

Veloring Friedrichshafen

Im Halbkreis um die Stadt





Liebe Bürgerinnen und Bürger,
sehr geehrte Damen und Herren,

am 14. Dezember 2015 gab der Gemeinderat mit dem Grundsatzbeschluss den Auftakt für den Bau des Velorings, einer attraktiven, schnellen Radverbindung in Friedrichshafen. Nach dem Spatenstich am 1. März 2017 konnten die ersten Teilabschnitte auf einer Länge von 1,7 Kilometern am 9. September 2017 eingeweiht werden. Bis 2022 planen wir, den insgesamt sieben Kilometer langen Veloring für rund 8,5 Millionen Euro fertigzustellen. Eine Investition in die Zukunft unserer Stadt.

Mit dieser Radschnellverbindung wollen wir das Rad im Straßenverkehr stärken, unseren Teil zur Verbesserung des Klimaschutzes beitragen und den Spaß am Fahrradfahren wecken. Heute steht das Fahrrad mehr denn je für Individualität und Selbstständigkeit, aber auch für Effizienz, hohe Technik sowie für den Klimaschutz. Das Fahrrad steht aber auch, und hier denke ich an die vielen Pedelecs, für technischen Fortschritt und für innovative Mobilitätslösungen. Diesem Aufschwung rund um das Fahrradfahren wollen auch wir Rechnung tragen.

Damit das Radfahren in Friedrichshafen noch interessanter wird, brauchen wir eine funktionierende und verkehrssichere Infrastruktur. Wir fördern deshalb den Radverkehr mit zahlreichen Maßnahmen. Wir bauen das Radverkehrsnetz kontinuierlich aus und schaffen Fahrradabstellanlagen. In den vergangenen Jahren wurden im gesamten Stadtgebiet zahlreiche Schutzstreifen und Querungshilfen für mehr Sicherheit für die Radler angelegt und Verkehrsknoten umgebaut. Für solche Radverkehrsmaßnahmen gibt die Stadt jährlich rund 550.000 Euro aus. Die Stadt und der Gemeinderat werden auch künftig auf den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur setzen, um so neue Anreize zu schaffen, auf das Rad umzusteigen.

Mit freundlichem Gruß

Andreas Brand
Oberbürgermeister

Von links:
Eberhard Ortlieb
(Stadtrat, FW)
Klaus Hoher (MdL, FDP)
Christine Heimpel
(Stadträtin, SPD)
Gerhard Leiprecht
(Stadtrat, Grüne)
Erster Bürgermeister
Dr. Stefan Köhler
Mark Jarosz
(Centermanager Bodenseecenter)
Karl Honnen (ADFC)



Freie Fahrt für Radler

Mit guten Radschnellverbindungen und attraktiven Radwegen soll der Radverkehr in Friedrichshafen gefördert und der Radverkehrsanteil gesteigert werden. Das aktuelle Radverkehrskonzept der Stadt Friedrichshafen sieht mehr als 150 einzelne Maßnahmen vor, die das Fahrradfahren sowohl in der Innenstadt als auch in den Stadtteilen und Ortschaften verbessern und attraktiver machen sollen.

Mit dem Ausbau des Radverkehrsnetzes werden gute Angebote geschaffen, damit die Menschen vermehrt aufs Rad umsteigen.

Die in Auftrag gegebene „Machbarkeitsstudie Veloring“ wurde vom Gemeinderat Ende 2015 diskutiert und die Umsetzung beschlossen. Die Stadt hat damit den Startschuss für den sogenannten Veloring gegeben. Im März 2017 folgte der Spatenstich für das erste Teilstück.

