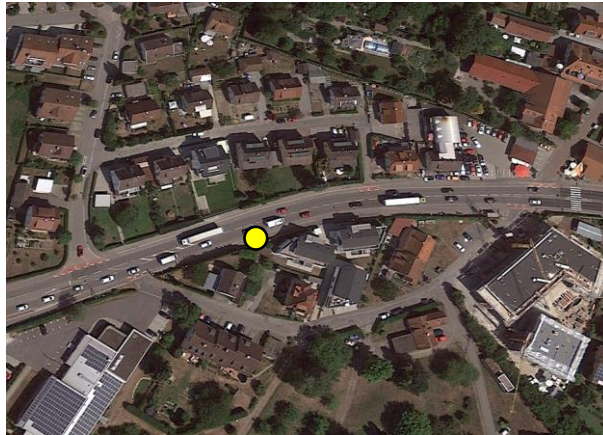
Lösungsvorschlag 2014: Bessere Instandhaltung und Sanierung der Radwege

Situation 2019:



Bewertung 2019: Die Situation ist unverändert. Am Ortseingang in Fischbach wurde das Zeichen 112 StVO „unebene Fahrbahn“ aufgestellt, um Radfahrer vor den Belagsschäden des Radweges zu warnen. Die Belagsschäden müssen kurzfristig beseitigt werden.

Friedrichshafen B 31 Meersburger Straße, Stadteingang West



Problemstellung 2014: Optisch unattraktive Begrüßung der Rad fahrenden Gäste und fehlende Informationen über radtouristische Infrastruktur



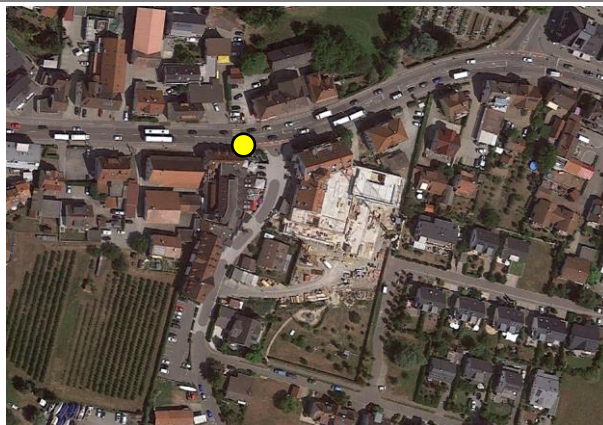
Lösungsvorschlag 2014: Fahrrad-Infotafel aufstellen

Situation 2019:



Bewertung 2019: Die Situation ist unverändert. Das Begrüßungsschild von Friedrichshafen und der Hinweis auf die Tourist-Information wurden entfernt. Es fehlt weiterhin eine Informationsmöglichkeit für touristische Radfahrer.

Friedrichshafen B 31 Meersburger Straße Einmündung Fischerstraße



Problemstellung 2014: Die beschriebene „Alternativroute mit Seezugang“ ist in West-Ost-Richtung eine attraktivere Strecke als an der B31 und bietet die Gelegenheit zum Besuch des Bodensees.
Die Route ist nicht durchgehend bis zurück zur B31 ausgeschildert und nicht Bestandteil der FGSV-Beschilderungssystems



Lösungsvorschlag 2014: Aufnahme der Alternativroute in die Hauptstrecke des Bodenseeradweges in West-Ost-Richtung

Situation 2019:



Bewertung 2019: Statt die Beschilderung zu verbessern, wurde die Ausweisung der Alternativroute zu einem der seltenen Seezugänge am Bodensee-Radweg entfernt. Dies stellt eine Verschlechterung des Angebots dar.

Friedrichshafen B 31 Zeppelinstraße Einmündung Reiherweg



Problemstellung 2014: Unklare Beschilderung: Das Logo des Bodensee-Radweges weist nach rechts, die Fortsetzung (Lindau und Stadtmitte) geradeaus ist nicht erkennbar. Für Ortsunkundige ist die Beschilderung ohne Nutzen.

Lösungsvorschlag 2014: Pfeilwegweiser durch Tabellenwegweiser ersetzen

Situation 2019:



Bewertung 2019: Die Situation ist unverändert. Im Zuge der Neubeschilderung des Bodensee-Radweges (RadNETZ) wurde dieser Standort nicht verbessert.

