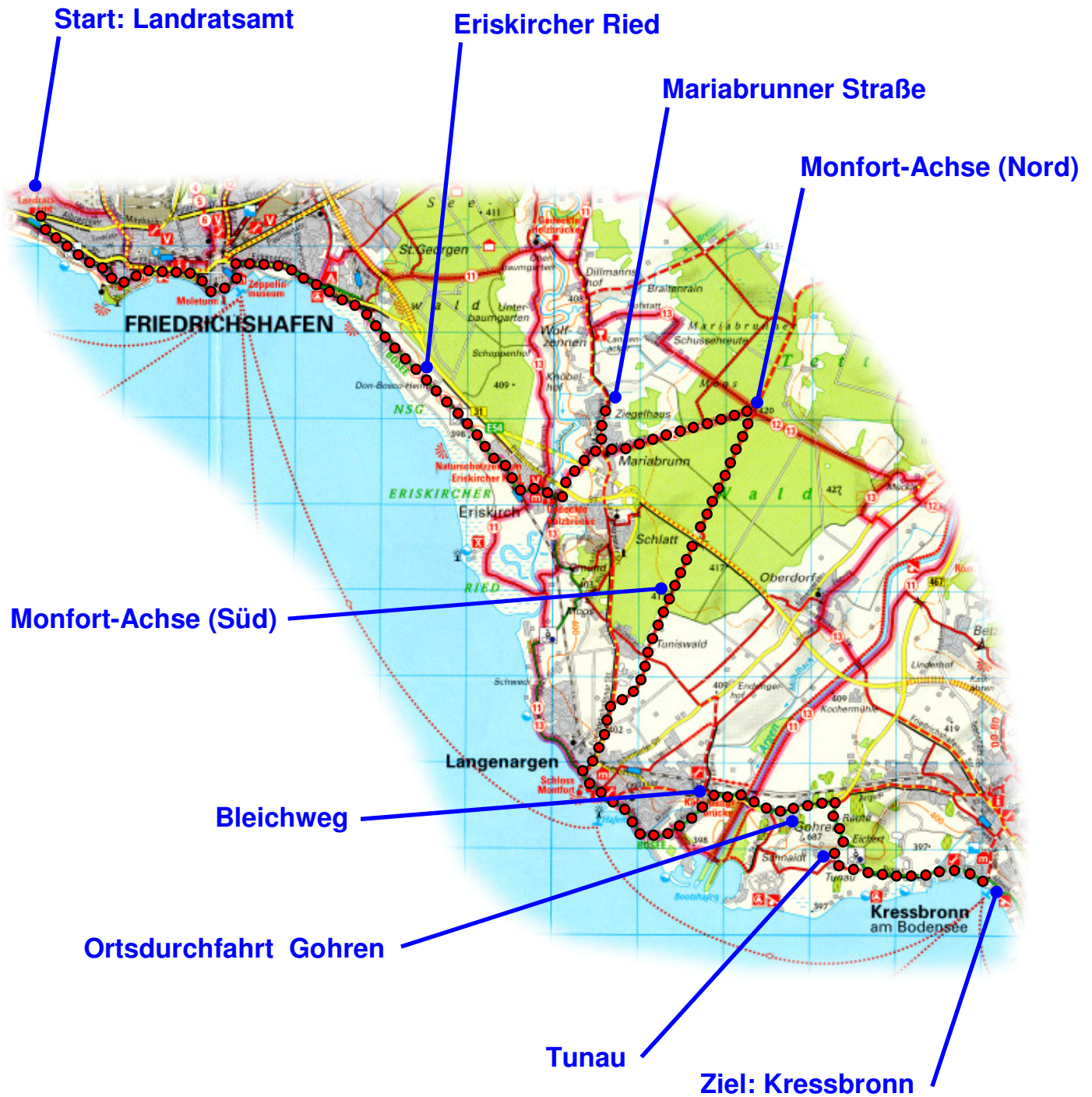


ADFC-Radtour am 22. April 2004

Radfahren zwischen Friedrichshafen und Kressbronn



Stationen, Tourverlauf



1. Eriskircher Ried: Wassergebundene Wege



Bild 1

Die wassergebundene Oberfläche des Weges entlang der Bahngleise ist ganzjährig mehr oder weniger von Schlaglöchern übersät. Verursacht werden diese Schäden von den Pkw der Schrebergarten-Anlieger und vom landwirtschaftlichen Verkehr.

