

„Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“

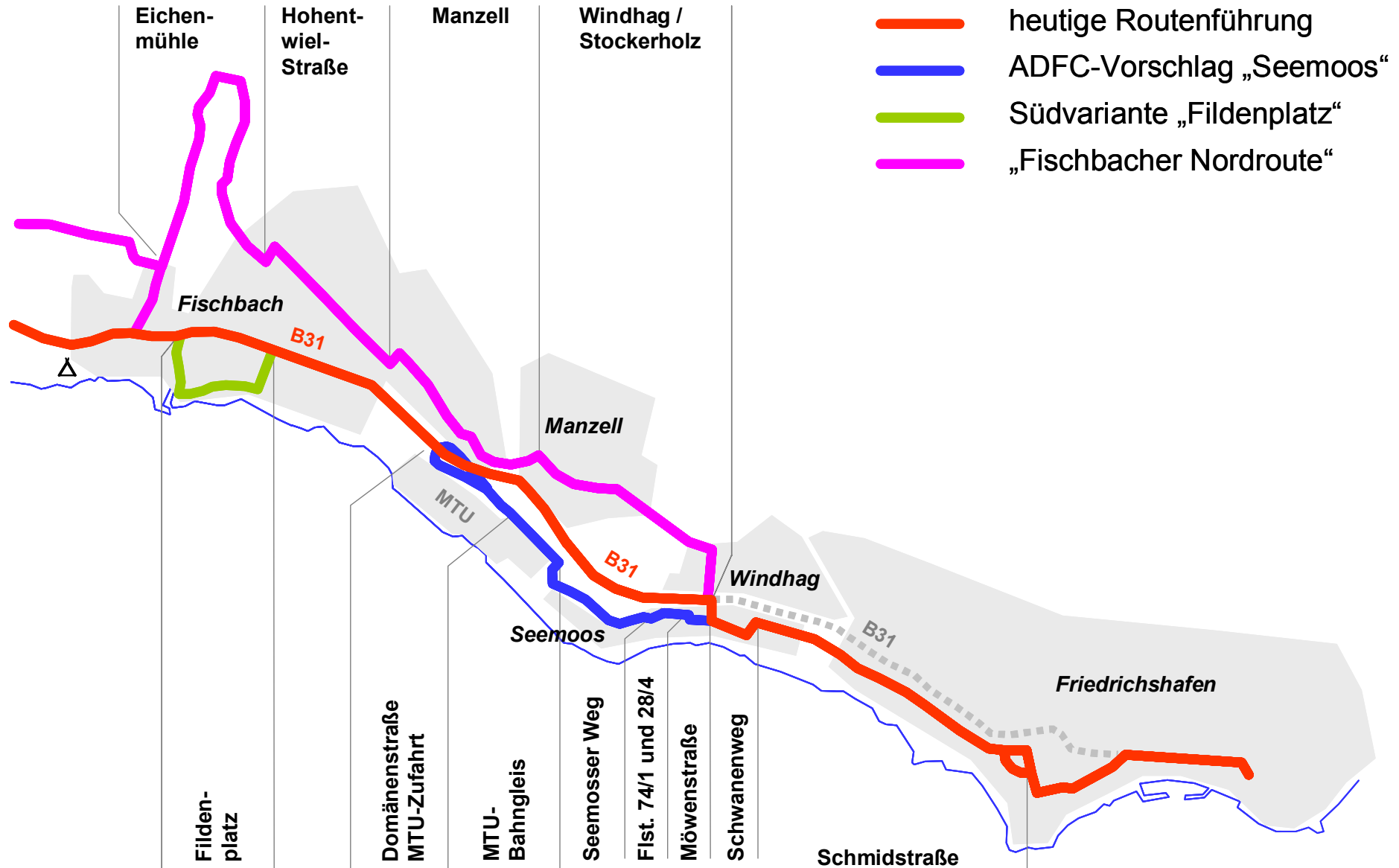
ADFC-Radtour, 6. Juli 2007

# **Im Westen nichts Neues**

**Der Bodenseeradweg von Fischbach nach  
Friedrichshafen**



## Stationen, Tourverlauf



## 1) Heutige Routenführung

### PROBLEM:

Der Bodenseeradweg wird heute von Immenstaad kommend durch Fischbach und Manzell bis zum Schwanenweg bzw. Meisenweg in Seemoos durchgehend entlang der B31 geführt.

