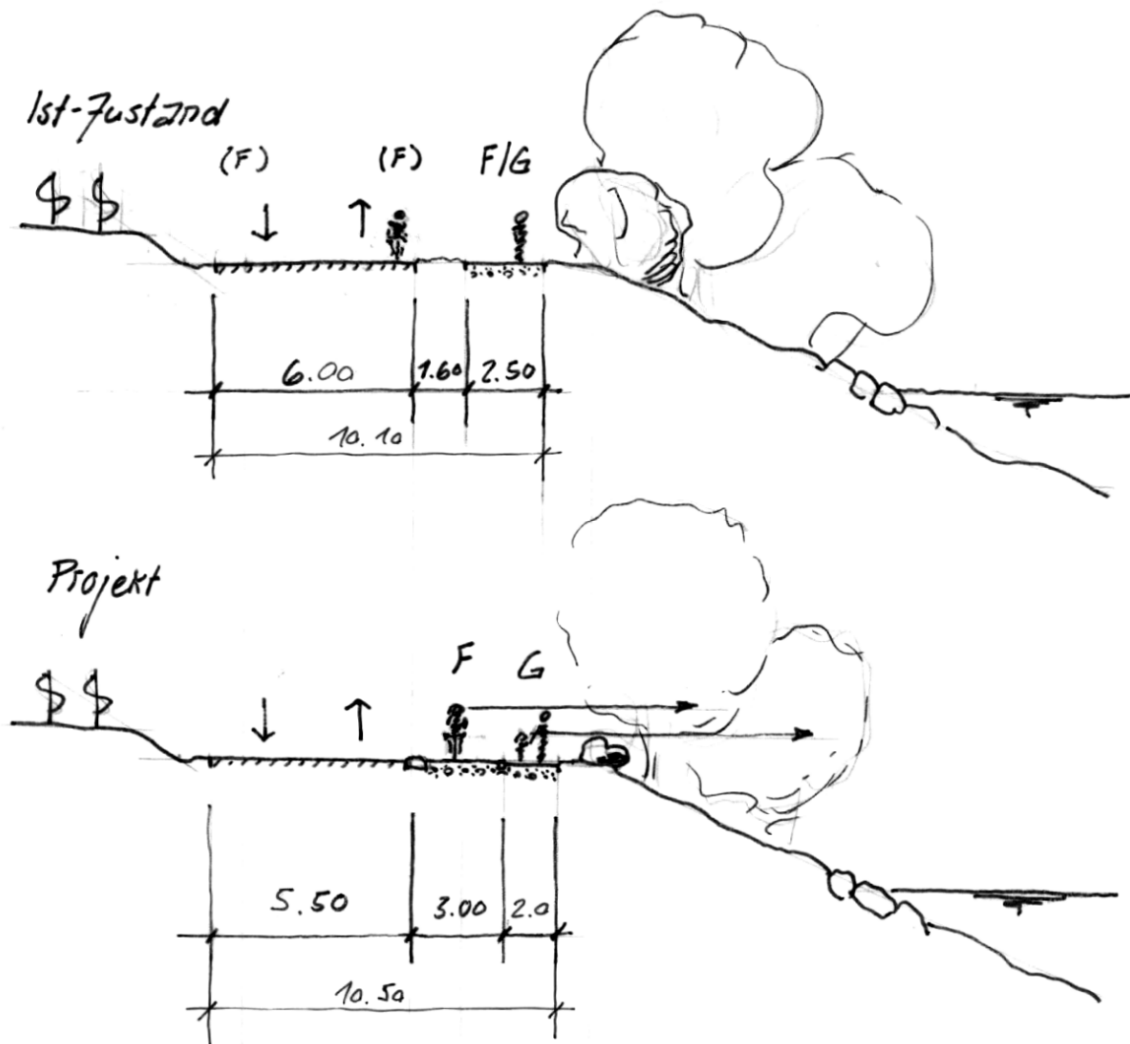


ADFC-Landkreisradtour am 26. April 2006

# Radfahren an der L201 zwischen Unteruhldingen und Meersburg



metron

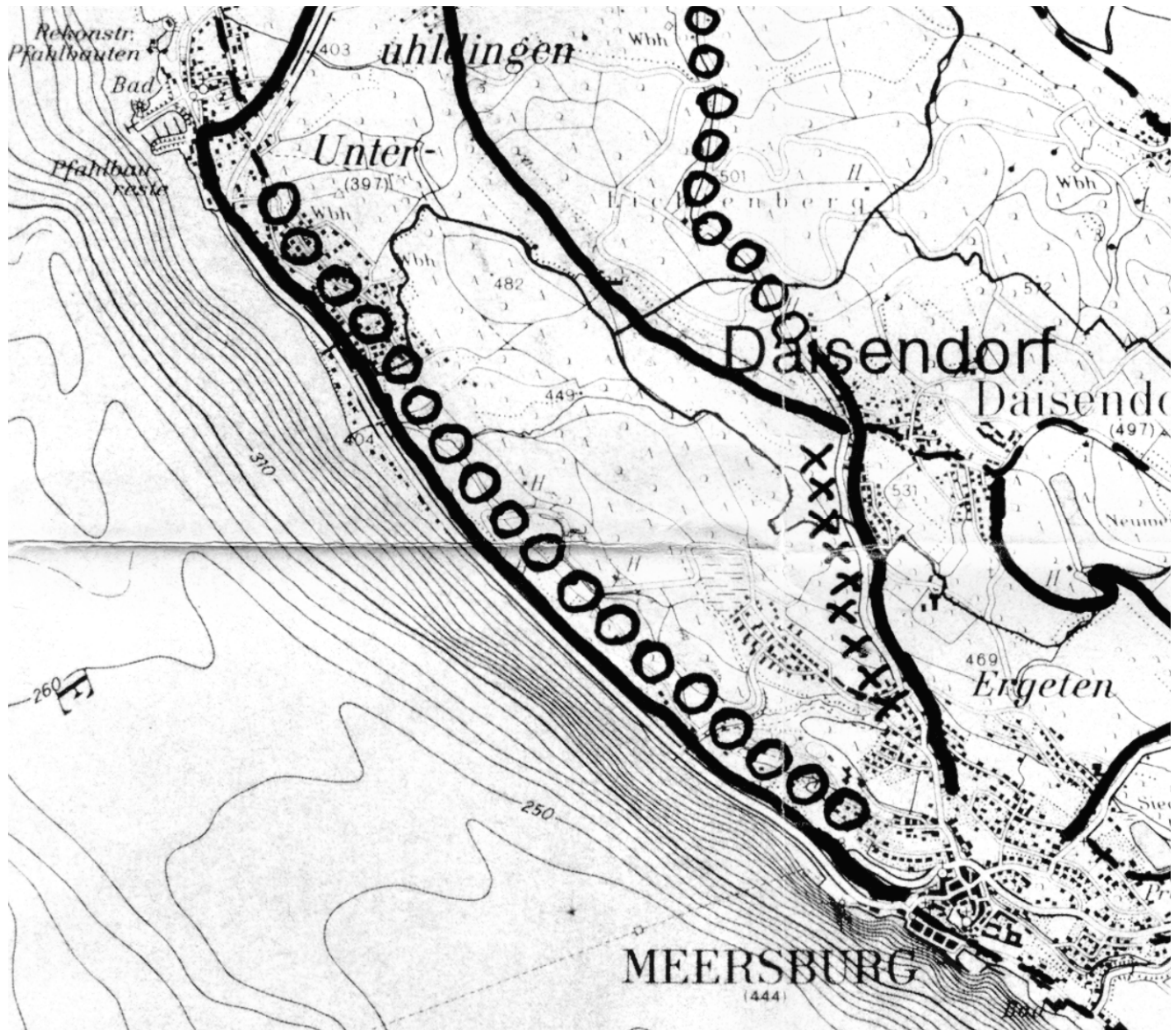
**Radfahren an der L201 zwischen Unteruhldingen und Meersburg**

**Tourverlauf**



Radfahren an der L201 zwischen Unteruhldingen und Meersburg

1. Kreis-Radwegenetzkonzeption, 1997



- Radwege (Bestand)
- - - - - Wirtschaftswege, weniger stark befahrene Straßen
- oooo Maßnahmen (übergeordnete Netzfunktion)
- xxxx Maßnahmen (ergänzende Netzfunktion)

Die **Radwegenetzkonzeption** des Bodenseekreises von 1997 [1] gibt an der L201 zwischen Meersburg und Unteruhldingen einen Radweg als **Bestand** (————) an (welcher mittlerweile zum Gehweg mit Freigabe für Radfahrer umgewandelt wurde).

Gleichzeitig wurde die Notwendigkeit einer **Maßnahme** angezeigt (oooo).

**Radfahren an der L201 zwischen Unteruhldingen und Meersburg**

**2 a) L201 Unteruhldingen - Meersburg**



**Radfahren an der L201 zwischen Unteruhldingen und Meersburg**



Radfahren an der L201 zwischen Unteruhldingen und Meersburg



## Radfahren an der L201 zwischen Unteruhldingen und Meersburg

### 2 b) Querung und Fahrt entlang der B33 in Meersburg



#### **Zusammenfassung:**

##### Zu 2a) L201 Unteruhldingen-Meersburg

- o Der Abschnitt Unteruhldingen-Meersburg gehört zu den am höchsten frequentierten Abschnitten des gesamten Bodenseeradweges.
- o Der Radverkehr zwischen Unteruhldingen und Meersburg, vor allem der touristische Radverkehr, wird auf den bestehenden Wegen weder sicher noch komfortabel geführt.
- o Die heutige Radverkehrsführung entspricht nach Einschätzung des ADFC nicht der StVO.