Friedrichshafen Schmidstraße, Schloßstraße, Klosterstraße



Thema 2014: Die Schmidstraße war die erste Fahrradstraße im Bodenseekreis und eine vorbildliche Einrichtung.

Lösungsvorschlag 2014: Einführung weiterer Fahrradstraßen



Bewertung 2019: Die Situation ist unverändert.
 Die Fortführung der Fahrradstraße im Zuge des Bodensee-Radweges durch die Schloßstraße und Klosterstraße wird von der Verkehrsbehörde blockiert.
 An der Fahrradstraße in der Schmidstraße fehlen jegliche Piktogramm-Markierungen und Sicherheitstrennstreifen der Fahrradstraße, wie sie gemäß den RadNETZ-Musterlösungen vorgeschrieben sind.



Grafik: RadNETZ-Musterlösung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg für Fahrradstraßen

Friedrichshafen Schmidstraße Einmündung Grundstraße



Problemstellung 2014: Abzweigung der Routenführung in West-Ost-Richtung schlecht erkennbar, Einmündung der Grundstraße in die Schlosstraße unübersichtlich



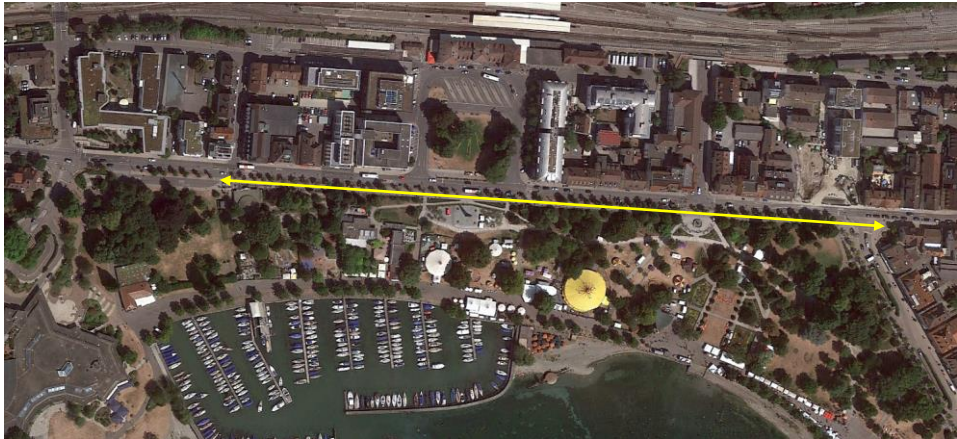
Lösungsvorschlag 2014: Verlegung der Route bis zur Einmündung der Schlosstraße in die Schmidstraße

Situation 2019:



Bewertung 2019: Es wurden neue Zwischenwegweiser angebracht, allerdings ohne Routenlogo „Bodensee-Radweg“ als Abbiegehinweis. Dies ist eine mangelhafte Ausführung. Die Verlegung der Route wurde nicht ausgeführt.

Friedrichshafen Friedrichstraße



Problemstellung 2014: Erhebliche Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern sowie zwischen Radfahrern und Radfahrern aufgrund zu geringer Breite des gemeinsamen Geh-/ Radweges



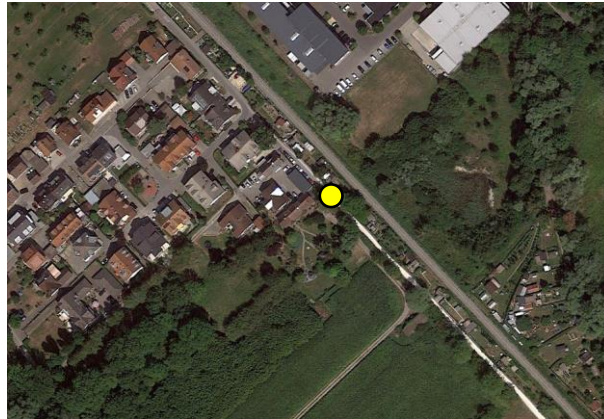
Lösungsvorschlag 2014: Umsetzung der Trennung von Fuß- und Radverkehr und Verkehrsberuhigung auf der Fahrbahn

Situation 2019:



Bewertung 2019: Die Situation ist unverändert. Die im März 2019 im Gemeinderat vorgestellten Planungsvorschläge für die Friedrichstraße sind für eine komfortable und sichere Führung des Bodensee-Radweges nicht geeignet.