Diese Routenführung an der B31 führt die radfahrenden Gäste entlang der hoch belasteten Bundesstraße. Statt erholsamen, seenahen Wegen und landschaftlichen Eindrücken bleiben heute bei Radtouristen vorwiegend Erinnerungen an Krach, Gestank und Stress zurück.

Selbst für sportliche Radfahrer stellt der straßenbegleitende Radweg mit zahlreichen tückischen Einmündungen und baulichen Hindernissen (Bordsteine, Pfosten u.ä.) keine sichere und attraktive Route dar.

Der ADFC erkennt an dem Streckenabschnitt durch Fischbach keine nennenswerten Bemühungen der Stadt Friedrichshafen, den Bodenseeradweg als wichtige Stütze des Tourismus nachhaltig zu attraktivieren und Verbesserungen herbeizuführen.

Als Ausnahme ist der geplante Ausbau des südlichen Radweges an der B31 zwischen der westlichen Einmündung des Seemooser Weges und dem Bahnübergang Nähe Strandbad zu nennen, der vom ADFC vorgeschlagen wurde. Gleichzeitig sieht der ADFC die Notwendigkeit, den Bodenseeradweg für gemütliche, erholungssuchende Radfahrer wo immer möglich fern von Hauptstraßen zu führen.

Untersuchungen der Fa. Metron, die einige Jahre zurückliegen, hatten bereits Lösungsansätze aufgezeigt, welche allerdings nicht weiterverfolgt wurden.

## 2) Alternativen

### 2.1) Fildenplatz

Der Fildenplatz mit dem beliebten Seezugang bleibt dem Radtourismus, der auf der ausgeschilderten Route an der B31 fährt, derzeit verwehrt.

Ob die heutige Verkehrsanbindung und Erschließung des Fildenplatzes über die Fischer- und Strandbadstraße den Bodenseeradweg aufnehmen kann, ist fraglich. In Ost-West-Richtung wären zwei Querungen der B31 notwendig.

Laufende Planungen bieten die Möglichkeit zur Prüfung einer Einbindung dieses Uferbereichs in die Route des Bodenseeradweges.

### 2.2) Seemoos-Route

Zwischen dem Anschluss der MTU-Zufahrt bei der Domänenstraße in Manzell und dem Schwanenweg in Seemoos sieht der ADFC die Möglichkeit, eine durchgehende, straßenferne Route südlich der B31 zu erschließen. Diese gliedert sich in folgende Abschnitte:

- A) MTU-Zufahrt (Domänenstraße), stillgelegtes Bahngleis bis Seemooser Weg
- B) Seemooser Weg
- C) Abschnitt zwischen Seemooser Weg und Möwenstraße (Flst. 74/1 und 28/4)
- D) Westliche Möwenstraße

#### A) MTU-Zufahrt

Die Zufahrt zum MTU-Werk 2 über die Domänenstraße ist für den Radverkehr in beiden Fahrrichtungen (West-Ost, Ost-West) möglich. Zwischen der MTU-Pforte und dem Seemooser Weg liegt ein ehemaliges Industriegleis brach, welches für einen Lückenschluss des Bodenseeradweges verwendet werden könnte.



Bild 1: MTU-Pforte, Blick Richtung Osten



Bild 2: MTU-Pforte, Parkplatz (Blick von Brücke)

## Im Westen nichts Neues - der Bodenseeradweg von Fischbach nach Friedrichshafen

ADFC-Radtour „Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“, 6. Juli 2007

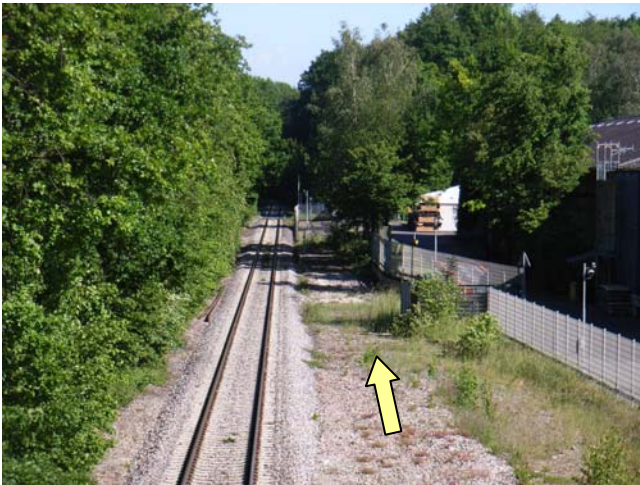


Bild 3: ehem. Industriegleis (rechts neben DB-Gleis), Blick von Fußgängerbrücke nach Osten



Bild 4: ehem. Industriegleis (links neben DB-Gleis), Blick vom Seemooser Weg nach Westen

### B) Seemooser Weg

Der Seemooser Weg bietet ein erholsames Stück Natur fern der Hauptstraße.