Ziel ist es, durch schnelle Radverbindungen den individuellen Radverkehr zu erhöhen. Das bestehende Hauptradwegenetz, das vorwiegend strahlenförmig auf das Stadtzentrum zuläuft, soll durch einen halbkreisförmigen Veloring ergänzt werden. Der Veloring verläuft um den Stadtkern und teilweise auf der Trasse eines stillgelegten Industriegleises. Volle Wirksamkeit und Attraktivität entfaltet sich im Ganzen in der Verbindung

Links:
Spatenstich (v. l. n. r.)
Wolfgang Kübler (Stadtbauamt)
Dieter Stauber (Stadtrat, SPD)
Eberhard Ortlieb (Stadtrat, FW)
Gerlinde Ajiboye-Ames
(Stadträtin, FDP)
Josef Mayer (Stadtrat, ÖDP)
Erster Bürgermeister
Dr. Stefan Köhler
Gerd Meixner (Ingenieurbüro
Zimmermann & Meixner)
Karl Honnen (ADFC)

Rechts:
Bei der Eröffnung:
Oberbürgermeister
Andreas Brand
Erster Bürgermeister
Dr. Stefan Köhler



des Velorings mit dem Radschnellweg und Anschlüssen an den Bodenseeradweg. Da es für Fußgänger eine separate Fläche geben wird, entsteht gleichzeitig eine adäquate, durchgängige Fußverkehrsverbindung. Es ist vorgesehen, den Veloring in fünf Abschnitten zu bauen. Die Gesamtkosten liegen bei rund 8,5 Millionen Euro.

Erste Teilabschnitte eröffnet

Am 9. September 2017 wurden die ersten Teilstücke des Velorings in Friedrichshafen eröffnet. Sie bestehen aus den Teilabschnitten „Bodenseecenter“ und „Mühlöschstraße“ mit einer Länge von 925 Metern. Erster Bürgermeister Dr. Stefan Köhler und Vertreter aus Politik, Handel und Verwaltung gaben die Teilstrecke offiziell frei. Parallel zum Veloring wurde in diesem Abschnitt auch eine durchgängige Verbindung für Fußgänger geschaffen. Mit der Fertigstellung des Teilabschnitts „Aistegstraße“ (Sanierung und Neugestaltung), mit einer Länge von rund 750 Metern, ist ab Herbst 2017 radeln auf dem „Blauen Band“ auf rund 1,7 Kilometern durchgehend möglich.

Die Baukosten dieser ersten Bauabschnitte liegen bei rund 1,6 Millionen Euro.



Schnelle Radverbindung durch die Stadt

Radschnellwege – sehr aktuell

Das Thema Radschnellwege bzw. Radschnellverbindungen ist in Deutschland zur Zeit sehr aktuell. Ziel ist es, Radschnellwege als innovative Infrastrukturangebote zu fördern, welche die Fahrradnutzung über längere Distanzen attraktiv machen und auf diese Weise einen Beitrag zur Reduzierung von Staus, zur Entlastung des ÖPNV in den Spitzenzeiten und zur Gesundheitsförderung leisten. Dafür sind spezifische Anforderungen wie höhere Fahrgeschwindigkeiten, Vorrecht an Knotenpunkten und geringe Verlustzeiten durch Halten und Warten Voraussetzung.

Im Halbkreis um die Stadt

Der sieben Kilometer lange Veloring spannt als attraktive Radschnellverbindung einen Halbkreis um die Stadt von Manzell bis zur Rotachmündung. Viele Bildungseinrichtungen und große Firmen an der Strecke des Radschnellwegs finden hier eine Anbindung. Der Veloring beginnt im Westen der Stadt in Manzell und verbindet den Bodenseeradweg, das Klinikum Friedrichshafen und das Gebiet Fallenbrunnen (Gewerbe, Campus der Zeppelin Universität und der Dualen Hochschule Baden-Württemberg) mit den Fachmärkten im Bodenseecenter sowie mit den Großbetrieben (wie z. B. ZF Friedrichshafen AG). Er führt weiter zum künftigen Radschnellweg Richtung Flughafen/Ravensburg und entlang der Rotach bis zur Jugendherberge am Bodenseeradweg Richtung Osten/Lindau.

Für Radler und Fußgänger

Überall dort, wo ausreichend Fläche zur Verfügung steht, wird der Veloring mit einer Gesamtbreite von sechs Metern gebaut: 3,50 Meter für Radler und 2,50 Meter für Fußgänger, nach Möglichkeit durch einen Grünstreifen voneinander getrennt.

