

# Wendehäule: Eine Stadt steigt aufs Fahrrad um

Bürgermeister verspricht Vorrang für Biker

1995



Geduld aber müssen die Radler mit ihrer Stadt und ihren Bürgermeistern trotz des neuen Denkens noch haben. Ob sich eine Radspur in absehbarer Zeit beispielsweise auch in der vielbefahrenen Friedrichstraße verwirklichen lässt, über die täglich 17.000 Fahrzeuge rollen, ist noch längst nicht

## Stadt gibt Startschuss für Veloring

Erster Spatenstich für den einen Kilometer langen Teilabschnitt zwischen ZF-Arena und Trautenmühlweg

Von Alexander Mayer

**FRIEDRICHSHAFEN** - Es geht los, die Stadt macht sich an die Verwirklichung des im Dezember 2015 beschlossenen Velorings zwischen Löwental und Manzell. Insgesamt sollen rund sieben Kilometer neue Radwege gebaut werden. Kosten der Gesamtmaßnahme: rund 8,5 Millionen Euro.

Am Mittwoch war Spatenstich am ersten Teilabschnitt zwischen der ZF-Arena und dem Trautenmühlweg. Baubürgermeister sprach mit Blick auf dieses Teilstück auf einem ehemaligen und ausgedienten Industrieleis vom „Herzstück“ des Velorings. Den Radschnellweg selbst bezeichnet Köhler als „wesentliche Ergänzung im Netzsystem“. In einer Stadt, in welcher der Radverkehr am Gesamtverkehr einen Anteil von 25 Prozent hat.

Das Ziel der Maßnahme: „Wir wollen mit schnellen Radverbindungen den individuellen Radverkehr weiter erhöhen“, erklärte Köhler beim symbolischen Akt. Das Besondere: Das bestehende Radnetz fließt strahlenförmig aufs Stadtzentrum zu. Der neue Veloring zieht sich halbkreisförmig wie ein Gürtel um



Spatenstich für den Veloring (von links: Wolfgang Kübler (Leiter Stadtbauamt), SPD-Fraktionschef Dieter Stauber), Eberhard Ortlieb (Fraktionschef Freie Wähler), Gerlinde Ames (FDP), Josef Mayer (parteiloser Gemeinderat), Bürgermeister Stefan Köhler, Gerd Meixner (Ingenieurbüro Meixner&Zimmermann), Karl Honnen (ADFC) und Markus Stauss (Strabag).