- o Auch dem ganzjährig auftretenden Radverkehr (z.B. Pendler nach Konstanz) wird keine angemessene Wegeführung angeboten.
- o Die Fahrbahnnutzung der L201 durch Radfahrer birgt aufgrund der zulässigen Geschwindigkeiten der Kfz (70 km/h im Sommer, 100 km/h im Winter), aber auch wegen der z.T. deutlich höheren Geschwindigkeiten und dem Aggressionspotential vieler Kfz-Lenker erhebliche Gefahren. Der Großteil der Radfahrer nimmt deshalb von einer Benutzung der Fahrbahn Abstand.
- o Der für Radfahrer freigegebene Gehweg ist nicht leistungsfähig und führt zu Konflikten mit dem Fußverkehr. Gleichzeitig steht der Gehweg „Radfahrer frei“ nicht uneingeschränkt dem Fußverkehr zur Verfügung; zu Fuß gehen ist an diesem Abschnitt nicht attraktiv.

##### Zu 2b) Fährezufahrt Meersburg / B33

- o Die Unterordnung des Radverkehrs an der Querung über die B33 an der Zufahrt zur Fähre wird der verkehrlichen Bedeutung des Bodenseeradweges nicht gerecht.
- o Der Radweg an der B33 von der Fähre zur Unterstadt Meersburg entspricht nicht den Anforderungen an einen hoch frequentierten Radweg. Auch der Fußverkehr leidet erheblich unter der heutigen Situation und Platzknappheit.

**Fazit: Im gesamten Streckenverlauf besteht dringender Handlungsbedarf!**

## Radfahren an der L201 zwischen Unteruhldingen und Meersburg

---

### 3. Entwicklungskonzept Bodenseeradweg

- o Das vom Kreistag zustimmend zur Kenntnis genommene „Entwicklungskonzept Bodenseeradweg [2]“ führt eine klare Bestandsaufnahme der Situation durch und bringt ausgewogene Lösungsvorschläge vor (siehe Anlagen).
- o Die Kompetenz des Büros „Metron“ beim Entwurf von Verbesserungsvorschlägen für den Radverkehr wurde u.a. beim Radverkehrskonzept Friedrichshafen (2000) eindrücklich unter Beweis gestellt.