Auch bei zusätzlichen Schäden wie z.B. Bauarbeiten werden die Löcher oft spät oder unzulänglich beseitigt.



Bild 2

Diese Schlaglöcher sind auf einer stark frequentierten Radroute wie dem Bodenseeradweg nicht akzeptabel.

Beim Ausweichen der Schlaglöcher kommt es bei Gegenverkehr für Radfahrer oft zu gefährlichen Situationen.

Zusammenfassung, Vorschlag des ADFC:

- o Die wassergebundenen Fahrbahnoberflächen im Eriskircher Ried sind aus Umweltschutzgründen grundsätzlich zu akzeptieren. Gleichzeitig muss diese Radroute aber auch den hohen Anforderungen eines internationalen Radfernweges gerecht werden.
- o Seit Jahren ist der bestehende Weg parallel des Bahngleises immer wieder in einem schlechten und unzumutbaren Zustand.
- o Unbefestigte Fahrbahnoberflächen sollten nicht von Kraftfahrzeugen befahren werden!
- o Bei wassergebundenen Fahrbahnoberflächen, die dennoch von Kraftfahrzeugen befahren werden, muss mit einem erhöhten Wartungsaufwand gerechnet werden. Diese Kosten sind bei der Planung und der Kalkulation des Unterhalts zu berücksichtigen.

2. Eriskirch / Mariabrunn: Mariabrunner Straße (K7780)



Bild 3

Mariabrunner Straße an der Einmündung: Kein Angebot für den Radverkehr in der Ortsdurchfahrt.



Bild 4

Photomontage

Mariabrunner Straße mit Schutzstreifen.

Vorschlag des ADFC:

- o Schutzstreifen können an der Mariabrunner Straße mit verhältnismäßig geringem Aufwand einen hohen Nutzen bringen:
 - Verdeutlichung eines Anspruchs auf Fahrbahnnutzung durch Radfahrer
 - Steigerung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr
 - Attraktivierung des Radfahrens in Mariabrunn
 - Optische Verengung der Fahrbahn ⇒ Geschwindigkeits- und Lärmreduzierung
- o Die Verkehrsbelastung (4700 Kfz/Tag bzw. SV-Anteil 3,3%) und die Fahrbahnbreite (7,5 m) der Mariabrunner Straße ermöglichen die Markierung von Schutzstreifen.

3. Tettnanger Wald: Montfortachse Nord (K7779)



Bild 5

Zur Aufrechterhaltung des Kiesabbaus wurde der nördliche Abschnitt der Montfortachse (K7779) nicht entseigtelt.



Bild 6

Die oft sehr hohen Geschwindigkeiten der Kfz stellen für eine Nutzung der Route für den Radverkehr eine Gefährdung dar. Die Route ist somit für den Radverkehr zu gefährlich.

Vorschlag des ADFC:

- o Ganzjährige Sperrung der Straße für den öffentlichen motorisierten Verkehr von der B31 bis nach Hagenbuchen.
- o „Anlieger frei“ ermöglicht ausschließlich den Betreibern des Kiesabbaus die Zufahrt.

4. Tettnanger Wald: Montfortachse Süd (K7779)



Bild 7

Der südliche Abschnitt der Montfortachse wurde entsiegelt. Die Beschilderung nach StVO ist zu verbessern (Zeichen 260 beinhaltet die Erlaubnis für Radfahrer).