Friedrichshafen **Kretzerweg**



Problemstellung 2014: Übergang von Asphaltstraße in unbefestigten Weg im Ried: Absperrpfosten gefährden Radfahrer, insbesondere Gruppen





Lösungsvorschlag 2014: Pfosten dauerhaft entfernen, Verstöße von Kfz konsequent kontrollieren und ahnden

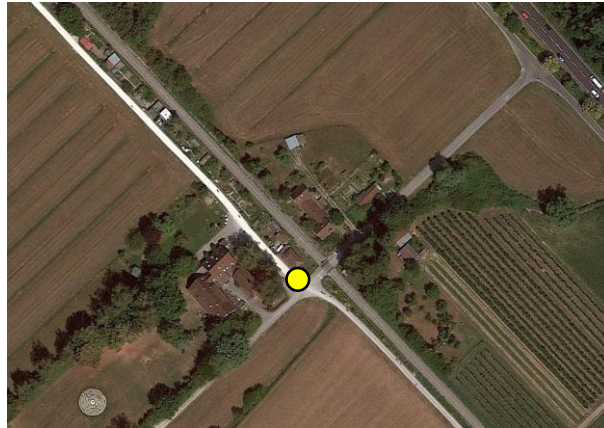
Situation 2019:



Bewertung 2019: Die Situation ist unverändert.

Friedrichshafen	Kretzerweg (bis Don-Bosco-Haus)
	
<p>Problemstellung 2014:</p>	<p>Zustand des unbefestigten Weges zwischen Schrebergärten und Ried oftmals schlecht (Schlaglöcher, Pfützen)</p> 
<p>Lösungsvorschlag 2014:</p>	<p>Einbau einer widerstandsfähigeren Decke und häufigere Wartung und Instandhaltung</p>
<p>Situation 2019:</p>	
<p>Bewertung 2019:</p>	<p>Die unbefestigte Wegeoberfläche sollte häufiger instandgesetzt werden.</p>

Friedrichshafen **Don-Bosco-Haus**



Problemstellung 2014: Pfeilwegweiser in Fahrtrichtung geradeaus nicht erkennbar



Lösungsvorschlag 2014: Tabellenwegweiser statt Pfeilwegweiser anbringen

Situation 2019:



Bewertung 2019: Der Pfeilwegweiser wurde zwar durch einen Tabellenwegweiser ersetzt, dieser ist aber durch das Bahnübergangs-Zeichen verdeckt.

Eriskirch	Schotterwege westlich des Bahngleises
	
<p>Problemstellung 2014:</p>	<p>Zustand des unbefestigten Weges im Ried oftmals schlecht (Schlaglöcher, Pfützen)</p> 
<p>Lösungsvorschlag 2014:</p>	<p>Einbau einer widerstandsfähigeren Decke und häufigere Wartung und Instandhaltung</p>
<p>Situation 2019:</p>	
<p>Bewertung 2019:</p>	<p>Die Qualität der Wege war zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme gut. Ganzjährig kann im gesamten Streckenverlauf, insbesondere in Bereich mit Kfz- und landwirtschaftlichem Verkehr, die Instandhaltung noch optimiert werden, da auch Alltagsradverkehr diese Strecke nutzt.</p>

Eriskirch **Bahnübergang Seestraße**



Problemstellung 2014: Die Pfeilwegweiser sind in Fahrtrichtung des Bodensee-Radweges nicht erkennbar.

Lösungsvorschlag 2014: Pfeilwegweiser durch Tabellenwegweiser ersetzen

Situation 2019:



Bewertung 2019: Die Situation ist unverändert.

Langenargen **Willkommensinseln**



Problemstellung 2014: Zu wenig Rastplätze und fehlende Infotafeln am Bodensee-Radweg



Lösungsvorschlag 2014: Am gesamten Bodensee-Radweg sollten Infotafeln mit Radroutenkarten und touristischen Informationen aufgestellt werden.