### 4. Fazit und Forderung des ADFC

- o Der Bodenseeradweg ist ein großer touristischer Anziehungspunkt der Region mit bedeutendem wirtschaftlichem Potential. Während andere Regionen in Deutschland und im benachbarten Ausland z.T. große Anstrengungen zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur unternehmen, sind am Bodenseeradweg seit längerer Zeit zahlreiche Problemstellen zwar erkannt, aber nicht gelöst worden.
- o Der Weg entlang der L201 zwischen Unteruhldingen und Meerburg ist für den Radtourismus, aber auch den Alltagsradverkehr in seiner heutigen Form nicht mehr akzeptabel.
- o Als einer der bedeutendsten Fernradwege Deutschlands sowie als Route im entstehenden europäischen Netz entspricht dieser Abschnitt nicht den Anforderungen, die an Fahrkomfort und Verkehrssicherheit gestellt werden müssen.
- o **Der ADFC unterstützt deshalb die Vorschläge des „Entwicklungskonzeptes Bodenseeradweg“ zur Neugestaltung der Verkehrsflächen in vollem Umfang und fordert deren engagierte Umsetzung (Maßnahmen Nr. 13 bis 15).**
- o **Eine Priorisierung dieses Streckenabschnittes vor allen anderen Radwegmaßnahmen im Bodenseekreis und ein geschlossenes Vorgehen aller Verantwortlichen in Politik und Verwaltung ist die Voraussetzung.**

### 5. Literaturhinweise

- [1] Radwegenetzkonzeption, Fortschreibung 1997  
Landratsamt Bodenseekreis, Amt für Kreisentwicklung
- [2] Entwicklungskonzept Bodenseeradweg, Juli 2002  
Landratsamt Bodenseekreis, Amt für Kreisentwicklung

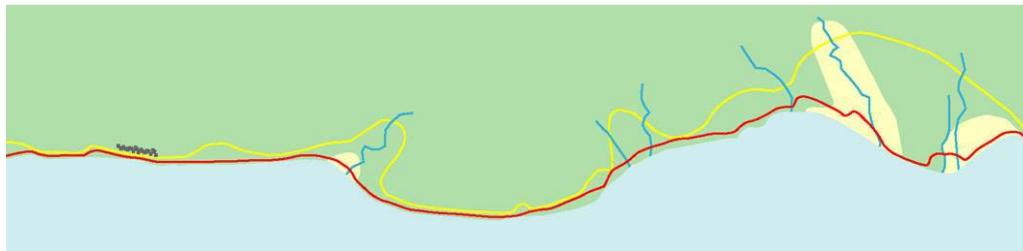


ADFC Kreisverband Bodenseekreis  
Werastraße 64  
88045 Friedrichshafen  
Tel. 07541/28129 oder /774454  
bodenseekreis@adfc-bw.de  
www.adfc-bw.de/bodenseekreis



Architektur | Raumentwicklung | Verkehr | Landschaft | Umwelt

metron



## **Entwicklungskonzept Bodenseeradweg**

*Schlussbericht*

**Landratsamt Bodenseekreis, Amt für Kreisentwicklung**

*18. Juli 2002*



LANDRATSAMT  
BODENSEEKREIS

**Anlage: Entwicklungskonzept Bodenseeradweg, Juni 2002**

metron

<i>Landratsamt Bodenseekreis</i>				<i>Massnahmenblatt</i>
<b>Ort und Bezeichnung:</b> von Unteruhldingen bis Meersburg, Rastplatz			<b>Nr. 13 bis</b>	
<b>Massnahmentyp:</b> Rastplatz				
<b>Situation:</b> Am Seeufer, relativ schmal und mit Höhendifferenz von ca. 2-3m zwischen Radweg und Seeufer. Eventuelle Präsenz von privaten Grundstücken.				
<b>Problembeschrieb:</b> Fehlende Rast- und Beobachtungsmöglichkeiten. Fehlende offene Blickbeziehungen zum See. Enger Raum mit Höhenunterschied. Landschaftsschutzgebiet.				
<b>Entwurfsgrundsatz:</b> Nachdem die Strecke der Radroute das Siedlungsgebiet von Unteruhldingen verlassen hat, wird seeseitig ein Rastplatz mit Sitz- und Liegemöglichkeiten zur Verfügung gestellt. Auswahl der Standorte in Zusammenarbeit mit den Naturschutzbehörden. Es sind nur ein paar wenige präzise Interventionen vorgesehen.				
<b>Realisierung</b>				
<i>Handlungsbedarf</i>	<i>Nutzen</i>	<i>Aufwand</i>	<i>Chancen</i>	<i>Durchführung</i>
hoch	hoch	mittel	mittel	...
<b>Angaben zur Entwurf</b>				
<i>Situation</i>	<i>Q-Schnitt</i>	<i>Perspektive</i>	<i>Fotos</i>	<i>Andere Planungen</i>
ja	nein	ja	ja	SBA, Projekt, 1986