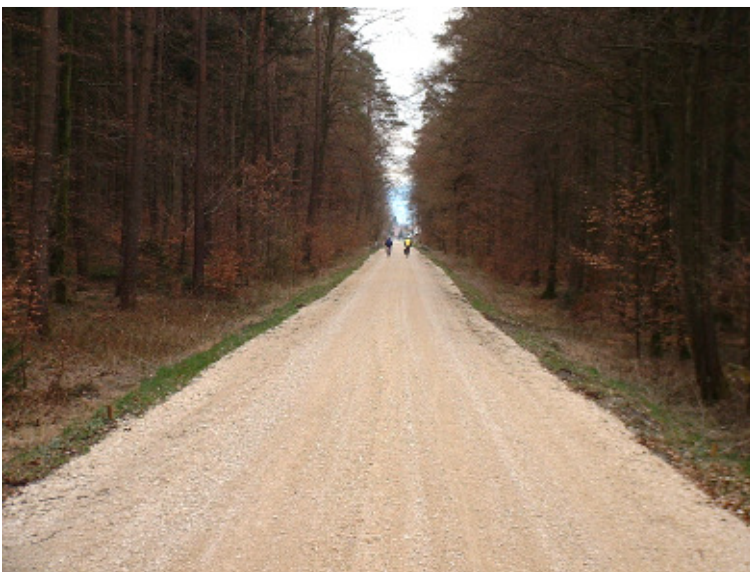


Bild 8

Der entsiegelte verkehrsberuhigte Weg ist für Radfahrer nur dann sinnvoll zu nutzen, wenn auch die Nordachse sicher zu befahren ist (siehe 3.)

Vorschlag des ADFC:

- o Sperrung der „Nordachse“ gemäß Punkt 3.)

5. Langenargen: Lindauer Straße (L334) Richtung Argenbrücke



Bild 9

Einmündung Bleichweg: Unübersichtlicher, konzeptionsloser Schilderwald



Bild 10

Bodenseeradweg an der Lindauersstraße (L334): Ungeschützte Querung der Fahrbahn außerorts (100 km/h)



Bild 11

Wegweisung für Ortskundige an der Argen: Wo geht's hier zum Bodensee-Radweg? Etwa direkt durch die Argen?



Bild 12

Die Kabelhängebrücke ist ein anspruchsvolles Hindernis für Radfahrer: Der Abstand der Absperrpfosten von 1,0 m ist für Fahrradanhänger oder Tandems eine Herausforderung. Zur Erinnerung: Die Pfosten sollen Pkw vom Befahren der Brücke abhalten; Pkw sind ca. 1,7 m breit.

Vorschlag des ADFC:

- o Fahrradwegweisung nach dem Stand der Technik (FGSV, [1], [2]).
- o Fortsetzung des Radweges über die Argenbrücke der L334 Richtung Gohren.
- o Entfernung der Pfosten an der Hängebrücke oder Änderung auf vernünftigen Abstand (ca. 1,5 m).

6. Kressbronn: Ortsdurchfahrt Gohren



Bild 13

Radfahrer fahren derzeit durch Gohren auf dem gegenläufigen Geh- und Radweg auf der Nordseite der Fahrbahn.

Nicht nur im Sommer ist diese Radverkehrsführung inakzeptabel, besonders an den Einfahrten.

Eine nicht StVO-konforme Radverkehrsanlage!



Bild 14

Am östlichen Ortsende verschmälert sich der Radweg zusätzlich.

Auf der Südseite steht Fläche zur Schaffung eines sicheren Radweges zur Verfügung.



Bild 15

Bei der Kreuzung der L334, der K7705 (Argenstraße) und der Straße nach Tunau könnte ein Radweg an der Südseite einen sicheren und komfortablen Anschluss Richtung Kressbronn schaffen.

Vorschlag des ADFC:

- o Beidseitige Schutzstreifen durch Gohren, außerorts Radwege auf der Südseite der L334.

7. Tunau: Fehlender Radweg, unklare Wegweisung und enge Wege



Bild 16

Radweg aus Richtung Gohren, Einmündung bzw. Radweg Ende (Kreuzung der L334 / K7705).

Der folgende Abschnitt des Bodenseeradweges durch Reute bis zur Einmündung nach Tunau (Bild 17) ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten „nicht komfortabel“ zu radeln.



Bild 17

An der Einmündung nach Tunau herrscht ein unübersichtlicher und ungeordneter Schilderwald.



Bild 18

Die Fahrradwegweisung an der Weggabelung in Tunau ist irreführend und widersprüchlich.