FOTO: MARCUS FEY

Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen

29. Juni 2017

20 Jahre „FahrRad in FN“ – ein Rückblick

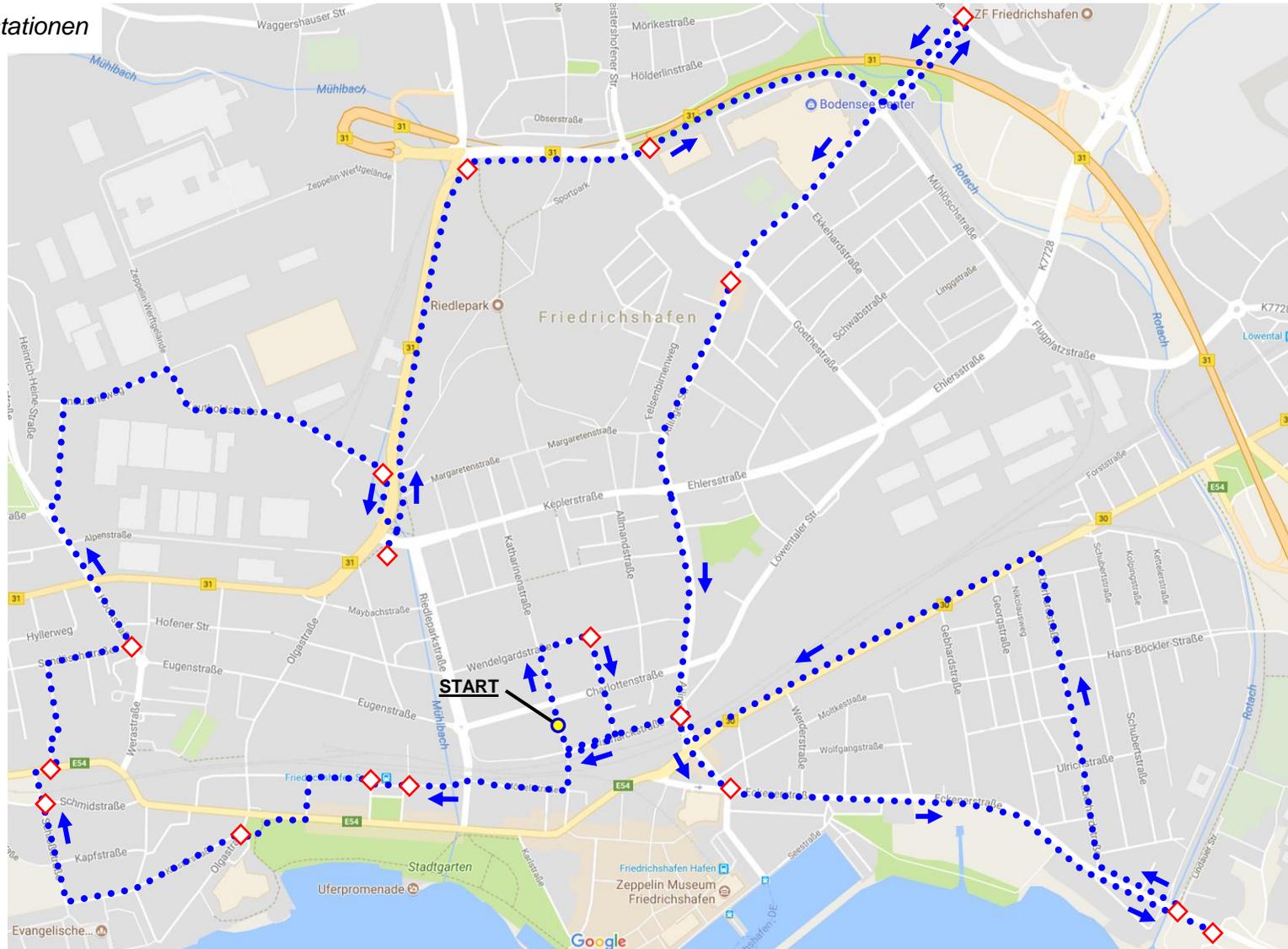
## Inhalt

<b>1</b>	<b>Tourverlauf</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Zwei Jahrzehnte Fahrradförderung in Friedrichshafen</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Wendelgardstraße / Marienstraße</b> .....	<b>8</b>
3.1	Gepflasterte Knotenpunkte	8
3.2	Fahrradabstellanlage Musikschule, Pestalozzischule, GZG	8
<b>4</b>	<b>Stadtbahnhof</b> .....	<b>9</b>
4.1	Barrierefreiheit	9
4.2	Fahrradmietboxen	9
4.3	Fahrradwegweisung	9
<b>5</b>	<b>Schillerstraße</b> .....	<b>10</b>
5.1	Neugestaltung Schillerstraße	10
5.2	Durchfahrt Bahnhofsvorplatz	10
5.3	Fahrradabstellanlage SEE.STATT	10
<b>6</b>	<b>Olgastraße, Graf-Zeppelin-Haus</b> .....	<b>11</b>
6.1	Bermuda-Dreieck	11
6.2	Überdachung Fahrradabstellanlage GZH	11
<b>7</b>	<b>Schmidstraße, Schlossstraße, Zeppelinstraße</b> .....	<b>12</b>
7.1	Schmidstraße: Fahrradstraße	12
7.2	Kloster-/ Schlossstraße: Fahrradstraße	12
7.3	Zeppelinstraße: Fußgängerüberweg	12
<b>8</b>	<b>Hochstraße</b> .....	<b>13</b>
8.1	Schutzstreifen	13
<b>9</b>	<b>Industrieweg, Leutholdstraße</b> .....	<b>14</b>
9.1	Straßenraumgestaltung Leutholdstraße	14
9.2	Knoten Leutholdstraße / Colsmannstraße	14
<b>10</b>	<b>Maybachplatz</b> .....	<b>15</b>
10.1	Verbreiterung südliche Ausfahrt	15
<b>11</b>	<b>Colsmannknoten</b> .....	<b>16</b>
11.1	Querungen	16

<b>12</b>	<b>Veloring</b> .....	<b>17</b>
12.1	Bauabschnitt Bodensee-Center und Mühlöschstraße	17
<b>13</b>	<b>Kreisverkehr Ailinger Straße / Kornblumenstraße</b> .....	<b>18</b>
13.1	Fehlender gepflasterter Innenring	18
13.2	Querung der Kreisverkehrszufahrt	18
<b>14</b>	<b>Ailinger Straße</b> .....	<b>19</b>
14.1	Pflasterbelag	19
<b>15</b>	<b>Montfortstraße, Esso-Knoten, Eckener Straße</b> .....	<b>20</b>
15.1	Verbreiterung Radweg Montfortstraße	20
15.2	Radverkehrsführung Essoknoten	20
15.3	Schutzstreifen Eckener Straße	20
<b>16</b>	<b>Lindauer Straße</b> .....	<b>21</b>
16.1	Verlegung Parkplätze Seewiesenesch	21
16.2	Querung Jugendherberge	21
16.3	Kreisverkehr	21
<b>17</b>	<b>Löwenunterführung (Bahnunterführung Ailinger Straße)</b> .....	<b>22</b>
17.1	Querungsinsel und Radfahrstreifen	22
<b>18</b>	<b>Presseberichterstattung SÜDKURIER Friedrichshafen</b> .....	<b>23</b>
<b>19</b>	<b>Presseberichterstattung Schwäbische Zeitung Friedrichshafen</b> .....	<b>24</b>

# 1 Tourverlauf

◇ Besichtigungsstationen



## 2 Zwei Jahrzehnte Fahrradförderung in Friedrichshafen

Mitte der neunziger Jahre reifte in der Stadtverwaltung Friedrichshafen die Erkenntnis, dass eine Förderung des Radverkehrs unumgänglich sein würde. Der ADFC trug maßgeblich zu dieser Willensbildung bei, vor allem durch Öffentlichkeitsarbeit und ab 1992 mit seiner verkehrspolitischen Radtour „Radlers Höhen und Tiefen in FN“.

# Wendehäule: Eine Stadt steigt aufs Fahrrad um

*Bürgermeister verspricht Vorrang für Biker*



VON WALTRAUD KÄSSER

**E**in bißchen klang Oberbürgermeister Bernd Wiedmanns Ansprache anläßlich der Eröffnung der Eurobike noch nach einer Sonntagsrede. Friedrichshafen, so versprach der OB vor genau einer Woche, wolle ab sofort mehr für seine Fahrradfahrer tun. Und 75 Radwegkilometer gebe es immerhin schon. Soweit, so gut, dachten sich die Radler Spätestens als Baubürgermeister Dieter Hornung aber zwei Tage später ins selbe Horn stieß, mußten sich die Fahrradfahrer in der Stadt zum ersten Mal verdutzt die Augen reiben. Ungewohnte Töne drangen aus dem Rathaus. „Radstreifen müssen ein Thema sein“, stellte für viele überraschend Dieter Hornung bei einer Stadtrundfahrt fest, die der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) in der vergangenen Woche organisiert hatte. Die Radler hörten die Signale: Keine Frage, die Stadt will umsteigen. Von einer neuen Ideologie und roten Radspuren durch Friedrichshafen schwärmte Hornung vor überraschten Pedalreitern, Stadtplanern,

Häfler Kommunalpolitikern und dem SPD-Landtagsabgeordneten Norbert Zeller am Freitag letzter Woche. Verantwortlich für die Einsichten der Stadtoberen dürften neue Zahlen sein, die das alte Autofahrer-Denken im Rathaus erschüttern. Fest steht, daß bereits heute 23 Prozent aller Fahrten in Friedrichshafen mit dem Rad unternommen werden. Das, so Oberbürgermeister Wiedmann bei der Eurobike, sei mehr als der Landesdurchschnitt. Damit aber nicht genug: „Der Radverkehr kann noch einmal um 100 Prozent gesteigert werden“, machte Hornung bei der Radtour klar. Bedingung freilich sei, daß „ein Stück weit umgedacht“ und den Radlern bei der Verkehrsplanung Vorrang eingeräumt werde. „Ein paar Markierungen kosten nicht gleich hunderttausend Mark“, so der Baubürgermeister. Einen ersten Versuch mit einem schnellen Radstreifen auf der Fahrbahn will der Baudezernent denn auch in der Eckenerstraße machen. Der politische Wille sei da. Und wenn das Regierungspräsidium einverstanden sei, stehe Mehrzweckstreifen für Räder und Autos auf Friedrichshafens Straßen bald nichts mehr im Weg.

lein aufweiter Flur. Einfacher sind fahrradgerechte Lösungen dagegen an anderen Gefahrenpunkten wie in der Hochstraße: Beim Friedhof soll die Radspur künftig jedenfalls nicht mehr länger über den Parkplatz geführt werden, versprach Dieter Hornung bei einem Lokaltermin spontan. Auch an ein paar anderen fahrradunfreundlichen Stellen in der Stadt, wie in Waggershäusern an der Einmündung Werthmannstraße, die ADFC-Mann Ralf Lattner vorführte, haben die Verantwortlichen ganz offensichtlich Handlungsbedarf erkannt. Und manch einer kann's kaum glauben. „Dafür kämpfe ich seit 15 Jahren“ wertete SPD-Gemeinderat Karl Heinz Mommertz angesichts der Wende in den Häfler Politiker-Köpfen. Der Landtagsabgeordnete Norbert Zeller freilich bremste den Enthusiasmus und forderte nachdrücklich, daß auch wirklich behoben wird, was an Mißständen in diesen Tagen erkannt worden ist. Der Arbeitskreis „Pro Rad“ müsse jetzt ran. Sonst, so glauben nicht nur die Skeptiker unter den Velofreunden zu wissen, wäre am Ende außer Sonntagsreden mal wieder nicht viel gewesen.