**Anlage: Entwicklungskonzept Bodenseeradweg, Juni 2002**

## metron

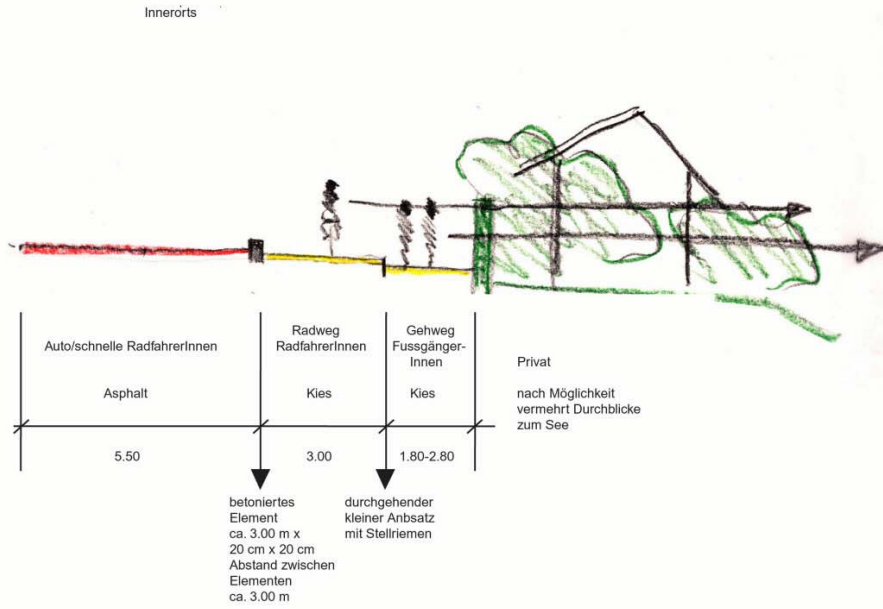
<i>Landratsamt Bodenseekreis</i>		<i>Massnahmenblatt</i>		
<b>Ort und Bezeichnung:</b> Unteruhdingen – Meersburg mit bestehenden Autoparkplätzen		Nr. <b>14</b>		
<b>Massnahmentyp:</b> Trennverkehr				
<b>Situation:</b> a) Vom Gehau - Bach bis zu einem kleinen Park. Schmalere Gehweg (Radfahrer frei) unbefestigt; einseitige Parkmöglichkeit b) Nach dem kleinen Park, durch Baumallee getrennte Führung; einseitige Parkmöglichkeit Spannender Kontrast dieser offenen, grünen Landschaft gegenüber dem geschlossenen mineralen Raum der Altstadt Meersburg. Spazieren am See ist hier die Attraktion.				
<b>Problembeschrieb:</b> Beliebte Rad- und Wanderstrecke auf schmalen gemeinsamen Geh- und Radweg. Um dies zu entschärfen ist das Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt (ca. 3km, Tempolimit 70). Einer der am heftigsten kritisierten Bodenseeroutenabschnitte. Einseitige Parkmöglichkeit entlang der Strasse, ohne Gebühr (Pendler, Besucher). Die Parkplätze belegen einen sehr wertvollen Platz aus der Sicht des langsamen Verkehrs.				
<b>Entwurfsgrundsatz:</b> Der Vorschlag geht davon aus, dass keine privaten Parzellen beansprucht werden. Die Parkplätze müssen aber entfernt werden, und ein Teil der Böschung wird beansprucht. Der Radweg ist unbefestigt und wird mit einem Grünstreifen (a) oder einem Geländer (b) von der Fahrbahn getrennt. Die FussgängerInnen bewegen sich seeseitig des Radweges und sind mit einem kleinen Absatz von den RadfahrerInnen getrennt. Die Breite der langsamen Spur (Radweg + Gehweg) beträgt neu 5,5m; der Radweg selbst ist 3m breit und der Gehweg 2,5m. In der Situation (a) muss die Strasse auf Kosten der Parkplätze und der Böschung verbreitert werden. In der Situation (b) sind Gehweg und Radweg durch die bestehende Baumallee getrennt; die Verbreiterung ist auf Kosten der Parkplätze möglich, ohne bestehende Mauern zu beanspruchen. Der Grünstreifen (a) besteht aus Ufergehölz, welches periodisch und auf unterschiedlichen Abschnitten auf den Stock gesetzt wird. Es entsteht somit eine natürliche Hecke in verschiedenen Wachstumsstadien. Die jüngeren Stadien geben den Blick auf die Strasse frei (zum Beispiel auf die Hälfte der Länge). Das gleiche gilt für den "Seehag" (gesamte Ufervegetation), zum Beispiel ein Drittel der Länge gibt Blick auf der See. Der Eingriff in den Seehag ist aus dem Gesichtspunkt der Naturschutzbehörden als problematisch zu betrachten. Auf der Fahrbahn gilt Tempolimit 60 km/h. Die Mittellinie wird entfernt. Alternative Parkmöglichkeiten müssen gesucht werden (neues Parkhaus beim Hafen, P+R oberhalb von Meersburg mit Busverbindungen).				
<b>Realisierung</b>				
<i>Handlungsbedarf</i>	<i>Nutzen</i>	<i>Aufwand</i>	<i>Chancen</i>	<i>Durchführung</i>
sehr hoch	hoch	hoch	gering (Parkierung)	...
<b>Angaben zur Entwurf</b>				
<i>Situation</i>	<i>Q-Schnitt</i>	<i>Perspektive</i>	<i>Fotos</i>	<i>Andere Planungen</i>
nein	ja	nein	ja	SBA, Projekt, 1986