Bild 19

Der Weg von Tunau nach Kressbronn ist zu schmal und beidseitig von Stacheldraht umzäunt.

Vorschlag des ADFC:

- o Fahrradwegweisung nach dem Stand der Technik (FGSV, [1], [2]).
- o Schaffung eines Radweg-Lückenschlusses von der Kreuzung der L334 / K7705 durch Reute bis zur Einmündung nach Tunau.



- o Verbreiterung des Weges Tunau - Kressbronn und Entfernung des Stacheldrahtes (siehe auch Entwicklungskonzept Bodenseeradweg [3])

Literaturhinweise

- [1] Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 1998

- [2] Fahrradwegweisung; Fakten, Argumente, Forderungen (Nr. 3)
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC),
Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL), 1999

- [3] Entwicklungskonzept Bodenseeradweg, Schlussbericht
Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG, Brugg (CH),
Landratsamt Bodenseekreis, Amt für Kreisentwicklung, Juli 2002



ADFC Kreisverband Bodenseekreis
Werastraße 64
88045 Friedrichshafen

Tel. 07541/28129
Tel. gesch. 07541/774454
bodenseekreis@adfc-bw.de
www.adfc-bw.de/bodenseekreis

ADFC-Radtour

ST 2004-04-24

Gemeinsamer Sport fördert den Dialog

FRIEDRICHSHAFEN (ral) - Zu einer gemütlichen Radtour durch den östlichen Bodenseekreis zwischen Friedrichshafen und Kressbronn haben sich gestern 19 Entscheidungsträger aus Landkreis und Kommunen getroffen. Gemeinsam diskutierten die Politiker über den Zustand der Radwege.

„Je mehr man miteinander radelt, desto besser kann man miteinander arbeiten“, sagte Bernhard Glatthaar vom Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) und eröffnete damit die inzwischen dritte Radtour mit Entscheidungsträgern aus Landkreis und Kommunen. Mit von der Partie war auch Dezernentin Sabine Reiser vom Amt für Kreisentwicklung.

Los ging's am Landratsamt: 20 Räder auf dem Weg nach Kressbronn boten ein imposantes Bild. „Guck mal Mama, ganz ganz viele Radler“, schrie ein kleines Mädchen seiner Mutter quer über die Straße aufgeregt zu. Angesprochen werden sollten einige heikle Stellen der Radwege im östlichen Bodenseekreis, beispielsweise die Strecke zwischen dem Seewiesenesch und dem Don-Bosco-Haus. Die

wassergebundene Oberfläche (fest und dennoch aus Umweltschutzgründen einigermaßen wasserdurchlässig) weist hier einige große Schlaglöcher auf. „Durch das Slalomfahren sind gefährliche Kontakte mit dem Gegenverkehr fast unumgänglich“, beschwerte sich Glatthaar. Willi Schöllhorn von der Unteren Naturschutzbehörde verteidigte die Oberfläche, denn ein geteilter Boden „stellt eine unüberwindbare Barriere für Kleinstlebewesen dar“. Eriskirchs Bürgermeister Markus Spieth sieht einen geteerten Weg als nicht so tragisch an. Angesprochen wurde zudem der Wunsch, in der Mariabrunner Straße Schutzstreifen für Radfahrer einzurichten. Das Haupt-Gegenargument von Bürgermeister Spieth: „Es gibt links wie rechts von der Straße parallele Wege, die durch die ganze Ortschaft führen.“ Weiteres Beispiel der Kritik ist die Strecke von Gohren nach Kressbronn. Hier gibt es entweder sehr schmale oder gar keine Radwege parallel zur Straße.

Klar ist: Kein entscheidungstragendes Gremium kann sich nur auf die Wünsche der Radler konzentrieren. Doch: Der gemeinsame Sport fördert den Dialog.



Entscheidungsträger und Radler im Gespräch: Bernhard Glatthaar vom ADFC (rechts) weist auf Mängel der Radwege hin. Foto: Ralf Liptau

Heute im Lokalen

ZITAT DES TAGES

„Je mehr man miteinander radelt, desto besser kann man miteinander arbeiten“,

behauptet Bernhard Glatthaar vom Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC).