Nächste Abschnitte 2019

Für zwei weitere Abschnitte mit einem Bauvolumen von rund 3,1 Millionen Euro (mit Hochtrasse) ist der Baubeginn im Jahr 2019/2020 vorgesehen. Dort, wo heute noch das alte Industriegleis am Riedlewald entlang verläuft, soll vom Kreisverkehr am Sportpark bis zum Colsmanknoten ein weiteres Stück des Velorings entstehen. Es wird auf der Decke des Tunnels Wagershausen der B 31 neu weiter nach Westen bis zur Hochstraße/Fallenbrunnen geführt.



Links:
Erster Bürgermeister
Dr. Stefan Köhler
Verkehrsminister
Winfried Hermann

Rechts:
Mitglieder des Radsportvereins „Seerose“ bei der Eröffnung.

Gesamtkosten für den Veloring

Das Gesamtprojekt ist mit rund 8,5 Millionen Euro für die kommenden Jahre veranschlagt.

Kosten für den Radschnellweg

Für den geplanten Radschnellweg vom Stadtbahnhof bis zum Haltepunkt Löwental sind noch einmal rund 5 Millionen Euro nötig. Die Umsetzung in diesem Abschnitt ist davon abhängig, wann die Elektrifizierung der Südbahn kommt.

Erste Testbefahrung
August 2017 (v. l. n. r.):
Hansjörg Röpneck
(stellv. Abteilungsleiter
Tiefbau, Stadtbauamt)
Stefan Valentin
(Projektleiter Veloring,
Stadtbauamt)
Erster Bürgermeister
Dr. Stefan Köhler
Wolfgang Kübler
(Leiter Stadtbauamt)



Schritt für Schritt Veloring in fünf Abschnitten

Abschnitt 1:

Der erste Abschnitt führt von Manzell bis nach Fallenbrunnen. Baubeginn ist ab 2020 geplant.

Abschnitt 2:

Abschnitt zwei beginnt in Fallenbrunnen und führt entlang der B 31 neu bis nach Wagershausen. Der Baubeginn ist für 2019/2020 – (im Zuge B31 neu auf der Tunneldecke mit Anschlüssen) geplant.

Teilabschnitt 3/1:

Teilabschnitt 3/1 reicht vom Kreis Alfred-Colsmann-Platz bis zum Kreis Meistershofener Straße / Am Sportpark.

Teilabschnitt 3/2:

Der Teilabschnitt 3/2 „Bodenseecenter“ bildet den Lückenschluss zwischen dem Kreisverkehr Meistershofener Straße / Am Sportpark und dem Mühlöschkreisel. Er wurde als erster Abschnitt umgesetzt.

Teilabschnitt 4/1:

Teilabschnitt 4/1 reicht vom Mühlöschkreisel bis zum Trautenmühlweg. Dieser Teilabschnitt wurde zusammen mit Teilabschnitt 3/2 umgesetzt.

Teilabschnitt 4/2:

Der Teilabschnitt 4/2 führt vom Trautenmühlweg, über die Aistegstraße, die Querung Flugplatzstraße zur Paulinenstraße/Ravensburger Straße. Dieser Teilabschnitt wurde im Oktober 2017 fertiggestellt und ist als Fahrradstraße vorgesehen.

Teilabschnitt 4/3:

Als direkte Verbindung von Veloring und geplantem Radschnellweg ist eine Hochtrasse durch das Gelände der ZF Friedrichshafen AG vorgesehen.

Abschnitt 5:

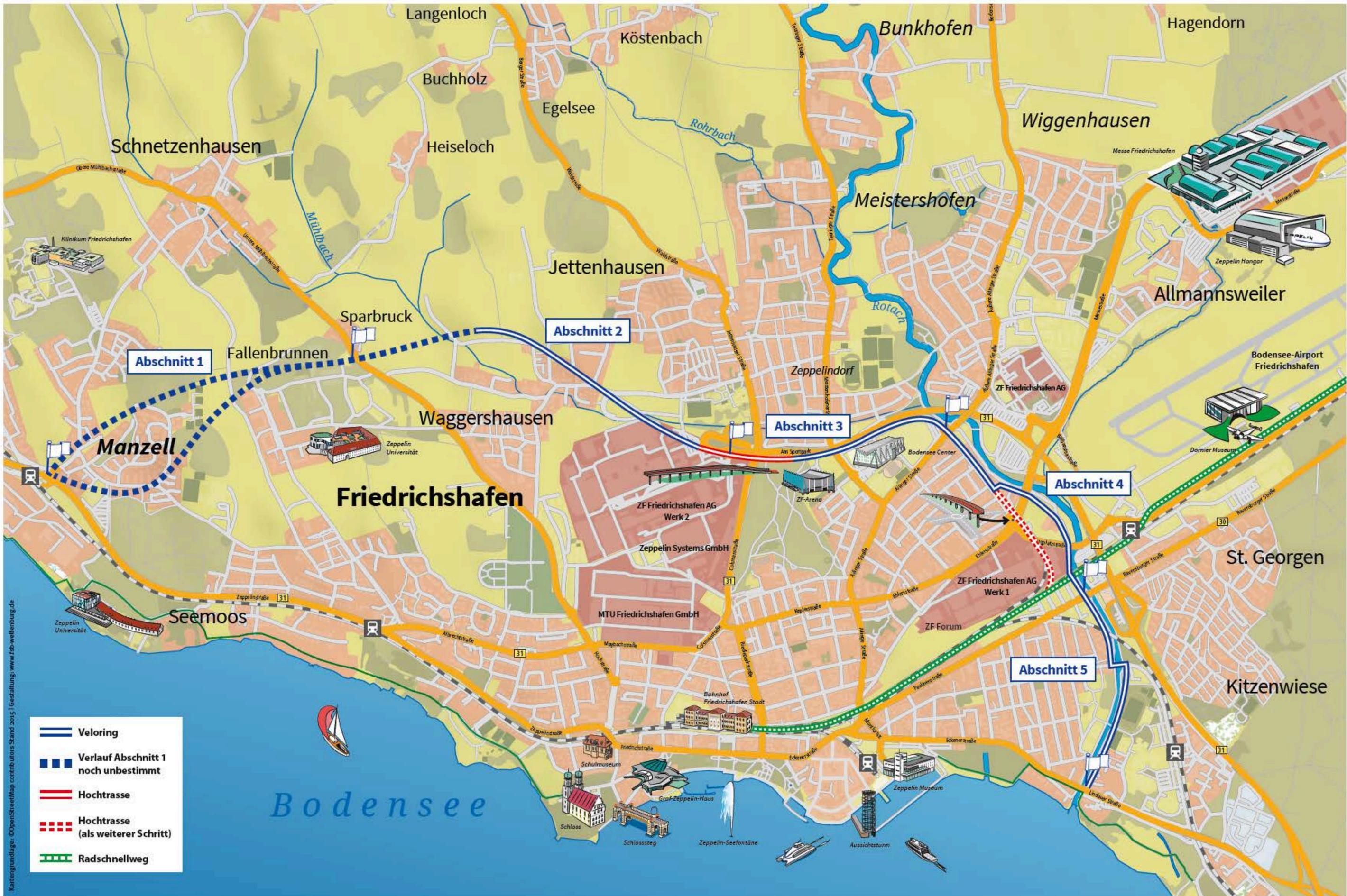
Abschnitt 5 führt entlang der Rotach von der Paulinenstraße/Ravensburger Straße bis zum Bodenseeradweg an der Lindauer Straße. Ab 2022 soll mit diesem Abschnitt begonnen werden.

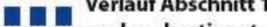
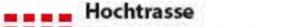
Radschnellweg

Der **Radschnellweg Löwental – Stadtbahnhof** soll die Hauptradroute aus Richtung Meckenbeuren / Ravensburg und Tettnang in direkter Linie und kreuzungsfrei mit der Kernstadt und dem Stadtbahnhof verbinden. Aufgrund der kreuzungsfreien Wege wird der Radschnellweg gegenüber den bestehenden Alternativrouten wesentlich schneller zu fahren sein. Insgesamt wird von ca. 2.500 Fahrten im Alltagsverkehr ausgegangen.