**Anlage: Entwicklungskonzept Bodenseeradweg, Juni 2002**

## metron

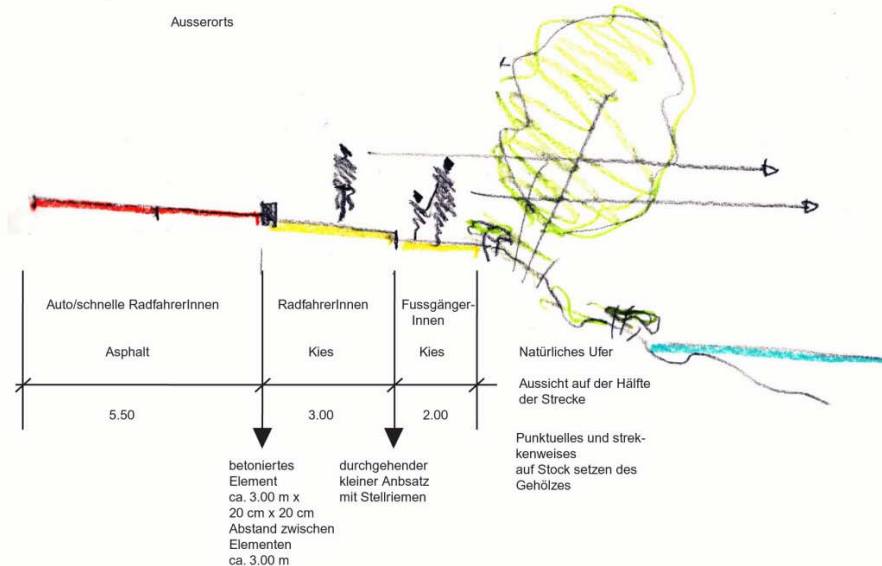
<i>Landratsamt Bodenseekreis</i>				<i>Massnahmenblatt</i>	
<b>Ort und Bezeichnung:</b> Hafenanlage Meersburg				Nr. <b>15</b>	
<b>Massnahmentyp:</b> Trennsystem, Gestaltung					
<b>Situation:</b> Zufahrten zum Fährhafen: L201 Meersburg - Unteruhldingen, B33 nach Meersburg. Grosses Verkehrsaufkommen zum Hafen von der B33 - L201 und umgekehrt. Grosse Parkplatzanlagen nördlich der Strecke B33 - L201 (Parkhaus und zentrale Parkplätze). Die Bodensee Radroute befindet sich am südlichen Rand der Strecke B33 - L201 und ist eine der beliebtesten Strecken. Grosses Fussgängeraufkommen vom Hafen zur Altstadt Meersburg. Teil der beliebten Promenade zwischen Meersburg und Unteruhldingen.					
<b>Problembeschrieb:</b> Zu wenig Platz und schlechte Räume für FussgängerInnen und RadfahrerInnen. Die Zufahrt zum Hafen dominiert den Raum und die Verkehrsorganisation. Die Verbindung Meersburg - Unteruhldingen ist untergeordnet. FussgängerInnen müssen Unterführungen benutzen und RadfahrerInnen müssen Umwege in Kauf nehmen. Die Dominanz des Verkehrs ist allgegenwärtig an einem wichtigen Ort für Landschaft und Erholung.					
<b>Entwurfsgrundsatz:</b> Wiederherstellung der räumlichen und funktionalen Verbindung Meersburg - Unteruhldingen. Damit kann der Langsamverkehr einem natürlichen Verlauf folgen. Betonung der Hauptrichtungen mit Baumalleen. Verbreiterung des Weges auf Kosten der Grünstreifen. Konzentration der Verkehrsbeziehungen an einem Ort in Form eines Kreisels. Direkter Anschluss der Parkmöglichkeiten an diesem Knoten. Oberirdische Querungen für Fg. Bushaltestelle mit der Mittelinsel des Kreisels verbunden. Der Knoten bei der Altstadt könnte als Minikreisel umgestaltet werden. Damit entsteht ein beruhigter Abschnitt zwischen den zwei Kreiseln. So können grosse Gruppen von RadfahrerInnen die Strasse benutzen. Zusätzlich wäre ein Tempolimit bei 30 km/h angebracht. Diese Ansätze bedürfen einer näheren Untersuchung!					
<b>Realisierung</b>					
<i>Handlungsbedarf</i>	<i>Nutzen</i>	<i>Aufwand</i>	<i>Chancen</i>	<i>Durchführung</i>	
hoch	hoch	hoch	mittel		
<b>Angaben zur Entwurf</b>					
<i>Situation</i>	<i>Q-Schnitt</i>	<i>Perspektive</i>	<i>Fotos</i>	<i>Andere Planungen</i>	
ja	nein	ja	ja	SBA, Projekt 1986 Studie Verkehrsfluss vom Parkplatz, Gemeinde Meersburg	

Anlage: Entwicklungskonzept Bodenseeradweg, Juni 2002

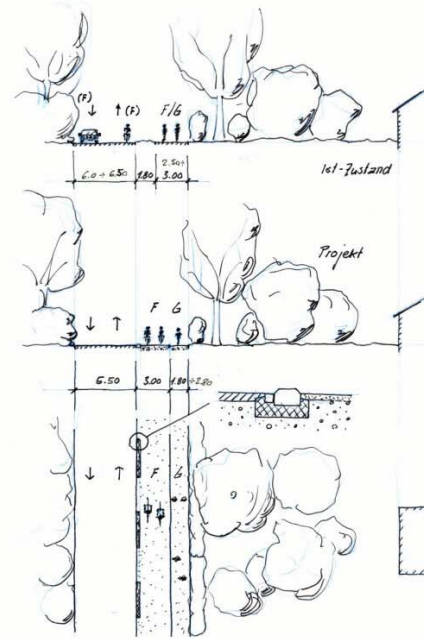


A. Rad- und Gehweg innerorts - Schnitt

Ausserorts



B. Rad- und Gehweg ausserorts - Schnitt



Schnitt und Situation



Unteruhldingen-Meersburg mit einseitiger Bebauung (Seeseite) Blick Richtung Meersburg (Situation A)



Unteruhldingen-Meersburg ausserorts (See links vom Bild) Blick Richtung Meersburg (Situation B)



Unteruhldingen-Meersburg ausserorts Nur Radweg (Gehweg unterhalb links) Blick Richtung Unteruhldingen