ERSIKIRCH · LANGENARGEN · KRESSBRONN
OBERTEURINGEN · MECKENBEUREN · TETTANANG

SAMSTAG, 24. APRIL 2004

ADFC-Radtour nach Kressbronn

Verbesserungen vorgeschlagen

Zum dritten Mal hatte der ADFC zu einer „Erfahrungstour“ eingeladen, die dieses mal in den östlichen Bodenseekreis führte. Mitarbeiter des Landratsamtes, des Straßenbauamtes Überlingen, Kreisräte und Mitarbeiter der Gemeindeverwaltungen radelten zusammen und besahen sich die „Schwachpunkte“.

VON
SUSANN GANZERT

Eriskirch/Langenargen/Kressbronn – Wassergebundene Wege im Eriskircher Ried, ein Schutzstreifen für die Mariabrunner Straße und durch Gohren, die Sperrung der K 7779 im Tettnanger Wald, eine neue einheitliche und vor allem gut leserliche Beschilderung der Radwege im gesamten Bodenseekreis und Lichtung des bestehenden Schilderwalds, Entfernung der Pfosten an der Kabelhängebrücke, Verbreiterung des Radweges Tunau-Kressbronn. Einfach so durch den östlichen Teil des Bodenseekreises bei schönstem Wetter radeln, war nicht das Ziel der nunmehr dritten „Erfah-

rungstour“, zu der der ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) am Donnerstagnachmittag eingeladen hatte.

Rund 20 Radler machten sich vom Landratsamt auf den Weg, um die Tour einmal mit den Augen der Radfahrer zu befahren, die die Radwege so komfortabel und sicher wie möglich haben wollen: einig waren sich alle darüber, dass es sich bei strahlendem Sonnenschein, super Blick und angenehmen Temperaturen hervorragend Rad fahren lässt. Ansonsten gingen die Meinungen oft auseinander, denn es gibt für den ADFC einiges, das besser gemacht werden müsste, auch im Sinne eines touristischen Radwegeangebots, der ja immerhin über den internationalen Radfernweg führt.

Mit Bürgermeister Markus Spieth hatte Bernhard Glatthaar vom ADFC im Eriskircher Ried gleich den richtigen Ansprechpartner für das Thema wassergebundene Wege, die aus Umweltschutzgründen grundsätzlich von den Radfahrern akzeptiert werden. Allerdings, so die Forderung, müssten die stark beanspruchten Wege entlang des Bahngleises, die zum Teil auch von den Landwirten befahren werden, öf-



Am Bleichweg in Kressbronn traf die „Erfahrungstour-Gruppe“ erstmals auf die neuen vorgeschriebenen Fahrradwegweiser, die ADFC-Mitglieder am Morgen angebracht hatten.

BILDER:
GANZERT

ter gewartet werden als bisher. Wenige Kilometer radelten die Gruppe auf der stark befahrenen Mariabrunner Straße. Hier wünscht sich der ADFC einen beidseitigen Schutzstreifen. Bürgermeister Spieth hielt hart dagegen, nicht nur weil auf der Kreisstraße ein hohes Verkehrsaufkommen verzeichnet wird, sondern weil durch die Wohngebiete links und rechts der Mariabrunner Straße kombinierte Geh- und Radwege führen.

Davon überzeugten sich die Radfahrer selbst auf dem Weg in den Tettnanger Wald und hin zur Monfortachse, der K 7779. Wie bestellt, rasten die

Kieslaster, Motorräder und Autos auf der schnurgeraden Straße an der Gruppe vorbei. „Das gebe einen Superradweg von Tettanang nach Langenargen“, schwärmte Bernhard Glatthaar von der Idee, die Straße an den Wochenenden für den motorisierten Verkehr zu sperren. Vehementer Widerspruch von einigen Seiten, weil dadurch die Autofahrer weiter eingeschränkt würden. Eine ähnliche Überlegung gebe es im Rahmen des „Regionalen Landschaftsparks Ravensburg-Friedrichshafen“, um so die beiden Montfortschlösser verkehrstechnisch zu verbinden. Lob gab es vom ADFC