Von besonderer Bedeutung ist die Entwicklung des Gewerbegebietes „Am Flughafen“. Bis zu 2000 Arbeitsplätze können hier entstehen. Um die Potenziale bestmöglich zu erschließen, wäre eine Weiterführung nach Meckenbeuren und Ravensburg bzw. Tettnang optimal. Hierfür wird vom Land Baden-Württemberg eine Machbarkeitsstudie gefördert. Die Verknüpfung mit dem Veloring ist in Form einer Hochtrasse (Teilabschnitt 4/3) vorgesehen.





-  Veloring
-  Verlauf Abschnitt 1 noch unbestimmt
-  Hochtrasse
-  Hochtrasse (als weiterer Schritt)
-  Radschnellweg

Kartengrundlage: ©OpenStreetMap contributors Stand 2015 | Gestaltung: www.fsb-welfenburg.de

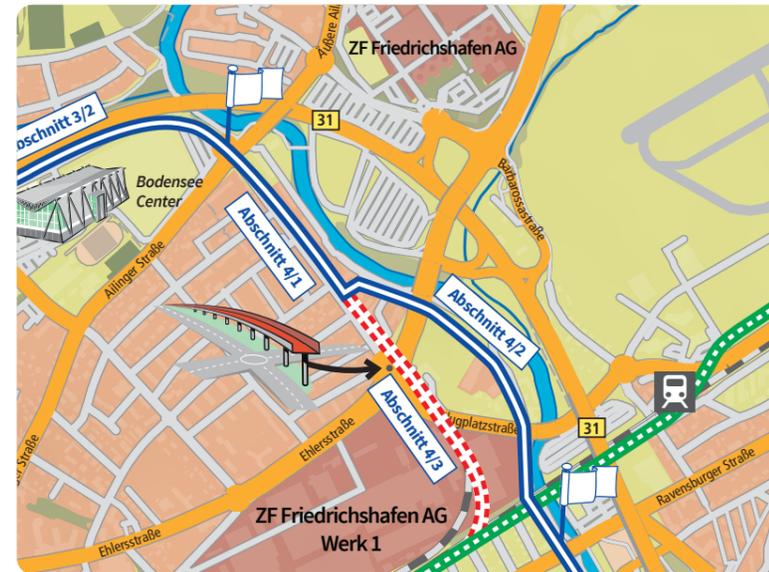
Streckenabschnitte im Detail:



Abschnitt 1

Bodenseeradweg / Manzell – Fallenbrunnen (Anschluss Klinikum)

Geplanter Baubeginn: 2020
 Geplante Fertigstellung: 2021
 Länge: 2,0 km
 Kosten (geschätzt): ca. 800.000 Euro



Abschnitt 4

Mühlöschstraße – Aistegstraße

Teilabschnitt 4/1 (Mühlöschstraße)
 Geplanter Baubeginn: Mai 2017
 Geplante Fertigstellung: Juli 2017
 Länge: 355 m
 Kosten (geschätzt): 700.000 Euro

Teilabschnitt 4/2 (Aistegstraße)
 Geplanter Baubeginn: Mai 2017
 Geplante Fertigstellung: Herbst 2017
 Länge: 750 m
 Kosten (geschätzt): ca. 400.000 Euro

Teilabschnitt 4/3 (Hochtrasse)
 zur Verknüpfung mit dem Radschnellweg
 Kosten (geschätzt): ca. 2,5 Mio. Euro