Architektur | Raumentwicklung | Verkehr | Landschaft | Umwelt

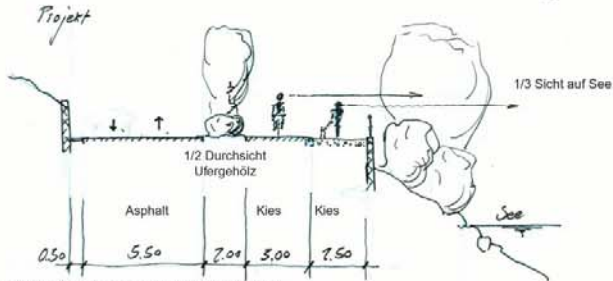
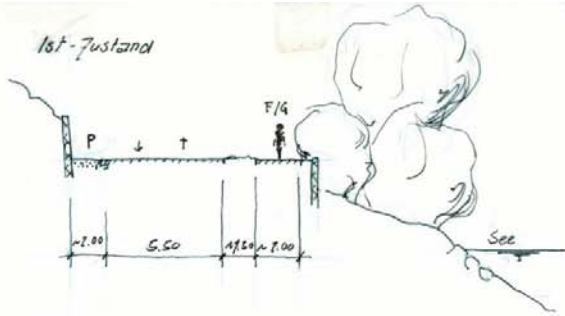
metron

Landratsamt Bodenseekreis  
Amt für Kreisentwicklung

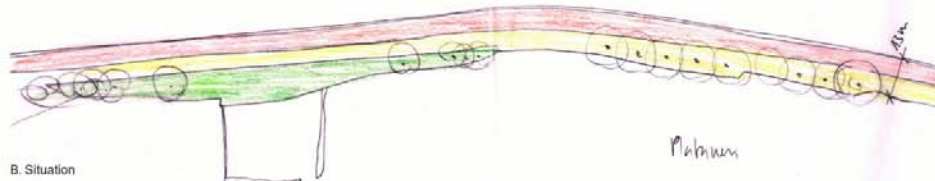
Konzept für die Bodensee-Radrouten  
Massnahme 13  
Unteruhldingen-Meersburg

Metron/07/1-019/3\_BER/illustrationen

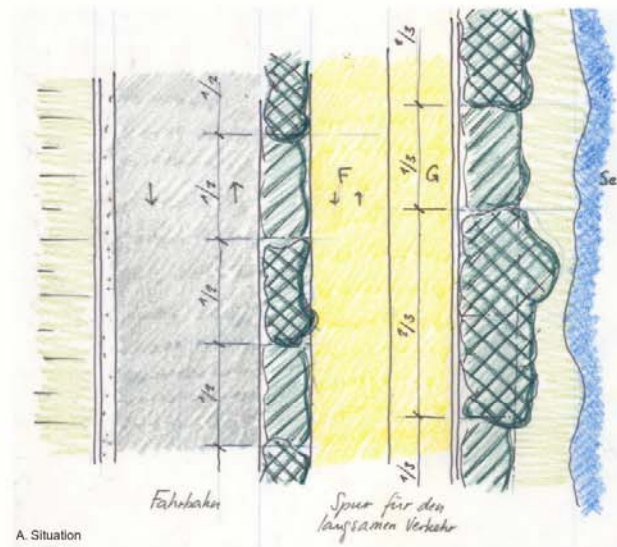
Anlage: Entwicklungskonzept Bodenseeradweg, Juni 2002