Seewoche, 06.09.1995

Als Konsequenz wurde 1995 der städtische Arbeitskreis Radverkehr gegründet, welcher seither in 149 Sitzungen Verbesserungen für Radfahrer diskutiert und die Umsetzung begleitet.

1996 fand ein öffentlicher Ideenwettbewerb statt, bei dem 500 Ideen aus der Bevölkerung eingingen. Darauf aufbauend entstand das erste städtische Radverkehrskonzept, erarbeitet vom Schweizer Ingenieurbüro Metron. Die Ideen und Maßnahmenvorschläge von Metron waren für viele politische Vertreter und Verwaltungsmitarbeiter gewöhnungsbedürftig, denn Metron stellte bei den Planungen das gewohnte autofixierte Denken in Frage. Bereits die erste Baumaßnahme des Radverkehrskonzepts in der Löwenunterführung im Jahr 2000 erzeugte rege Diskussionen.

Gemeinderat

## Verkehrinsel vor der Löwenunterführung wird zum Politikum

Schwäbische Zeitung,  
29.03.2000

**FRIEDRICHSHAFEN (rb)** - Die neue Verkehrsinsel vor der Löwenunterführung erregt die Gemüter, noch bevor sie fertiggebaut ist. Die Konstruktion, wie sich jetzt abzeichnet, drängt den Verkehr, der von der Ailinger Straße bergab anrollt, vor der Unterführung auf nur noch eine Fahrspur. Das führt zu unnötigen Rückstaus, meinten am Montag Gemeinderäte. Jetzt wird die Baustelle nochmals inspiziert.

da nicht noch etwas revidiert werden könne. Karl-Heinz Mommertz (SPD), selbst gern mit dem Rad in der Stadt unterwegs, setzte entgegen, den Radfahrern könne in der Stadt grundsätzlich nur mehr Raum eingeräumt

werden, wenn der Autofahrer punktuell zurückgedrängt werde. So sei das nun einmal. Auf Antrag Rotraut Binders (SPD), der im ganzen Rat Beifall fand, wurde das Thema an den Technischen Ausschuss delegiert. OB Wied-

mann sagte zu, die Stelle werde nochmals angeschaut.

Gestern gab's dann vom Stadtpressereferat noch einmal eine genauere Erklärung zur Baustelle. Der bisherige kombinierte Geh- und Radweg

auf der Ostseite habe schon bisher durch seinen geringen Absatz zwischen Geh- und Radstreifen „gewisse Stolpergefahren“ in sich geborgen. Vor allem aber, und dies sei der eigentliche Beweggrund für eine Veränderung gewesen, seien die meisten Radler auf der falschen Seite in Richtung Norden gefahren, um dann zum Beispiel in die Bismarckstraße abzubiegen.

Die Lösung, wie sie jetzt gebaut werde, gehe auch auf den Ideenwettbewerb des Arbeitskreises Radverkehr zurück.

Die entfallene Fahrspur in der Ailinger Straße mache es möglich, links einen Abbiegestreifen für Radfahrer einzurichten. Durch die Neuerung, die mit den Markierungsarbeiten in den nächsten Wochen abgeschlossen sein soll, erhofft sich der Arbeitskreis Radverkehr einen deutlichen Sicherheitsgewinn für Radler – aber auch für Fußgänger.

Für den Kfz-Verkehr stelle die neue Lösung stadtauswärts überhaupt keine, stadteinwärts nur eine geringe Beeinträchtigung dar, „da sich durch die Mittelinsel die Aufstelllänge zur Paulinenstraße geringfügig verkürzt“. Eine „geeignete Signalisierung“ soll künftig mögliche Rückstaus minimieren.

Das in der Sitzung vom Montag unter Punkt „Verschiedenes“ von Magda Krom (CDU) aufgeworfene Thema erhitze die Gemüter vieler Räte. Die Insel ist so breit gebaut, dass sie die Einfahrt zur Unterführung verschmälere. Stadtbauamts-Chef Erich Fuß erklärte, die Insel solle künftig Radfahrern, die von der Ailinger Straße in die Bismarckstraße abbiegen wollen, eine Schneise bieten, in der sie beim Abbiegen sicher sind. Baubürgermeister Dieter Hornung fügte hinzu, schon bisher sei der Verkehr einspurig in die Unterführung eingefahren; erst im „Tunnel“ ordne sich der Verkehr zweistreifig. Es ändere sich praktisch nichts.

Aber die Rückstaus? Auch Johannes Brugger (CDU) zweifelte am neuen Insel-Bauwerk und fragte, ob denn



Diese Verkehrsinsel soll Radfahrern Platz zum Abbiegen schaffen. Zum Preis täglicher Autostaus? SZ-Foto: Krause

Im Jahr 2000 beschloss der Gemeinderat das erste Radverkehrskonzept. Die Umsetzung gestaltete sich von Anfang an schwierig, denn sowohl die zuständigen Ämter der Stadtverwaltung als auch der Gemeinderat taten sich schwer mit der Finanzierung und Priorisierung der Maßnahmen. Auch die personellen Ressourcen waren nie ausreichend, um die selbst gesteckten Ziele zu erreichen.

Nach Jahren der Stagnation bei der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes wurde 2012 eine Fortschreibung durch das Planungsbüro VIA beauftragt. 2013 beschloss der Gemeinderat das zweite Radverkehrskonzept mit vielen kleinen, aber auch großen Projekten wie ein Radschnellweg und der Veloring. Die Umsetzung des VIA-Radverkehrskonzeptes startete vielversprechend und mit guter Finanzausstattung, mit dem Veloring wurde 2017 das erste große Projekt gestartet.

Nichtinvestive Maßnahmen wie zum Beispiel die Öffentlichkeitsarbeit werden in Friedrichshafen allerdings kaum durchgeführt. Auch bei der Realisierung verkehrsrechtlicher Maßnahmen oder Führungen an Baustellen für den Radverkehr, welche ohne hohe Investitionen realisiert werden können, besteht noch Verbesserungspotential.

Friedrichshafen hat in den letzten 20 Jahren zahlreiche Radverkehrsanlagen realisiert, welche die Verkehrssicherheit und der Attraktivität des Radfahrens erhöht haben. Gleichzeitig fehlt an entscheidenden Stellen – vor allem an größeren Verkehrsknoten – oftmals eine sichere Radverkehrsführung, so dass kein sicheres durchgehendes Radnetz in der Stadt besteht. Die subjektive Gefährdung ist insbesondere für Kinder und Senioren ein Hemmnis, das Rad öfters für Alltagswege zu benutzen.