Abschnitt 2

Hochstraße – Tunnel B31 neu – Waggershausen – KVP Alfred Colman-Platz

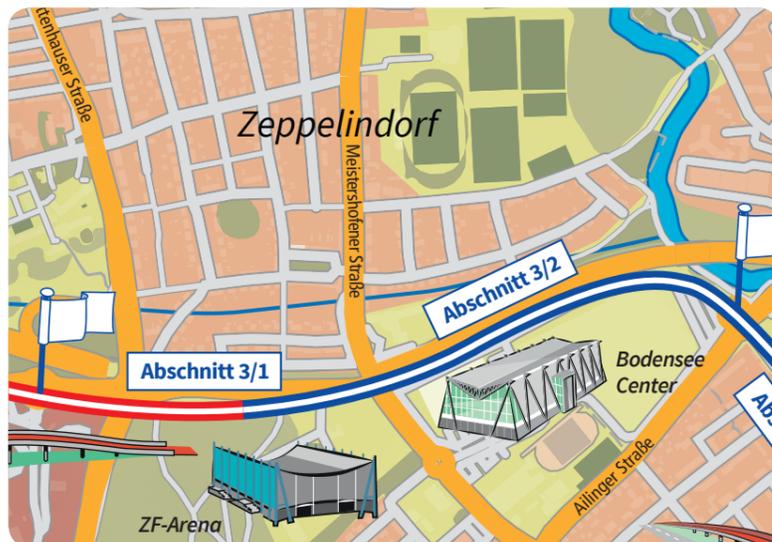
Geplanter Baubeginn: 2019 / 2020
 Geplante Fertigstellung: 2020
 Länge: 1,9 km
 Kosten (geschätzt): ca. 700.000 Euro



Abschnitt 5

Rotachroute zwischen Columbanbücke – Jugendherberge / Lindauer Straße – Anschluss Bodenseeradweg

Geplanter Baubeginn: ab 2022
 Geplante Fertigstellung: ab 2022
 Länge: 1,05 km
 Kosten (geschätzt): ca. 500.000 Euro



Abschnitt 3

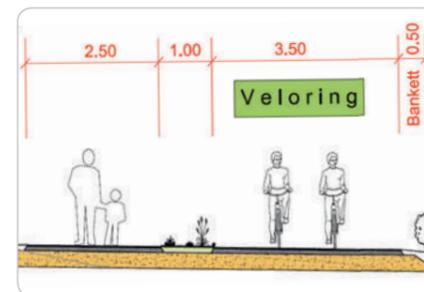
Colsmanknoten – Am Sportpark – Bodenseecenter – KVP Mühlösch- / Ailinger Straße

Teilabschnitt 3/1 (Am Sportpark)

Geplanter Baubeginn: 2019 / 2020
 Geplante Fertigstellung: 2020
 Länge: 335 m
 Kosten (geschätzt): ca. 400.000 Euro
 mit Hochtrasse ca. 2,4 Mio. Euro

Teilabschnitt 3/2 (Bodenseecenter)

Geplanter Baubeginn: April 2017
 Geplante Fertigstellung: Juli 2017
 Länge: 570 m
 Kosten (geschätzt): ca. 500.000 Euro



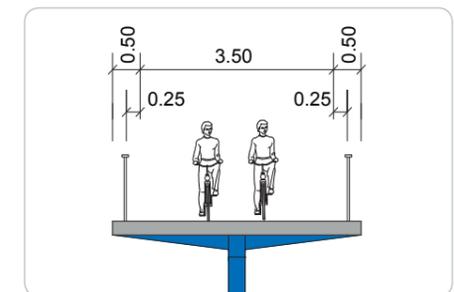
Besonderheiten zum Radweg

Bei ausreichenden Platzverhältnissen, insbesondere im zentralen Bereich des Velorings (Abschnitte 3 und 4, Fläche des ehemaligen Industriegleises) wird der Rad- und Fußverkehr durch einen Grünstreifen getrennt. Der Grünstreifen ist nach Möglichkeit breiter als ein Meter und entsprechend gestaltet.



Markierungen Veloring

Blaue Bänder kennzeichnen den Veloring auf der gesamten Strecke. Zudem werden blaue Aufmerksamkeitsfelder und Quermarkierungen sowie Rad- und Fußgängerpiktogramme auf und entlang des Velorings angebracht.



Tempo Veloring und Radschnellweg

Der Veloring wird durchgängig „Pedelec-tauglich“ angelegt. Der Entwurf ist für eine Geschwindigkeit von durchschnittlich 15 bis 25 km/h ausgelegt. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit auf Radschnellwegen hingegen kann bei 25 bis 30 km/h liegen.