A. Schnitt vom Bacheinlauf bis zum kleinen Park



B. Situation



A. Situation



B. Schnitt



Westlich von Meersburg, Blick Richtung Meersburg



Meersburg Hafen, Blick Richtung West



Westlich von Meersburg, Blick Richtung West

Architektur | Raumentwicklung | Verkehr | Landschaft | Umwelt

metron

Landratsamt Bodenseekreis  
Amt für Kreisentwicklung

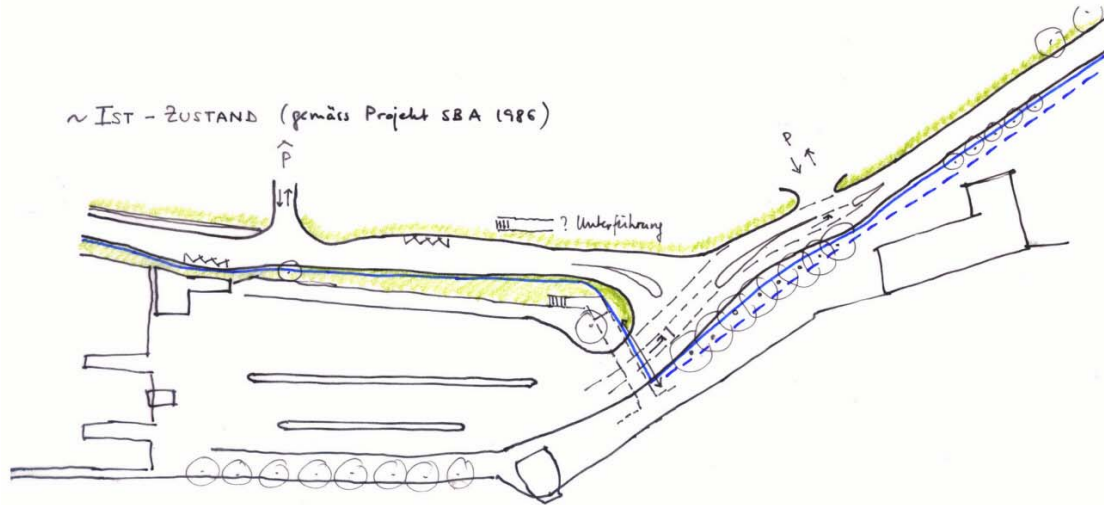
Konzept für die Bodensee-Radroute

Massnahme 14

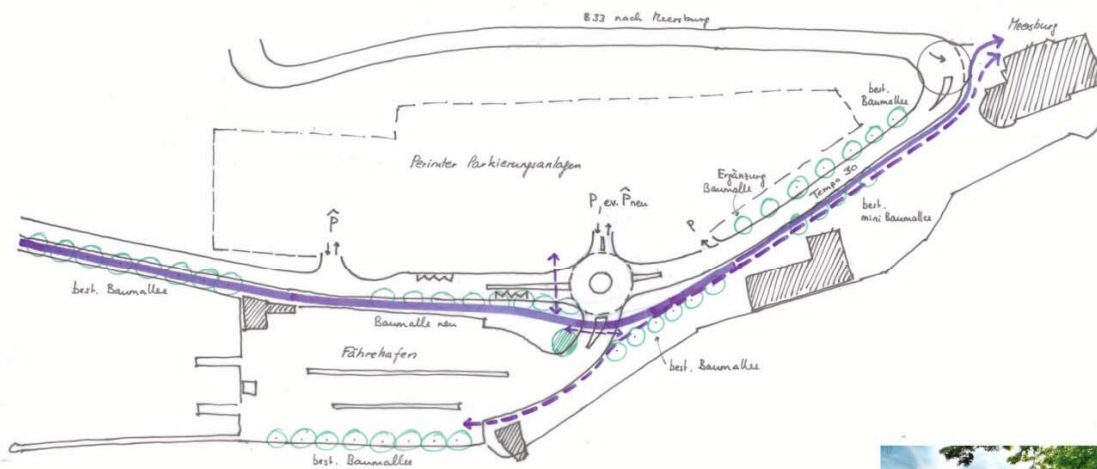
**Unteruhdingen-Meersburg mit bestehenden Autoparkplätzen**

Metron/M7/1-4/93\_DBR/illustrationen

Anlage: Entwicklungskonzept Bodenseeradweg, Juni 2002



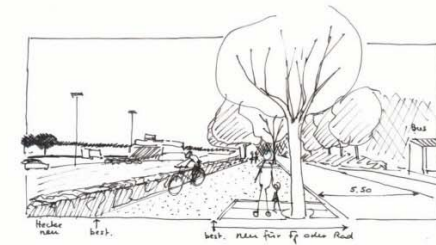
Situation Ist-Zustand



Situation Projekt



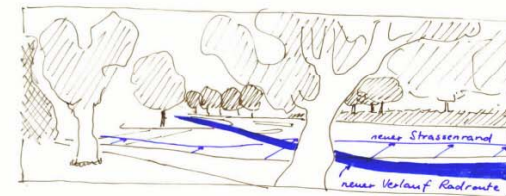
Meersburg, Hafen und L201, Blick Richtung Unteruhldingen



Perspektive



Meersburg, Hauptknoten, Blick Richtung Unteruhldingen



Perspektive



Meersburg, Blick Richtung Altstadt

architektur | Raumentwicklung | Verkehr | Landschaft | Umwelt

metron

Landratsamt Bodenseekreis  
Amt für Kreisentwicklung

Konzept für die Bodensee-Radrouten  
Massnahme 15  
**Meersburg Hafenanlage**

Metron/M71-4193\_BERIllustrationen

Radfahren an der L201 zwischen Unteruhldingen und Meersburg

NAHVERKEHR

Sk 2006-04-28

Die Sorgen und Nöte der Radfahrer im Blick: (im Vordergrund von links) Uhldingen-Mühlhofens Bürgermeister Edgar Lamm, Sabine Reiser, Landratsamtsdezernentin für Sicherheit und Ordnung, Meersburgs Bürgermeisterin Sabine Becker, ADFC-Kreisvorsitzender Bernhard Glatthaar und Kreisrätin Magda Krom.

BILD: GEISELHART



## Gefahr liegt auf der Straße

Radtour des ADFC von Uhldingen nach Meersburg bringt Probleme auf den Punkt

Radfahren am Bodensee macht Spaß. Das findet auch der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC). Zur fünften Auflage der „Erfahrungstour“ im Bodenseekreis waren alle eingeladen – Entscheidungsträger genauso wie andere begeisterte Radler. Die Runde von Uhldingen-Mühlhofen entlang des Bodenseeradwegs nach Meersburg und zurück war gut gewählt, gehört sie doch zu den Brennpunkten, die nicht nur Fahrradfahrer auf die Palme bringen.

Treffpunkt Bahnhof Uhldingen-Mühlhofen. Trotz Kälte und einsetzendem Nieselregen sind etwa 25 Radfahrer gekommen. Dass die heutige Route Brisanz verspricht, darauf macht ADFC-Kreisvorsitzender Bernhard Glatthaar gleich zu Beginn aufmerksam. Von den Realitäten kann sich die Gruppe, zu der auch die Meersburger Bürgermeisterin Sabine Becker und Edgar Lamm, Amtskollege

aus Uhldingen-Mühlhofen, gehören, schnell ein Bild machen. Entlang des stark frequentierten Radweges – eigentlich kein ausgewiesener Radweg, sondern ein „für Radfahrer freigegebener Gehweg“ und darüber hinaus für beide Richtungen gedacht – sind Gefahrensituationen programmiert. Viele Radler weichen auf die Landesstraße 201 aus, müssen aber Hupen und anderes aggressives Verhalten mancher Autofahrer in Kauf nehmen.

Die Lösung liegt aus Sicht des ADFC auf der Hand: „Neuaufteilung der Verkehrsflächen zugunsten des Rad- und Fußverkehrs.“ Will heißen: Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 5,50 Meter, dafür Schaffung eines Radweges von drei Metern Breite und eines getrennten, zwei Meter breiten Fußweges auf der Seeseite – so, wie es das vom Kreistag schon 2002 zur Kenntnis genommene „Entwicklungskonzept Bodenseeradweg“ vorsieht.

Auch in Meersburg an der Abfahrt zur Fähre sieht man, wo es klemmt. Todesmutige Radler stürzen sich die Serpentine herab, Fußgänger überqueren in Scharen die Fahrbahn, Autofahrer sind überfordert. Ein unhaltbarer Zustand, darin ist man sich einig. Es wird heftig diskutiert. „Wir brauchen eine ganzheitliche Lösung. Aber wir können nicht zaubern, es fehlt an Geld“, sagt Sabine Becker.