Bild 5: Seemooser Weg, im Wald



Bild 6: Seemooser Weg, Blick Richtung Osten



Bild 7: Seemooser Weg, Blick Richtung Westen

### C) Abschnitt zwischen Seemooser Weg und Möwenstraße (Flst. 74/1 und 28/4)

Als Verbindungsstrecke vom Seemooser Weg zur Möwenstraße könnte das südlich der Bahnlinie angrenzende landwirtschaftliche Grundstück dienen, das hierzu am nördlichen Rand überquert werden müsste. Diese Route könnte landschaftlich harmonisch eingebettet am Bahndamm entlang verlaufen und würde einen straßenfernen Lückenschluss Richtung Friedrichshafen ermöglichen!

Die Alternative, auf die Inanspruchnahme des Grundstückes zu verzichten und die Route zurück an die B31 zu führen, hat zur Folge, dass der Bahnübergang des Seemooser Weges gequert und kurz danach in die Unterführung zur Möwenstraße eingebogen werden muss.



Bild 8: Beim Seemooser Weg (Ost), Flst. 74/1



Bild 9: Seemooser Weg, Bahnübergang Ost



Bild 10: Möwenstraße (West), Blick auf Flst. 74/1 und 28/4 (vorne)



Bild 11: Möwenstraße (West), Bahnunterführung zur B31

### D) Westliche Möwenstraße

Die westliche Möwenstraße kann in Richtung Schmidstraße problemlos als Radroute ausgewiesen werden. Bauliche Maßnahmen sind hierzu nicht erforderlich.

### **2.3) Schmidstraße - Fahrradstraße!**

Die Schmidstraße nimmt bereits heute vom Schwanenweg im Westen bis zur Grund- bzw. Schloßstraße im Osten den Bodenseeradweg auf. Außerdem stellt sie ganzjährig eine wichtige Alltagsradroute dar.



Bild 12: Schmidstraße, Einmündung in Schwanenweg



Bild 13: Schmidstraße, Einmündung des Gustav-Werner-Weges



Bild 14: Schmidstraße, beim Bahnübergang



Bild 15: Schmidstraße, Nähe Schloßstraße

Vom Schwanenweg bis zum Bahnübergang (zwischen Hoföschweg und Miettingerpatz) ist die Schmidstraße bereits heute für Kfz gesperrt (Anlieger frei) und als Zone 30 ausgewiesen. Östlich des Bahnübergangs besteht eine uneinheitliche Beschilderung.

**Der ADFC beantragt, die Schmidstraße im gesamten Verlauf als Fahrradstraße auszuweisen.**

Dies würde der tatsächlichen Nutzung und der Verkehrsbedeutung der Schmidstraße als Radroute für den Alltags- als auch touristischen Radverkehr gerecht. Die Anforderungen der

VwV-StVO an eine Fahrradstraße sind aus Sicht des ADFC gänzlich erfüllt. Durch eine Fahrradstraße ergeben sich keine Nachteile für den motorisierten Anliegerverkehr.



Auszug aus der VwV-StVO, zu §41, Zeichen 244 (Fahrradstraße):

*„Fahrradstraßen können unter Beachtung der straßenrechtlichen Bestimmungen für bestimmte Straßen oder Straßenabschnitte zur Bündelung des vorhandenen oder zu erwartenden Radverkehrs eingerichtet werden. Sie kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Ihre Anwendung ist deshalb vornehmlich im Verlauf wichtiger Hauptverbindungen des Radverkehrs gerechtfertigt.“*

Die Bedeutung einer Fahrradstraße als Signalwirkung für eine radfahrfreundliche Verkehrspolitik ist nicht zu unterschätzen. Gerade in Friedrichshafen sollte die Chance genutzt werden, einen Streckenabschnitt, auf dem bereits heute der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist, zur Fahrradstraße umzuwidmen.

### 3) Nordroute Fischbach

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, den Bodenseeradweges straßenfern nördlich der B31 zu führen.