für die neue Unterführung der B 31 vom Tettnanger in den Tuniswald, die direkt auf einem schnurgeraden und renaturierten Weg in Richtung Langenargen führt. In Langenargen, Tunau und Kressbronn gab es besonders in Sachen Radwegbreite und Straßenquerung einige Hinweise und gewichtige Gegenargumente der Behörden. Es gab aber auch einiges Lob vom ADFC an die Behörden: „Vor zwei Jahren hätte ich nicht gedacht, dass wir heute so weit sind“, sagte Bernhard Glatthaar. Jetzt geht es daran, einige der neuen Vorschläge zu prüfen und die neuen Schilder anzubringen.

Mittwoch, 28. April 2004

Aus der Region

SEEWOCHE Nr. 18 • Seite 11

ADFC-Radwege-Test im Kreis: Sehr gut bis mangelhaft



Nicht einer Meinung Ludwig Gebhard und der ADFC.



Neue Perspektiven: Verkehrsdezernentin Sabine Reiser.



Gruppenbild mit ADFC und Behörden.



Kreisentwickler Wilfried Franke on Tour.



Solche Schilder wünscht sich der ADFC. Fotos: wak

Radstreckentest im Bodenseekreis: Alle einhalb Jahre lädt der ADFC Behördenvertreter, Kommunalpolitiker und Bürgermeister zu einer Radtour der besonderen Art ein. Dieses Mal ging's von Friedrichshafen nach Kressbronn. Für die Strecke und die Beschilderung gab's die Noten sehr gut bis mangelhaft.

► Bodenseekreis (wak)

Sehr gut: Mit dabei bei der Tour waren die Stadt- und Kreisräte Erich Habisreuther (FWW) und Magda Krom (CDU) aus Friedrichshafen, der Eriskircher Bürgermeister Markus Spieth, das Straßenbauamt Überlingen sowie das Landratsamt mit Verkehrsdezernentin Sabine Reiser, Kreisentwickler Wilfried Franke und Ludwig Gebhard, Leiter des Verkehrs- und Schifffahrtsamtes. Bernhard Glatthaar vom ADFC führte die VIP-Tour auf dem Bodensee Radweg und über Hinterlandrouten durch das östlichen Kreisgebiet.

Sehr gut: Ziel des Radwegechecks ist es – im vergangenen Jahr radelten die Behördenvertreter im westlichen Kreisgebiet – Planern, Kommunalpolitikern und Entscheidern die Verkehrsinfrastruktur im Kreis aus Sicht der Fahrradfahrer vorzuführen.

Genau das ist dem ADFC bei der dritten Route über Schot-

ter-Pisten im Eriskircher Ried und entlang schnell befahrener Kreisstraßen wie im Tettlinger Wald gelungen. Verkehrsdezernentin Sabine Reiser, die ihren Bodenseekreis ansonsten meistens mit dem Blick aus der Windschutzscheibe erfährt oder als Fußgängerin erlebt, hat die „Erfahrung“ mit dem Rad am Tourziel in Kressbronn ausdrücklich gelobt. Sehr gut.

Sehr gut auch für die Route: Sie führte von Friedrichshafen nach Eriskirch und Mariabrunn. Von dort ging es auf der (CDU) aus Friedrichshafen, der Eriskircher Bürgermeister Markus Spieth, das Straßenbauamt Überlingen sowie das Landratsamt mit Verkehrsdezernentin Sabine Reiser, Kreisentwickler Wilfried Franke und Ludwig Gebhard, Leiter des Verkehrs- und Schifffahrtsamtes. Bernhard Glatthaar vom ADFC führte die VIP-Tour auf dem Bodensee Radweg und über Hinterlandrouten durch das östlichen Kreisgebiet.

Themen waren: Die Schlaglöcher in wassergebundenen Wegen im Eriskircher Ried - ADFC-Note mangelhaft: Die wassergebundene Oberfläche ist ein Muss wegen der Kleinlebewesen im Schutzgebiet, so Willi Schöllhorn vom Umweltschutzamt des Landratsamtes.