Radverkehr in Friedrichshafen

Zur Verbesserung und Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs sowie zur Steigerung des Fahrradanteils am Verkehr in Friedrichshafen wurde 1995 der Arbeitskreis Radverkehr gegründet. Seither wurde

- das Metron-Radverkehrskonzept entwickelt (2000)
- die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg (AGFK-BW) gegründet, deren Gründungsmitglied Friedrichshafen ist
- das VIA-Radverkehrskonzept erarbeitet (2013)

Friedrichshafen investiert jährlich in den Radverkehr rund 550.000 Euro. Das sind etwa zehn Euro pro Einwohner. Diese werden für die verschiedensten Maßnahmen verwendet, wie z. B. Querungshilfen, Ausleitungen und Absenkungen von Bordsteinen sowie Markierungen, zentrale und dezentrale Abstellanlagen und vieles mehr.

Spezielle Einrichtungen für den Radverkehr

Zahlreiche besondere Einrichtungen sorgen für ein attraktives Radfahren.

- seit 1997 gibt es Schutzstreifen.
- seit Oktober 2009 gibt es 60 Ampelgriffe, die Radlern das Warten an Ampeln erleichtern.
- seit Oktober 2011 hängen 37 Trixispiegel, die dem toten Winkel vorbeugen sollen.
- an Signalanlagen sorgen Annäherungsstreifen und vorgezogene Aufstellflächen für mehr Sicherheit.
- Einbahnstraßen sind (annähernd vollständig) für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben.
- die erste Fahrradstraße (Schmidstraße) wurde 2009 eingerichtet; weitere sind in Vorbereitung.
- an Bahnhofpunkten existieren Bike & Ride Anlagen, d. h. überdachte Fahrradständer oder teilweise Fahrradboxen.

Einzelprojekte

Über diese „Kleinmaßnahmen“ hinaus werden dem Radverkehr weitere Mittel für größere Einzelprojekte zur Verfügung gestellt. Hierzu gehören:

- die Schaffung von Kreisverkehrsplätzen
- Straßenumgestaltungen wie die Keplerstraße und die Ehlersstraße
- der Veloring
- ein Radschnellweg (Förderzusage für Machbarkeitsstudie)
- das Fahrradparkhaus im Umfeld des Stadtbahnhofes (120 Plätze; ist beschlossen und in Planung; Bau durch das Stadtwerk am See)

Öffentlichkeitsarbeit

Neben der Schaffung der Infrastruktur setzt Friedrichshafen auch vermehrt auf die Information der Bevölkerung, um das Thema zu bewerben. Hierzu gehören:

- April 2016 – Aktion Brötchentüte (zum Thema Schulterblick)
- Sommer 2016 – Artikel zum Radfahren in FN im 3-Löwen-Takt Aktiv
- Juli 2016 – Verteilung Broschüre „Die Anderen und ich – ich und die Anderen“
- August/September 2016 – Werbung auf nextbike-Leihrädern im Rahmen der Eurobike
- September 2016 – OB-Radtour mit Bürgern
- Dezember 2016 – Nikolausaktion (zum Thema Beleuchtung)
- Juli 2017 – „Finde Dein Rad“-Aktion zum 200er-Jubiläum
- September 2017 – Eröffnung Veloring (erste Teilabschnitte)
- September 2017 – OB-Radtour mit Bürgern
- September 2017ff – Banneraktion am Veloring zu verschiedenen Themen
- Dezember 2017 – Broschüre zum Veloring
- Dezember 2017 – Nikolausaktion (zum Thema Beleuchtung)



Aus der Animation Hochtrasse Colsmanknoten.

Blick in die Zukunft

Die Stadt Friedrichshafen gilt bereits heute als fahrradfreundlich. Sie ist regelmäßig beim ADFC-Klimatest im obersten Drittel aller Städte Deutschlands in vergleichbarer Größenordnung platziert. Bei den letzten beiden Tests lag Friedrichshafen in Baden-Württemberg jeweils auf Platz zwei. Um noch besser zu werden, investiert die Stadt jährlich erhebliche Finanzmittel in die Radinfrastruktur und in die Öffentlichkeitsarbeit.