Diese „Fischbacher Nordroute“ knüpft an die von Westen (Eichenmühle) kommende Route an und führt über die Wohngebiete in Fischbach (Hohentwielstraße) und Manzell (Stockerholz) über Windhag (Bodenseeschule) bis zum Meisenweg, wo sie die B31 quert und in die Schmidstraße eingeleitet wird.

Der einzige Vorteil dieser Route liegt in der B31-fernen Führung. Die Nachteile sind, dass weder eine (Sicht-) Beziehung zum Bodensee noch eine touristische Infrastruktur (Unterkünfte, Verpflegung, Attraktionen) vorhanden sind.

Die Nordroute kann aus Sicht des ADFC somit nicht als attraktive Alternative bezeichnet werden.



ADFC-Radtour von Fischbach in die Innenstadt – Kritik an Streckenführung des Bodenseeradwegs

# Für Radfahrer im Westen nichts Neues

Sk 2007-07-07

„Statt einer Fahrt auf erholsamen, seenahen Wegen und landschaftlichen Eindrücken bleiben heute bei Radtouristen auf dem Weg von Fischbach in die Stadt vorwiegend Erinnerungen an Krach, Gestank und Stress zurück.“ Dieser Meinung der Ortsgruppe des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) kann man sich nach der gestrigen Radtour durchaus anschließen.

VON  
WILFRIED GEISELHART

Friedrichshafen – „Im Westen nichts Neues.“ So die ernüchternde Erkenntnis des ADFC-Kreisvorsitzenden Bernhard Glatthaar, der gestern zusammen mit Vorstandsmitglied Dietmar Selg die zahlreichen Schwachpunkte des Bodenseeradwegs von Fischbach ins Stadtzentrum klar vor Augen führte. Mit Kritik an der Stadt wird dabei nicht gespart. „Der ADFC erkennt an dem Streckenabschnitt durch Fischbach keine nennenswerten Bemühungen der Stadt Friedrichshafen, den Bodenseeradweg als wichtige Stütze des Tourismus nachhaltig zu aktivieren und Verbesserungen herbeizuführen“, wird bemängelt.

Und tatsächlich: Schon bei der Fahrt nach Fischbach hält sich der radfahrerische Genuss in Grenzen, auch wenn man entlang der Bundesstraße die im Feierabendstau steckenden Autos locker überholen kann. Doch in dieser Fahrtrichtung mangelte es an Alternativen. Ganz anders scheinen die Perspektiven in der entgegengesetzten Richtung. „Stress und Lärmpegel sinken schlagartig ab“, sagt Glatthaar, als die Gruppe beim Hotel Traube rechts abbiegt und kurz darauf am idyllischen Gelände beim „Stärr-Schorsch“ landet. Ein Weg, der für Ortsunkundige kaum auffindig zu ma-



Am idyllischen Gelände beim „Stärr-Schorsch“ macht Radfahren mehr Spaß als entlang der B31: Bernhard Glatthaar im Gespräch mit Dieter Hornung, Bernhard Leiprecht und Dietmar Selg.

BILD: GEISELHART

chen ist. „Schöne Gastronomie, tolle Landschaft. Hier kann man sogar baden ohne zu zahlen“, befindet Baubürgermeister Dieter Hornung. „Hier findet jeder seinen Bedarf“, konstatiert Dietmar Selg.

Entscheidende Knackpunkte liegen zwischen dem Anschluss der MTU-Zufahrt bei der Dornierstraße in Man-

zell und dem Schwanenweg in Seemoos. Das ehemalige Industriegleis in einer Länge von etwa 500 Metern für einen Lückenschluss des Radweges zu nutzen, statt das Rad schultern und 38 Brückenstufen überwinden zu müssen, scheint ein lohnendes Unterfangen. „Wir schreiben an die Bahn, um eventuelle Sicherheitsanforderungen

abzuklären“, verspricht Dieter Hornung. Eine weitere „harte Nuss“ könnte nach Meinung des ADFC am Grundstück des Hartmann-Hofes geknackt werden. Demnach wäre es möglich – bei erfolgreichen Grundstücksverhandlungen – die Radroute landschaftlich harmonisch am Bahndamm verlaufen zu lassen. Weiter

geht's zur Schmidstraße. „Wir beantragen, die Schmidstraße im gesamten Verlauf als Fahrradstraße auszuweisen“, so die klare Position des ADFC. Die Radtour geht zu Ende. Wünsche gab's genug. Ob sie in Erfüllung gehen? „Der Bodenseeradweg hat premium-touristische Bedeutung“, sagt Bürgermeister Dieter Hornung.