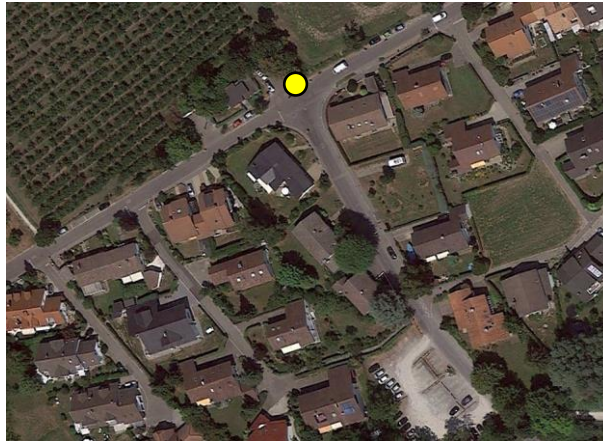
Situation 2019:



Foto 2015

Bewertung 2019: Langenargen hat mit den Willkommensinseln am nördlichen Bodenseeufer Maßstäbe gesetzt. Die Radroutenkarte der Infotafel ist sehr gut aufgebaut und wird „Schweizer Anforderungen“ gerecht.

Langeargen **Bleichweg Einmündung Argenweg**



Problemstellung 2014: Wegweiser mit Logo des Bodenseeradweges schlecht zu erkennen, da von Wegweiser nach Gohren / Argensteg verdeckt



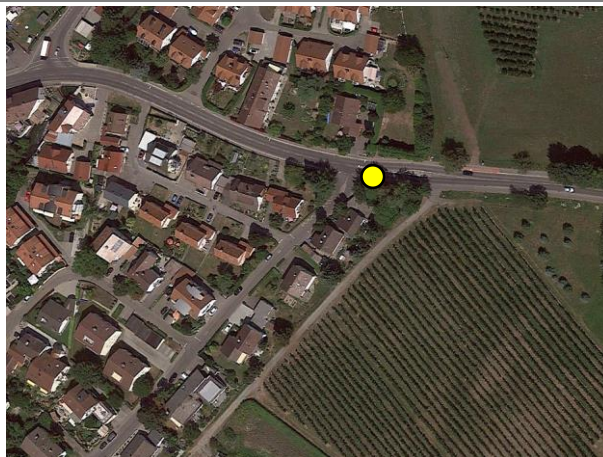
Lösungsvorschlag 2014: Montage des Wegweisers nach Gohren / Argensteg oberhalb der Wegweiser des Bodenseeradweges

Situation 2019:



Bewertung 2019: Die Beschilderung wurde angepasst.

Langenargen Bleichweg Einmündung in L 334 Lindauer Straße



Problemstellung 2014: Unklare Führung auf den Radweg Richtung Gohren mit mangelhafter Absenkung



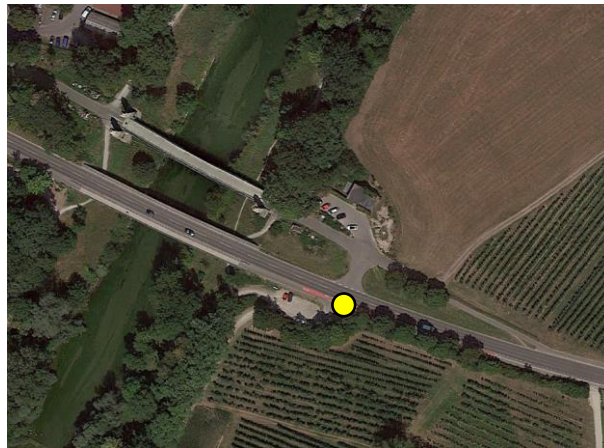
Lösungsvorschlag 2014: Verbesserung des Übergangs auf den Radweg

Situation 2019:



Bewertung 2019: Die bauliche Situation der Einmündung ist unverändert. Die Zufahrt zum Radweg sollte sicher und komfortabel befahrbar sein und die Breite des Radweges muss vergrößert werden. Positiv ist die neue Wegweisung vor der Einmündung.