Was brächte ein Tunnel, der im Zusammenhang mit der Internationalen Gartenschau 2017 angedacht ist? „Der Tunnel ist das Totschlagargument für alle kurzfristigen Lösungen“, moniert Ex-Bürgermeister Rudolf Landwehr. „Warum benutzt niemand die Fußgängerunterführung?“ „Vielleicht bin ich zu ungeduldig“, meint Bernhard Glatthaar. „Aber bis 2017 wollen wir nicht warten.“

WILFRIED GEISELHART



# Meersburg/Hagnau

Landkreis-Radtour

SZ 2006-04-28

## ADFC pocht auf Bodenseeradweg

**MEERSBURG -** Meersburgs Bürgermeisterin Sabine Becker und ihr Kollege Edgar Lamm aus Uhldingen-Mühlhofen haben einer alten Debatte neuen Schwung gegeben: Der Radweg zwischen den beiden Orten soll ausgebaut werden. Das fordert der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) schon' lange und lud am Mittwoch zur Radtour.

Von unserer Mitarbeiterin  
Annette Schwenck

Zum fünften Mal organisierte der ADFC seine Landkreistour. Kommunalpolitiker, Vertreter von Behörden und ADFC-Mitglieder treten dabei kräftig in die Pedale, nehmen Radwege und Straßenführung kritisch unter die Lupe. Diesmal waren es die Landesstraße 201 zwischen Unteruhldingen und Meersburg und die Fährzufahrt an der Bundesstraße 33, die nach Überzeugung des ADFC dringend fahrrad- und fußgängerfreundlicher gestaltet werden muss. In der Hauptsaison drängeln sich dort bis zu 4000 Fahrradfahrer pro Tag. Konflikte mit Spaziergängern und Autofahrern sind programmiert.

### Bundesstraße ist Brennpunkt

„Die ehemalige Bundesstraße ist eine der am meisten befahrenen Strecken es Bodenseeradwegs“, sagen die Vertreter des ADFC und sprechen von einem „Brennpunkt“. Deshalb müssten die Flächen, die motorisierte Fahrzeuge, Radler und Fußgänger heute nutzen, dringend neu aufgeteilt werden: Die Straße solle schmaler, der bestehende Grünstreifen aufgegeben, dafür Rad- und Gehweg auf insgesamt fünf Meter verbreitert werden. „So sieht es auch das ‚Entwicklungskonzept Bodenseeradweg‘ vor, das der Kreistag schon im Jahr 2002 zustimmend zur Kenntnis genommen hat“, sagt Bernhard Glatthaar vom ADFC Bodenseekreis. Zudem solle Tempo 50 als Höchstgeschwindigkeit festgeschrieben werden.

Dass etwas geschehen muss, findet auch Meersburgs Bürgermeisterin Sabine Becker. Sie hatte im Oktober vergangenen Jahres Vertreter des Regierungspräsidiums an den Bodensee eingeladen und präsentierte bei der



Besichtigungstour auf zwei Rädern: ADFC-Mitglieder und Kommunalpolitiker testen Radwege.

Foto: tes

ADFC-Landkreistour drei mögliche Gestaltungsvarianten: Entweder die drei Kilometer lange Straße zwischen Meersburg und Unteruhldingen wird – um Platz zu gewinnen – komplett nach Norden verlegt. Das würde nach Auskunft des Regierungspräsidiums rund drei Millionen Euro kosten und wäre frühestens in fünf Jahren finanzierbar. Oder an der nördlichen Fahrbahnseite wird ein zweiter Radweg gebaut, damit der konfliktreiche Begegnungsverkehr von Radfahrern und auch Fußgängern umgangen wird. Diesen Vorschlag bezeichnete Robert Eberl, Verkehrsreferent der Polizeidirektion Friedrichshafen, als „beste Lösung“.

Dritte Variante: Der Grünstreifen wird aufgelöst und der gewonnene Raum Radlern und Fußgängern zugestrichen. Eine weiße Linie trennt da-

bei Straße und Radweg: „Für Kinder scheint mir das allerdings ziemlich gefährlich“, schränkte Sabine Becker ein. Als „visionär“ bezeichnete sie es, im Zusammenhang mit der IGA 2017 auf einen Fährertunnel für Meersburg und damit eine ganz neue Straßenführung zu hoffen.

### Amt sieht Handlungsbedarf

So lange will Bernhard Glatthaar vom ADFC aber nicht warten. Das „Entwicklungskonzept Bodenseeradweg“ enthalte alle nötigen Voruntersuchungen. Mit seiner Forderung nach einer schnellen Lösung ist er nicht allein. Auch Sabine Reiser, Verkehrsdezernentin im Landratsamt, sieht „Handlungsbedarf“. Aber: Das Regierungspräsidium solle zunächst klären, wie viel Fläche überhaupt zur Verfü-

gung steht, „und dann sollen sich Planer Gedanken machen“.

Unterdessen fürchtet Edgar Lamm, Bürgermeister von Uhldingen-Mühlhofen: „Wenn wir eine Verbesserung wollen, müssen wir das von kommunaler Seite finanzieren.“ Das Land habe kein Geld.

Silvio Matt, Leiter der ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) in Friedrichshafen, betonte indes, dass eine Straßenbreite von 5,50 Meter für Busse zu schmal sei. Auch für Wohnmobile oder Autos mit Wohnwagen könne es eng werden.

Die Diskussion geht weiter. Sabine Becker will abwarten, was die Untersuchungen des Regierungspräsidiums bringen. Sie ist jedoch sicher: „Eine Lösung wird es nur geben, wenn Meersburg und Uhldingen an einem Strang ziehen.“