# Stadt gibt Startschuss für Veloring

Schwäbische Zeitung,  
02.03.2017

Erster Spatenstich für den einen Kilometer langen Teilabschnitt zwischen ZF-Arena und Trautenmühlweg

Von Alexander Mayer

FRIEDRICHSHAFEN - Es geht los, die Stadt macht sich an die Verwirklichung des im Dezember 2015 beschlossenen Velorings zwischen Löwental und Manzell. Insgesamt sollen rund sieben Kilometer neue Radwege gebaut werden. Kosten der Gesamtmaßnahme: rund 8,5 Millionen Euro.

Am Mittwoch war Spatenstich am ersten Teilabschnitt zwischen der ZF-Arena und dem Trautenmühlweg. Baubürgermeister sprach mit Blick auf dieses Teilstück auf einem ehemaligen und ausgedienten Industriegebiet vom „Herzstück“ des Velorings. Den Radschnellweg selbst bezeichnet Köhler als „wesentliche Ergänzung im Netzsystem“. In einer Stadt, in welcher der Radverkehr am Gesamtverkehr einen Anteil von 25 Prozent hat.

Das Ziel der Maßnahme: „Wir wollen mit schnellen Radverbindungen den individuellen Radverkehr weiter erhöhen“, erklärte Köhler beim symbolischen Akt. Das Besondere: Das bestehende Radnetz läuft strahlenförmig aufs Stadtzentrum zu. Der neue Veloring zieht sich halbkreisförmig wie ein Gürtel um den Stadtteil. Ideal für die Wegebauer: der Verlauf auf der Trasse eines stillgelegten Industriegebietes.

## Auch Raum für Fußgänger

Auf dem Veloring sollen künftig freilich auch Fußgänger unterwegs sein – auf einem 2,5 Meter breiten Gehweg, der durch einen Grünstreifen vom 3,5 Meter breiten Radweg abgetrennt ist. Köhler spricht von „Synergieeffekt“, von einer adäquaten und durchgängigen Verbindung für die Fußgänger. Der Veloring soll nach Worten von Köhler weniger von Radtouristen befahren werden, die auf dem Bodenseeradweg unterwegs sind, sondern eher von Einheimischen „auf dem Weg zur Arbeit und zum Einkaufen“.

Der Veloring umspannt im Halbkreis die Innenstadt. Er beginnt im



Spatenstich für den Veloring (von links: Wolfgang Kübler (Leiter Stadtbauamt), SPD-Fraktionschef Dieter Stauber, Eberhard Ortlieb (Fraktionschef Freie Wähler), Gerlinde Ames (FDP), Josef Mayer (parteiloser Gemeinderat), Bürgermeister Stefan Köhler, Gerd Meixner (Ingenieurbüro Meixner&Zimmermann), Karl Honnen (ADFC) und Markus Stauss (Strabag). FOTO: MARCUS FEY

Westen der Stadt in Manzell und verbindet den Bodenseeradweg, das Klinikum und den Fallenbrunnen mit den Industriegebieten nördlich der Kernstadt mit dem Sportpark und

dem Bodenseecenter und führt zum künftigen Radschnellweg Richtung Flughafen/Ravensburg und entlang der Rotach zur Jugendherberge am Bodenseeradweg Richtung Osten.

Der aktuelle Bauabschnitt am Bodenseecenter kostet insgesamt 500 000 Euro. Das Land und der Bund steuern als Zuschüsse rund 140 000 Euro bei. Im Juli 2017 soll das erste

Teilstück des Velorings fertiggestellt sein.

Zum Thema Radfahren beziehungsweise Veloring gehört auch noch der Radschnellweg (Richtung Flughafen/Ravensburg) auf altem Gleis-Terrain und Stefan Köhlers visionäres Projekt/Idee der Hochtrassen für Fahrräder. Radfahren in der „ersten Etage“ steht insbesondere für den Colsmanknoten im Raum. Für Radschnelltrasse wie für Hochtrassen freilich gibt's noch keine rätlichen Entscheidungen.

## Veloring: Gebaut wird in fünf Abschnitten

Der Veloring soll in fünf Abschnitten gebaut werden. Der erste Abschnitt führt von Manzell bis zum Fallenbrunnen. Baubeginn ist für 2018 vorgesehen. Abschnitt zwei beginnt im Fallenbrunnen und führt entlang der B 31-neu bis nach Wagershausen. Der Baubeginn ist für 2019/2020 (im Zuge der B 31-neu auf Tunneldeckel mit Anschlüssen) geplant.

Der Abschnitt 3/1 reicht vom Colsmanknoten bis zur Riedleöschstraße (Kreisell Alfred-Colsmanknoten bis Kreisell Meistershofener Straße /Sportpark). Der Abschnitt 3/2 „Bodenseecenter“ bildet den Lückenschluss zwischen dem Kreisverkehr Meistershofener Straße und Mühlöschkreisel. Dieser Teilabschnitt wird als erster umgesetzt. Abschnitt 4/1 reicht vom Mühl-

öschkreisel über die Ailingen Straße bis zum Trautenmühlweg. Dieser Teilabschnitt soll als zweiter umgesetzt werden. Der Abschnitt 4/2 führt vom Trautenmühlweg, die Aistegstraße, die Querung Flugplatzstraße zur Paulinenstraße/Ravensburger Straße. 2019 soll dann mit dem Abschnitt 5 entlang der Rotach (in Abhängigkeit zum Hochwasserschutz) begonnen werden.

Zum Startschuss und zum Verlauf des neuen Velorings gibt's auch noch ein Video unter [www.schwabische.de/start-veloring](http://www.schwabische.de/start-veloring)

Die vorliegende Dokumentation beinhaltet an insgesamt 15 Stationen sowohl gute Beispiele für Radverkehrsanlagen als auch bestehenden Handlungsbedarf an problematischen Stellen. Die Bandbreite reicht von ersten Maßnahmen des Metron-Radverkehrskonzeptes aus dem Jahre 2000 bis zu laufenden Projekten wie der Veloring am Bodensee-Center. An den Stationen der Radtour werden Markierungen, Fahrbahnoberflächen, Fahrradabstellanlagen, Wegweiser, Parkregelungen für Kfz, Unterführungen und vieles mehr diskutiert.

Auf eine Diskussion des gemeinsamen Fuß- und Radweges an der Friedrichstraße wird bei den Radlers Höhen und Tiefen 2017 bewusst verzichtet, obwohl es sich um die konfliktreichste Radverkehrsführung in Friedrichshafen handelt. Lösungsansätze zur Entschärfung der Probleme wurden in der Vergangenheit von der Stadt nicht mit Entschlossenheit verfolgt.

Mit der Fertigstellung der B 31 West muss dem Rad- und Fußverkehr in der Friedrichstraße höchste Priorität eingeräumt werden, um die Attraktivität dieses herausragenden Bereichs der Stadt zu steigern und für Bürger und Gäste die bestmögliche Aufenthalts- und Verkehrsqualität zu schaffen.

### 3 Wendelgardstraße / Marienstraße

#### 3.1 Gepflasterte Knotenpunkte



Bild 1: Von 2006 bis 2011 wurden im Rahmen des Metron-Radverkehrskonzeptes die Knoten am Schulquartier zwischen Katharinen- und Allmandstraße umgebaut und mit erhöhten Pflasterflächen gestaltet. Ziele waren insbesondere die Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs und die städtebauliche Aufwertung des Quartiers.