Kressbronn L 334 Argenbrücke



Problemstellung 2014:

- Furt nicht fachgerecht gestaltet
- Schild „Radweg Ende“ zu früh
- Pfeilwegweiser in Fahrtrichtung geradeaus nicht erkennbar



Lösungsvorschlag 2014:

Furt ausbauen, Zeichen 237 StVO versetzen zum Ende des Radweges, Tabellenwegweiser statt Pfeilwegweiser anbringen

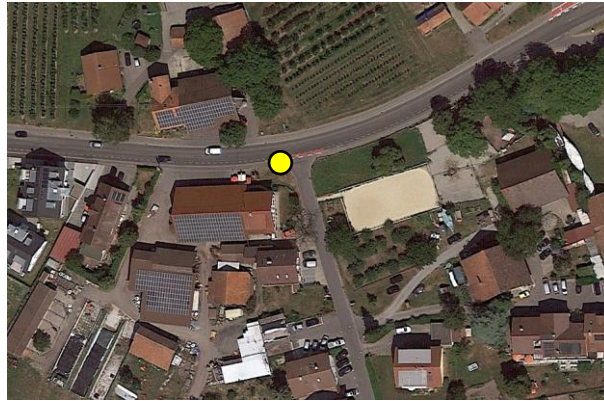
Situation 2019:



Bewertung 2019:

Die Umgestaltung der Furt ist positiv. Der Pfeilwegweiser geradeaus ist weiterhin nicht erkennbar.

Kressbronn L 334 Langenargener Straße Einmündung Tunauer Weg



Thema 2014:

Die Beschilderung ist gut sichtbar.



Lösungsvorschlag 2014:

Die Zielpiktogramme sollten in das Wegweisungsschild integriert werden (Vorgabe der FGSV).

Situation 2019:



Bewertung 2019:

Die Situation hat sich verschlechtert.
 Die Beschilderung des Bodensee-Radweges (Abzweig rechts Richtung Lindau) wurde auf die Nordseite der Fahrbahn verlegt. Dadurch ist das Schild nicht mehr in der Sichtachse der auf dem Schutzstreifen fahrenden Radfahrer.
 Der in Fahrtrichtung Westen benutzungspflichtige nördliche Radweg besitzt im Bereich der Einmündung keine Absenkung.

Kressbronn Tunauer Weg



Problemstellung 2014: Logo „Bodensee-Radweg“ fehlt im Wegweiser



Lösungsvorschlag 2014: Logo nachrüsten

Situation 2019:



Bewertung 2019: Der vorhandene Tabellenwegweiser wurde gegen einen Zwischenwegweiser ausgetauscht. Das Logo des Bodensee-Radwegs ist weiterhin nicht vorhanden.

Kressbronn Tunauer Weg



Problemstellung 2014: Belagsschäden zwischen Gohren und Schnaidt



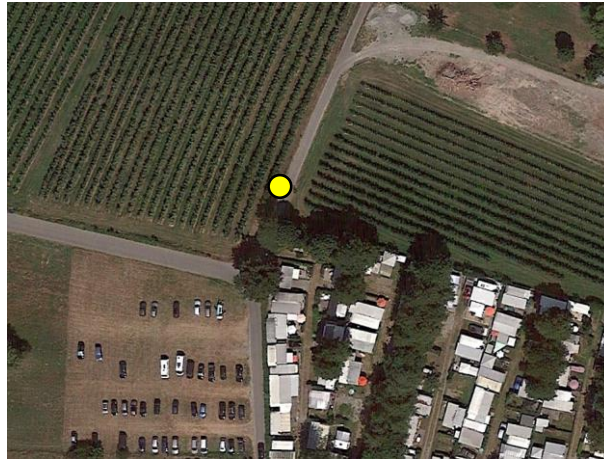
Lösungsvorschlag 2014: Belag verbessern

Situation 2019:



Bewertung 2019: Es sind teilweise tiefe Schlaglöcher vorhanden.

Kressbronn **Schnaidt**



Problemstellung 2014: Gefährdung durch rostigen Stacheldraht auf der Westseite des Weges in Schnaidt