Nachteil: Die Unterhaltskosten für solche Wege sind, wenn sie auch von Kraftfahrzeugen bebahrt werden, um ein Vielfaches höher. Bernhard Glatthaar bemängelt, dass die Schlaglöcher auf einer stark frequentierten Radroute wie dem Bodensee Radweg nicht akzeptabel seien. Ausweichen bei Gegenverkehr führe immer wieder zu gefährlichen Situa-



Normalerweise erlebt sie den Kreis mit dem Blick aus der Windschutzscheibe oder zu Fuß: Sabine Reiser mit Bernhard Glatthaar.

tionen. Sein Vorschlag: Runter mit dem motorisierten Verkehr vom Schotterweg – und weniger Schlaglöcher.

Thema Mariabrunner Straße in Eriskirch - ADFC-Note mangelhaft: Hier wünscht sich der ADFC einen Schutzstreifen für Fahrradfahrer. Unnötig, sagt der Eriskircher Bürgermeister Spieth. Radler könnten parallel verlaufende Straßen benutzen

und die Straße sei für einen Streifen sowieso zu schmal. Thema die Montfortachse durch den Tettlinger Wald - ADFC-Note mangelhaft. Wegen des Kiesabbaus ist die Montfortachse Nord, die Direktverbindung zwischen dem Tettlinger Schloss und dem Schloss Montfort in Langenargen, nicht entsiegelt worden. Weil Autos, Motorräder und Kieslasten auf der Strecke mit extremem hohem Tempo fahren, können Radler die Kreisstraße nicht gefahrlos benutzen. Glatthaar kritisiert: „Die Route ist für den Radverkehr einfach zu gefährlich.“ Sein Vorschlag: Sperrung für den motorisierten Verkehr wenigstens am Wochenende. Thema Kabelhängebrücke - ADFC-Note mangelhaft: „Die Kabelhängebrücke ist ein anspruchsvolles Hindernis für Radfahrer“, so Glatthaar. Der Abstand der Absperrpfosten von einem Meter sei für Fahrradanhänger und Tandems eine Herausforderung. Thema Radweg von Tunau nach Kressbronn - ADFC-Note mangelhaft: Der Weg, vorbei an Wiesen und blühenden Obstbäumen ist schmal und auf beiden Seiten von Stacheln umzäunt. Das gefällt zwar auch der Gemeinde Kressbronn nicht, die angrenzenden Grundstücke sind aber in Privatbesitz. Der Kressbronner Bürgermeister Edwin Weiss stieß übrigens ganz zum Schluss auch noch zur Gruppe Radwegweiser, die mindestens

einen Meter groß sind. Auf den weißen Schildern mit grünem Rand stehen das Fern- und Nahziel und beispielsweise das Symbol des Bodenseeradwegs. Auch Wilfried Franke würde gern noch mehr solcher Schilder aufstellen und aus dem Bodenseekreis sogar eine Modellregion machen. Das Problem ist die Finanzierung. Das Land hat abgewunken. Um Geld aus dem Interreg-Programm zu bekommen, bräuchte Franke Partner in der Schweiz oder Vorarlberg. Dort aber gibt es bereits eine bessere Radweg-Beschilderung. Thema Kabelhängebrücke - ADFC-Note mangelhaft: „Die Kabelhängebrücke ist ein anspruchsvolles Hindernis für Radfahrer“, so Glatthaar. Der Abstand der Absperrpfosten von einem Meter sei für Fahrradanhänger und Tandems eine Herausforderung. Thema Radweg von Tunau nach Kressbronn - ADFC-Note mangelhaft: Der Weg, vorbei an Wiesen und blühenden Obstbäumen ist schmal und auf beiden Seiten von Stacheln umzäunt. Das gefällt zwar auch der Gemeinde Kressbronn nicht, die angrenzenden Grundstücke sind aber in Privatbesitz. Der Kressbronner Bürgermeister Edwin Weiss stieß übrigens ganz zum Schluss auch noch zur Gruppe Radwegweiser, die mindestens



Magda Krom und Erich Habisreuther.



Wenig Platz für Radler - und viel für Autos.



Bernhard Glatthaar im Gespräch mit Markus Spieth.



Solche kleinen Schilder mögen Fahrradfahrer nicht.