**Fazit:** Die Ziele der Verkehrsberuhigung wurden erreicht. Das Gestaltungskonzept sollte in weiteren Quartieren angewandt werden.

#### 3.2 Fahrradabstellanlage Musikschule, Pestalozzischule, GZG



Bild 2: Die Abstellanlagen am Schulquartier entlang der Wendelgardstraße sind – seit über 30 Jahren unverändert – in einem schlechten Zustand. Die vorhandene Felgenkiller in Verbindung mit der verschmutzten Kiesoberfläche bieten weder die Möglichkeit für diebstahlsicheres Abstellen noch einen standsicheren Halt für Fahrräder. Dieser Mangel wurde bei den Radlers Höhen und Tiefen 2009 thematisiert.

**Fazit:** Es besteht dringender Renovierungsbedarf, d.h. es ist eine Befestigung der Oberfläche und die Aufstellung neuer Fahrradparker erforderlich.

## 4 Stadtbahnhof

### 4.1 Barrierefreiheit



Bild 3: Bei den Treppen zu den Gleisen 2 bis 5 gibt es lediglich Kofferförderbänder, welche teilweise nicht in Betrieb sind. Dieser inakzeptable Zustand wurde bereits bei den Radlers Höhen und Tiefen 2011 angesprochen.

Bei der geplanten Bahnstationsmodernisierung sind lediglich Aufzüge geplant, Schieberillen an den Treppen oder Rampen sind nicht vorgesehen.

**Fazit:** Bei der geplanten Modernisierung müssen großzügiger bemessene Aufzüge und Rampen an allen Bahnsteigen eingeplant werden.

### 4.2 Fahrradmietboxen



Bild 4: Die Fahrradmietboxen wurden bereits im Ideenwettbewerb 1996 und bei den Radlers Höhen und Tiefen 2002 vorgeschlagen. 2003 wurden im Rahmen eines Förderprogrammes des Landes die ersten Boxen aufgestellt. Heute sind auf der Süd- und Nordseite des Stadtbahnhofs als auch in Löwental und Kluffern Boxen vorhanden.

**Fazit:** Die Fahrradboxen sind ein gutes Angebot insbesondere für Pendler oder häufige Nutzer der Bahn. Am Stadtbahnhof besteht v.a. auf der Nordseite weiterer Bedarf an Boxen-Stellplätzen.

### 4.3 Fahrradwegweisung



Bild 5: Beim Ausgang aus der Bahnstationsunterführung und vom Gleis 1 wurde 2016 ein Wegweiser „Alle Richtungen“ aufgestellt, welcher ortsfremde Radfahrer zum Bodensee-Radweg und der weiterführenden Wegweisung an der Friedrichstraße leitet und Fehlfahrten entlang des Seehotels verhindert. Dieser Wegweiser wurde bereits 2005 im Rahmen der Radlers Höhen und Tiefen gefordert. Er sollte durch eine Infotafel mit städtischen und regionalen Radrouten ergänzt werden.

**Fazit:** 11 Jahre vom Vorschlag bis zur Realisierung sind zu lange.

## 5 Schillerstraße

### 5.1 Neugestaltung Schillerstraße



Bild 6: Im Zuge der Neugestaltung des ehemaligen Post-Areals wurde die Unterführung entfernt und Schillerstraße für den nichtmotorisierten Verkehr durchlässig zum Bahnhofsvorplatz. Es bestehen noch Belagsmängel auf der westlichen Zufahrt.

**Fazit:** Die Durchlässigkeit der Schillerstraße stellt für den Radverkehr eine bedeutende Verbesserung dar.

### 5.2 Durchfahrt Bahnhofsvorplatz



Bild 7: Die Schillerstraße mündet in den Bahnhofsvorplatz. Die aktuelle Verkehrsführung, insbesondere für die aus den Bushaltestellen ausfahrenden Busse, ist nicht für Radverkehr in West-Ost-Richtung ausgelegt.

**Fazit:** Es sollte eine sichere und praktikable Führung des Radverkehrs aus der Schillerstraße Richtung Osten angelegt werden.

### 5.3 Fahrradabstellanlage SEE.STATT



Bild 8: Beim Neubau SEE.STATT auf dem ehemaligen Postareal wurden „Felgenkiller“ aufgestellt. Diese können das Vorderrad beschädigen und ein diebstahlsicheres Anschließen des Fahrradrahmens des Rahmens ist nicht möglich.

**Fazit:** Leider kommt es häufig vor, dass bei Neubauten privater Bauträger keine Fahrradparker aufgestellt werden, welche den Vorgaben der städtischen Stellplatzrichtlinie (derzeit leider nicht in Kraft) und der Landesbauordnung entsprechen.

## 6 Olgastraße, Graf-Zeppelin-Haus

### 6.1 Bermuda-Dreieck



Bild 9, 10: Die Neuanlage eines Weges durch den Park am GZH und der Bau einer Querunginsel waren 2001 eine der ersten Baumaßnahmen im Rahmen des Metron-Radverkehrskonzeptes. Die Verkehrsinsel wurde nach einem zehnjährigen Provisorium 2011 fest eingebaut.

**Fazit:** Durch die geradlinige Führung des Bodensee-Radweges konnten viele Irrfahrten ortsfremder Radfahrer vermieden werden.



### 6.2 Überdachung Fahrradabstellanlage GZH



Bild 11: Im Jahre 2008 wurden am Graf-Zeppelin-Haus die bisherigen „Felgenkiller“ durch den städtischen Standard-Fahrradparker ersetzt. Bei den Radlers Höhen und Tiefen 2009 wurde eine Überdachung der Abstellanlage gefordert.

**Fazit:** 2017 wurde an einer der beiden Abstellanlagen an der Olgastraße (endlich) eine Überdachung gebaut.

## 7 Schmidstraße, Schlossstraße, Zeppelinstraße

### 7.1 Schmidstraße: Fahrradstraße



Bild 12: Bei den Radlers Höhen und Tiefen 2007 wurde vorgeschlagen, die Schmidstraße zur Fahrradstraße umzuwidmen. 2009 wurde sie eröffnet.

**Fazit:** Die Schmidstraße ist Werbung fürs Radfahren, aber leider noch die einzige Fahrradstraße in Friedrichshafen.

### 7.2 Kloster-/ Schlossstraße: Fahrradstraße



Bild 13: Von der Schmidstraße aus führt der Bodensee-Radweg weiter über die Schlossstraße und Klosterstraße. Diese beiden Straßen sollten ebenfalls als Schmidstraße ausgewiesen werden, um der Bedeutung des Radverkehrs auf dieser Strecke gerecht zu werden. Der Arbeitskreis Radverkehr hat sich bereits dafür ausgesprochen.

**Fazit:** Die Umwidmung der Schlossstraße und Klosterstraße zur Fahrradstraße steht aus.

### 7.3 Zeppelinstraße: Fußgängerüberweg



Bild 14: Der Zebrastreifen über die Zeppelinstraße soll vor allem den querenden Radverkehr aus der Schlossstraße und Josef-Mauch-Straße aufnehmen. Es herrscht hier ebenso Schüler-Radverkehr von St. Elisabeth.