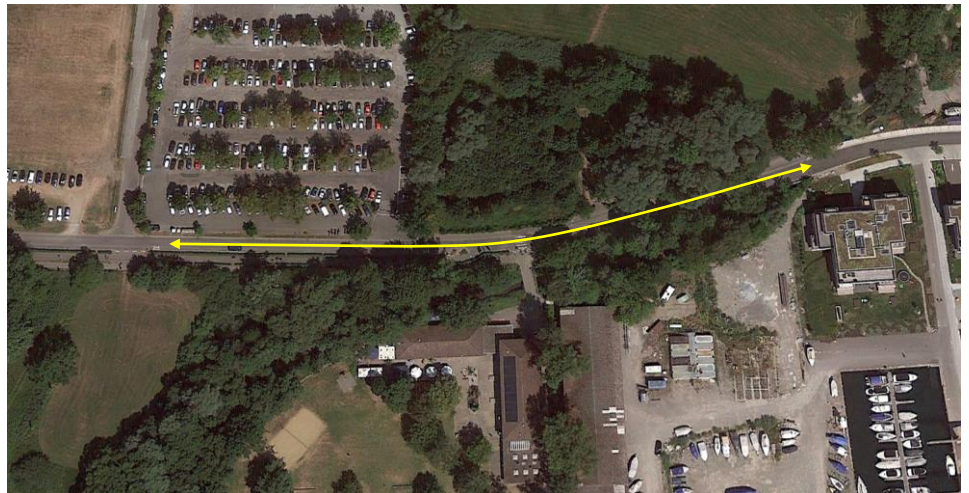
Lösungsvorschlag 2014: Stacheldraht entfernen

Situation 2019:



Bewertung 2019: Der Stacheldraht besteht weiterhin, die Gefährdung ist durch einen Maschendrahtzaun etwas reduziert worden.

Kressbronn Bodanstraße Strandbad Zone 30



Problemstellung 2014: Unzulässiger benutzungspflichtiger Radweg auf der Nord- und Südseite



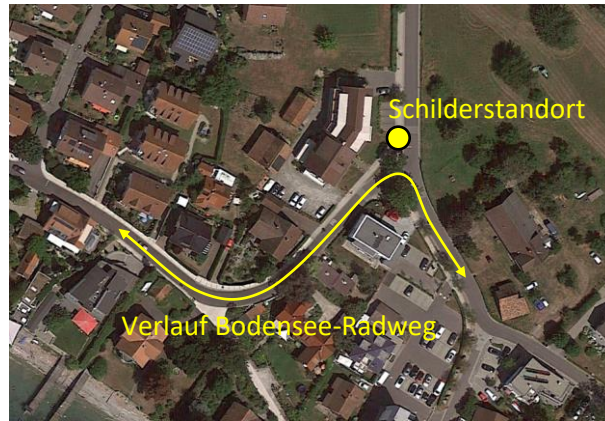
Lösungsvorschlag 2014: Benutzungspflicht aufheben (Radweg-Zeichen 237, 240, 241 gemäß § 45 StVO Abs. 1c nicht zulässig in einer Zone 30)

Situation 2019:



Bewertung 2019: Die Situation ist unverändert.

Kressbronn Bodanstraße Einmündung in die Seestraße



Problemstellung 2014: Die Wegweisung ist aus Fahrtrichtung Westen nicht erkennbar, da die Sichtachse entgegen der Fahrtrichtung ist und die Schilder an der Einmündung teilweise verdeckt sind.



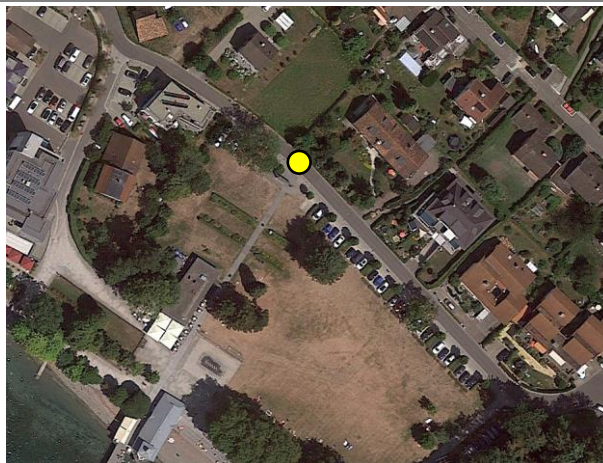
Lösungsvorschlag 2014: Besseren Schilderstandort auswählen (direkte)

Situation 2019:



Bewertung 2019: Die Situation ist unverändert.

Kressbronn Nonnenhorner Straße



Problemstellung 2014: Die erhöhte Fläche am Seegarten ist für Radfahrer sehr unangenehm. Gleichzeitig wurde eine Geschwindigkeitsdämpfung des motorisierten Verkehrs nicht erreicht.



Lösungsvorschlag 2014: Rückbau der Rampe

Situation 2019:



Bewertung 2019: Die Entfernung der Rampe (auf Initiative des ADFC) ist ein erheblicher Komfortgewinn für Radfahrer.