**Fazit:** Der Zebrastreifen stellt aus Sicht des ADFC keine geeignete Radverkehrsquerung dar. Die Quersituation im Umfeld der St.-Elisabeth-Schule sollte an die tatsächlichen Routen der Schüler angepasst werden und als vollwertige Radverkehrsanlage gebaut werden.

## 8 Hochstraße

### 8.1 Schutzstreifen



Bild 15: Die Umgestaltung der Hochstraße begann 2004 mit dem Bau des Kreisverkehrs an der Montafonstraße. Damit wurde die seit 1995 bestehende Forderung des ADFC, den Radverkehr stadteinwärts nicht vor dem Friedhofseingang, sondern auf der Fahrbahn zu führen, realisiert. 2006 wurde mit dem Bau des Kreisverkehrs in Hofen und Schutzstreifen südlich der Maybachstraße die Planung des Metron-Radverkehrskonzeptes am südlichen Abschnitt realisiert. 2013 wurden auf der Nordseite des Knotens Albrechtstraße Fahrrad-Aufstellflächen markiert.

**Fazit:** Die Umgestaltung der Hochstraße wurde in einem zehn Jahre dauernden Prozess realisiert. Wegen Grunderwerbsproblemen konnte der Schutzstreifen nördlich der Albrechtstraße leider nicht durchgehend markiert werden.

## 9 Industrieweg, Leutholdstraße

### 9.1 Straßenraumgestaltung Leutholdstraße



Bild 16: Die Leutholdstraße sollte mit Radverkehrsanlagen umgebaut werden. Auch der Fahrbahnbelag des Industrieweges und der Leutholdstraße weist Mängel auf.

**Fazit:** Die Umgestaltung, z.B. mit Schutzstreifen, wurde bei den Radlers Höhen und Tiefen 1999 und 2014 vorgeschlagen.

### 9.2 Knoten Leutholdstraße / Colzmanstraße



Bild 17: An der Einmündung der Leutholdstraße in die Colzmanstraße besteht insbesondere aus Richtung Unterführung Maybachplatz keine Radverkehrsführung Richtung Leutholdstraße. Darauf wurde bei den Radlers Höhen und Tiefen 2014 hingewiesen. Es handelt sich um einen von Radfahrern stark befahrenen Bereich.

**Fazit:** Der Einmündungsbereich sollte umgestaltet werden.

## 10 Maybachplatz

### 10.1 Verbreiterung südliche Ausfahrt



Bild 18: Durch die Aufweitung des südlichen Einfahrtsbereiches wurde die Sichtbeziehung für ein-fahrende Radfahrer erheblich verbessert. Diese Verbesserung wurde bei den Radlers Höhen und Tiefen 2016 vorgeschlagen.

**Fazit:** Mit geringem Aufwand konnte eine Verbesserung der Sicherheit in der Unterführung erreicht werden. Der Vorschlag wurde von der Stadt sehr schnell realisiert.

## 11 Colsmanknoten

### 11.1 Querungen



Bild 18, 19, 20: Die Führung des Rad- und Fußverkehrs am Colsmanknoten ist in allen Fahrbeziehungen, aber vor allem bezüglich der Anbindung der ZF, sehr verbesserungswürdig.

**Fazit:** Handlungsbedarf!



## 12 Veloring

### 12.1 Bauabschnitt Bodensee-Center und Mühlöschstraße



Bild 21: Der aktuell im Bau befindliche Abschnitt des Velorings (Teilabschnitt 3/2 Bodenseecenter und 4/1 Mühlöschstraße) ist Bestandteil des geplanten halbkreisförmigen Radweges von der Rotach im Südosten über den Colsmanknoten, Fallenbrunnen und das Klinikum bis Manzell.

**Fazit:** Der Veloring ist eine attraktive Radverkehrsverbindung. Die Fortsetzung Richtung Westen sollte mit hoher Priorität geplant und realisiert werden.



Abschnitte des Veloringes (Abbildung 5-1 aus Radverkehrskonzept VIA 2013)

## 13 Kreisverkehr Ailinger Straße / Kornblumenstraße

### 13.1 Fehlender gepflasterter Innenring



Bild 22: Der Kreisverkehr wurde 2002 als Provisorium eingerichtet und 2008 im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Ailinger Straße gebaut. Bei den Radlers Höhen und Tiefen 2008 wurde bereits bemängelt, dass kein erhöhter Innenring eingebaut worden war. Ein erhöhter Innenring wird in gängigen Bauvorschriften aus Verkehrssicherheitsgründen gefordert, da die Geschwindigkeit im Kreisverkehr dadurch reduziert und das Überholen von Radfahrern durch Kfz unterbunden wird.

**Fazit:** Der erhöhte gepflasterter Innenring muss nachgerüstet werden.

### 13.2 Querung der Kreisverkehrszufahrt



Bild 23, 24, 25: Bei der Zufahrt zum Kreisverkehr von der Rotachbrücke bestehen zwei Möglichkeiten:

- a) Einfahrt in den Kreisverkehr (Bild links)
- b) Weiterfahrt auf dem Radweg (Bild rechts)

Beide Optionen sind zulässige Fahrbeziehungen. Die Führung des Radverkehrs über den Zufahrtsast vom Graf-Soden-Platz verläuft auf einem Zebrastrreifen, was nicht dem Stand der Technik entspricht.



**Fazit:** Die Querung von Kreisverkehrszufahrten sollten gemäß RSt 06 und ERA 2010 auf bevorrechtigten Furten neben Fußgängerüberwegen erfolgen.

## 14 Ailinger Straße

### 14.1 Pflasterbelag



Bild 26, 27: 2016 wurde die Fahrbahn und der Geh- und Radweg der Ailinger Straße im Bereich des Knotens Goethestraße und Meistershofener Straße saniert. Der Radweg wurde mit einem Pflasterbelag versehen, der im Vergleich zu Asphalt erhebliche Nachteile aufweist:

- Hoher Rollwiderstand, auch aufgrund einer besonders rauen Oberfläche der Steine
- Unebene Oberfläche durch zu kleine Steine und Verlegung quer zur Fahrtrichtung
- Einbau von Kanaldeckeln mit zu großem Höhenunterschied
- Langfristige Verfügbarkeit der Steine ist nicht garantiert (siehe Plattenbeläge Ailinger Straße, Friedrichstraße u.ä.)
- Erschwerte Reinigung der Pflasterfugen
- Höhere Kosten als Asphalt bei Reparaturen

**Fazit:** Städtebauliche Überlegungen dürfen nicht zum Nachteil für den Komfort des Radverkehrs führen. Auf verkehrswichtigen Radwegen muss Asphalt als Oberfläche verwendet werden.

## 15 Montfortstraße, Esso-Knoten, Eckener Straße

### 15.1 Verbreiterung Radweg Montfortstraße



Bild 28: Beim Umbau der Montfortstraße wurden beide Radwege, insbesondere entlang des GPZ verbreitert.

**Fazit:** Bei der Neugestaltung der Montfortstraße konnte mehr Fläche für den Rad- und Fußverkehr geschaffen werden.

### 15.2 Radverkehrsführung Essoknoten



Bild 29: Die Umgestaltung wurde 2004 im Rahmen des Metron-Radverkehrskonzeptes realisiert.

**Fazit:** Die Verkehrsführung stellt eine Verbesserung im Vergleich zum Ausgangszustand dar. Die Signalanlage für den Radverkehr wird nicht von allen Radfahrern verstanden.

### 15.3 Schutzstreifen Eckener Straße



Bild 30: In der Eckenerstraße wurde 1999 der erste Schutzstreifen in Friedrichshafen markiert. Dies ging auf einen Vorschlag des ADFC zurück. Die Akzeptanz des Schutzstreifens durch Radfahrer und auch Kfz ist hoch, da die Restfahrbahnbreite von 5,5 m ausreichend groß ist.

**Fazit:** Der Schutzstreifen stellt im Vergleich zur vorhergehenden Führung eines gemeinsamen Geh- und Radweges eine bedeutende Verbesserung dar.

## 16 Lindauer Straße

### 16.1 Verlegung Parkplätze Seewiesenesch



Bild 31: Bei den Radlers Höhen und Tiefen 2005 wurde vorgeschlagen, die bisher auf der Fahrbahn von der Lindauer Straße zur Seewiesenstraße parkenden Kfz auf einen neuen Sammelparkplatz beim CAP Rotach zu verlegen, um die Fahrbahn für den Radverkehr des Bodensee-Radweges frei zu halten. Die Umwidmung zur Fahrradstraße steht aus.

**Fazit:** Die Verlegung der Parkplätze war für den Radverkehr eine wichtige Verbesserung.

### 16.2 Querung Jugendherberge



Bild 32: Bereits im Metron-Radverkehrskonzept wurde an der Jugendherberge eine Querunginsel gefordert. Die Querung mit einer verbesserten markierten Führung wurde 2014 realisiert.

**Fazit:** Die Querung hat eine hohe Akzeptanz, Fehlfahrten auf der linken Radwegseite stadteinwärts haben dadurch abgenommen.

### 16.3 Kreisverkehr



Bild 33: Die Lindauer Straße besteht unverändert mit dem Fahrbahnquerschnitt einer Bundesstraße. Bereits im Metron-Radverkehrskonzept wurde der Einbau eines Kreisverkehrs vorgeschlagen. Die Vorteile eines Kreisverkehrs an dieser Stelle sind:

- Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit und Verdeutlichung des Beginns des Stadtgebiets
- Führung des Bodensee-Radweges in beiden Richtungen auf der Südseite

**Fazit:** Der Kreisverkehr sollte gebaut werden.

## 17 Löwenunterführung (Bahnunterführung Ailinger Straße)

### 17.1 Querungsinsel und Radfahrstreifen



Bild 34: Die Querungsinsel in der Unterführung der Ailinger Straße zur Bismarckstraße und der Radfahrstreifen auf der nördlichen Fahrbahn waren 2000 die erste Baumaßnahme des Metron-Radverkehrskonzeptes.

**Fazit:** Diese Maßnahme war politisch umstritten, da in Kfz-Fahrstreifen eingegriffen werden musste, sie hat sich aber als sehr sichere Verkehrsführung mit hoher Akzeptanz erwiesen.



Impressum:

ADFC Kreisverband Bodenseekreis  
Friedrichstraße 36/2  
88045 Friedrichshafen

[www.adfc-bw.de/bodenseekreis](http://www.adfc-bw.de/bodenseekreis)

## 18 Presseberichterstattung SÜDKURIER Friedrichshafen

30.06.2017

# Der Weg bleibt das Ziel

- ADFC-Tour „Radlers Höhen und Tiefen“
- Akteure ziehen gute 20-Jahres-Bilanz
- Glatthaar: Stadt hat kein Erkenntnisproblem mehr

WILFRIED GEISELHART

**Friedrichshafen** – Viele „Radlers Höhen und Tiefen“ hat man bei der gleichnamigen jährlichen Erfahrungstour des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) schon aus nächster Nähe gesehen. Doch der gestrige Termin war schon etwas Besonderes. Zum einen, weil er unter dem Motto „20 Jahre städtische Förderung des Radfahrens in Friedrichshafen“ stand und es zu bilanzieren galt. Zum anderen, weil Bernhard Glatthaar nach eigenem Bekunden nach ebenfalls 20 Jahren wohl zum letzten Mal diese verkehrspolitische Tour geleitet hat.

Dass sich seit der 1997 initiierten Imagekampagne „Fahr Rad in FN“ aus radfahrerischer Sicht vieles getan hat, ist unbestritten. „Ohne ADFC wäre es nicht so schnell und nicht so umfassend zu Veränderungen gekommen“, betonte Erster Bürgermeister Stefan Köhler und dankte insbesondere Bernhard Glatthaar für sein jahrelanges Engagement. Dass es aber manchmal „zäh und alles andere als reibungslos lief“, das steht für den ADFC-Experten auch außer Frage. „Aber die Stadt hat mittlerweile kein Erkenntnisproblem mehr, wenn es um Radverkehrsverbesserungen geht, höchstens noch ein Umsetzungsproblem“, sagt Glatthaar. „Und wir haben eine hohe Frustrationstoleranz bewiesen.“ Gerne zeigt er in diesem Zusammenhang auch einen Zeitungsartikel der Seewoche aus dem Jahr 1995, der mit „Wendehälse: Eine Stadt steigt auf Fahrrad um“ aufmachte.

Vieler Themen hat sich auch die jährliche ADFC-Radtour angenommen. Es ging um Querungen, ums Einkauf mit dem Rad und um die Frage, ob Radtouristen willkommen sind. Man war im „Westend“ und im Fallenbrun-



Erste Station war die Musikschule: „Pflasterung für Fahrräder prima, Fahrradständer indiskutabel“, so das Fazit von Bernhard Glatthaar (links). Erster Bürgermeister Stefan Köhler (rechts) verspricht, Kontakt mit den Schulleitern aufzunehmen. BILDER: W. GEISELHART

### ADFC-Radtour

➤ Mit „Radlers Höhen und Tiefen“ ist die jährliche verkehrspolitische Tour des ADFC in Friedrichshafen überschrieben. Dazu sind Vertreter des Gemeinderats, des städtischen Arbeitskreises Radverkehr und des Regierungspräsidiums sowie die Bevölkerung eingeladen. Die Radtour führt zu neuralgischen Punkten des

Radverkehrs und hat zum Ziel, die Verwirklichung vieler Ideen zur Verbesserung der Situation für Radfahrer auf den Weg zu bringen. Sie wurde in den vergangenen 20 Jahren von Bernhard Glatthaar geleitet.

➤ Kontakt: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Kreisverband Bodenseekreis, Friedrichstraße 36/2, 88045 Friedrichshafen, Telefon 0 75 41/38 29 88, Internet: [www.adfc-bw.de/bodenseekreis](http://www.adfc-bw.de/bodenseekreis). (ghw)

nen. Man befasste sich mit Fahrradabstellanlagen, war mit elektrischem Rückenwind unterwegs und kümmerte sich darum, ob man gut mit dem Rad zur Arbeit und zur Schule kommt.

Meistens hatte man auch Glück mit dem Wetter – gestern eher nicht. Nach einem kräftigen Gewitterschauer ging's dann am Technischen Rathaus für rund 20 unerschrockene Teilnehmer doch los. Erster Haltepunkt: vor der Musik-

schule. „Die Ziele der Verkehrsberuhigung wurden hier erreicht. Dieses Gestaltungskonzept sollte in weiteren Quartieren angewandt werden“, konstatiert Bernhard Glatthaar – bemängelt aber die angrenzenden Fahrradabstellanlagen. Aufmerksam Zuhörer ist auch Stefan Köhler. „Ich werde mit den Schulleitern sprechen“, verspricht er. Weiter geht's in Richtung Stadtbahnhof. Die dort 2003 installierten Fahrrad-



Wer wettertauglich angezogen war, wie Freddy Pfeleiderer und Stephanie Glatthaar, der war bei der ADFC-Tour klar im Vorteil.

boxen werden vom ADFC gelobt. Aber: „Es gibt auf der Nordseite weiteren Bedarf.“ Thema Barrierefreiheit: Bei der geplanten Bahnhofsmo-

## 19 Presseberichterstattung Schwäbische Zeitung Friedrichshafen

01.07.2017

### Elf Jahre für einen Wegweiser

26. verkehrspolitische Radtour: ADFC präsentiert Verbesserungsmöglichkeiten für Radfahrer

Von Christoph Dierking

FRIEDRICHSHAFEN - Die verkehrspolitische Radtour des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) gibt es bereits seit 1992. Und am Donnerstagnachmittag war es wieder soweit: Vertreter des ADFC und der Stadt sind losgeradelt, um die Verkehrssituation in der Stadt zu erkunden. Dabei wurde deutlich: Friedrichshafen kann sich noch besser auf Radfahrer einstellen.

Es regnet in Strömen. Trotzdem haben sich einige Menschen am Technischen Rathaus in der Charlottenstraße versammelt. Hier startet die Radtour „Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“. „Das Wetter hat auch Höhen und Tiefen“, sagt Bernhard Glatthaar und schmunzelt. Das ADFC-Mitglied hat die verkehrspolitische Radtour organisiert – dieses Jahr zum letzten Mal. Ein Anlass, in die Vergangenheit zu schauen.

#### Hohe Frustrationstoleranz

Glatthaar erinnert sich gut an die Anfänge. An die Gründung des Arbeitskreises Radverkehr in den Neunzigern, der noch heute aktiv ist. Und an das erste Konzept für den städtischen Radverkehr, das der Gemeinderat zur Jahrtausendwende beschlossen hat. Die Zusammenarbeit mit der Stadt habe nicht immer gut funktioniert. „Wir brauchen manchmal eine hohe Frustrationstoleranz“, meint Glatthaar. „Die Stadt hat ein Umsetzungsproblem.“ Glatthaar setzt sich für ausreichende Stellplät-



Bernhard Glatthaar, Stefan Köhler und Gerhard Leiprecht (Grüne) diskutieren über die Situation der Radfahrer in Friedrichshafen.

FOTO: CDI

ze ein. Sonst würden die Menschen weniger mit dem Fahrrad fahren. Problematisch sei auch, dass sich Radfahrer und Fußgänger viele Wege teilen müssen. „Das führt oft zu Konflikten“, sagt Glatthaar. „Gemeinsame Wege sollten eigentlich eine Ausnahme sein, aber bei uns sind sie die Regel.“ Der Grund hierfür sei Platzmangel, erklärt Stefan Köhler, Erster Bürgermeister der Stadt Friedrichshafen. Häufig befänden sich Privatgrundstücke an der Straße. Der Spielraum sei begrenzt. Köhler nutzte die Radtour, um sich bei Glatthaar für seinen Einsatz zu bedanken. Für ihn steht fest: „Der ADFC hat ein enormes Engagement gezeigt.“

Über die Bismarckstraße fahren die Teilnehmer in die Unterführung. Einige klingeln, bevor sie nach links

in den Tunnel abbiegen, um entgegenkommende Radfahrer zu warnen. Dann geht es weiter über die Möttelstraße in Richtung Stadtbahnhof. Dort hält die Gruppe an.

#### Elf Jahre für einen Wegweiser

Glatthaar lobt die Fahrradboxen, die auf der Süd- und Nordseite des Bahnhofs aufgestellt worden sind. Sie seien ein gutes Angebot für Pendler. Dann macht er auf einen Wegweiser aufmerksam, der vor der Bahnhofoberführung aufgestellt ist. „Alle Richtungen“ steht mit grünen Buchstaben auf weißem Hintergrund geschrieben. Daneben ist ein Fahrrad abgebildet. Ortsfremde Radfahrer, die mit dem Zug anreisen, wissen sofort: Hier geht es entlang.

„Die Stadt hat den Wegweiser erst 2016 aufgestellt“, bedauert Glatthaar.

Dabei habe er schon 2005 auf das Problem hingewiesen: Touristen hätten nicht gewusst, wo sich der nächste Radweg befindet. „Elf Jahre hat es vom Vorschlag zur Umsetzung gedauert“, sagt Glatthaar. „Natürlich ist es ärgerlich, wenn so viel Zeit vergeht“, entgegnet Stefan Köhler. „Das kann man nicht wegdiskutieren.“ Aber es sei wichtig, auch das Gesamtbild im Blick zu haben. Friedrichshafen stehe in Baden-Württemberg an zweiter Stelle, was die Fahrradfreundlichkeit betrifft. Besser hätte – bezogen auf die Stadtgröße – nur Konstanz abgeschnitten. Das gehe aus dem aktuellen ADFC Fahrradklimatest hervor. Klar ist aber auch: Bundesweit belegt Friedrichshafen nur den zwölften Platz.

#### Kein durchgängiges Netz

Unter den Teilnehmern befindet sich Corinna Tonoli, die als Klimaschutzmanagerin arbeitet. Es ist ihre Aufgabe, Klimaschutzprojekte voranzutreiben. Um an der Radtour teilzunehmen, ist sie aus Ravensburg gekommen. Dort hatte sie eine ähnliche Veranstaltung verpasst. „Heute hole ich die Radtour nach“, erzählt sie. „Und treffe alte Freunde wieder.“

Mit dabei ist auch Gerhard Leiprecht, der für die Grünen im Gemeinderat sitzt. Ihn stört, dass einige Radwege direkt auf der Straße verlaufen. Ein durchgängiges Netz an Radwegen gebe es nicht. „Selbstbewussten Radfahrern macht das nichts aus“, meint Leiprecht. „Aber für Senioren und Kinder ist die Situation gefährlich.“