Um schnelle und attraktive Radverkehrsverbindungen zu ermöglichen und um den verbleibenden Autoverkehr wie den ÖPNV „flüssig“ zu halten, sollten an verkehrsreichen Verkehrsknoten wie am Colsmanknoten oder am Kreisverkehr Ehlers-/Mühlöschstraße sowie zur Überquerung der Flugplatzstraße und zur Anbindung des Velorings an den künftigen Radschnellweg Friedrichshafen-Mecklenbeuren-Ravensburg Hochtrassen für Radfahrer in Betracht kommen. Das klingt futuristisch, ist aber in anderen Ländern und Städten Mitteleuropas bereits umgesetzt.

„Nur durch prägnante und wahrnehmbare Verbesserungen und den entsprechenden Mut und eine entsprechende Entschlossenheit wird es Friedrichshafen gelingen, die Fahrradstadt schlechthin in Süddeutschland zu sein. Die Voraussetzungen sind gegeben, das Potenzial ist vorhanden.“

Erster Bürgermeister Dr. Ing. Stefan Köhler

Aus der Animation Hochtrasse Ehlerskreisel.





Von links:
 Wolfgang Kübler
 Jürgen Schock
 Dr. Tillmann Stottele
 Stefan Valentin
 Christian Geiger
 Erster Bürgermeister
 Dr. Stefan Köhler
 Hansjörg Röpnack
 Bernhard Glatthaar
 Hansjörg Hofmann
 Roland Merz
 Michael Greineck

Auf dem Weg zur Fahrradstadt

Sichere, rücksichtsvolle und umweltfreundliche Mobilität für alle – das ist die Herausforderung, der sich Städte stellen müssen. Friedrichshafen ist dafür gut gerüstet. Im Alltag wird die Fortbewegung per Rad immer wichtiger. Um noch mehr Menschen vom Radfahren zu überzeugen, soll nicht nur die Sicherheit des Radverkehrs erhöht werden, sondern auch die Attraktivität. Auf dem Weg zur Fahrradstadt verbessert Friedrichshafen stetig die Radinfrastruktur – in enger Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis Radverkehr.

Am 20. September 2017 traf sich der Arbeitskreis Radverkehr zum einhundertfünfzigsten Mal. Erster Bürgermeister Dr. Stefan Köhler eröffnete die Sitzung. In seiner Rede ging er auf die Bedeutung des Arbeitskreises Radverkehr ein. Er betonte, die Mitglieder des Arbeitskreises könnten auf eine erfolgreiche Arbeit von über 22 Jahren zurückblicken. Dies sei ein wichtiges Gut, da Friedrichshafen sich stark für den Radverkehr engagiere.

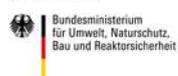
Neben der Behandlung von alltäglichen Radthemen wurde schon recht früh zur Einbeziehung der Bevölkerung ein Ideenwettbewerb für Radverkehrsmaßnahmen durchgeführt, des Weiteren das Metron-Radkonzept mit erstellt und die Umsetzung der daraus resultierenden Maßnahmen begleitet. Außerdem wurde das 2013 beschlossene

VIA-Radverkehrskonzept in der Erarbeitung und bei der Umsetzung vorangebracht. In den zurückliegenden Jahren wurden im gesamten Stadtgebiet zahlreiche Schutzstreifen und Querungshilfen für mehr Sicherheit für die Radler angelegt, Knoten wie zum Beispiel im Schulquartier umgebaut und auch das Veloring-Konzept mit entwickelt. Deshalb war die Einweihung der ersten 1,7 Kilometer des Velorings ein großes Fest für Friedrichshafen und ein großer Erfolg für die Arbeitskreismitglieder.

Seit der ersten Sitzung haben sich über die Jahre verteilt rund 30 Mitglieder aus unterschiedlichen Gruppierungen wie dem ADFC, der Polizei, dem Jugendrat/Jugendparlament, dem Stadtbauamt und dem Amt für Bürgerservice, Sicherheit und Umwelt engagiert. Am längsten im Arbeitskreis mit dabei ist Hansjörg Röpnack vom Stadtbauamt. Er leitet den Arbeitskreis seit der ersten Sitzung, welche am 14. Juni 1995 stattgefunden hat. Bereits seit November 1995 sind Dr. Tillmann Stottele (Amt für Bürgerservice, Sicherheit und Umwelt), seit 1997 Bernhard Glatthaar (ADFC) und seit 2001 Stefan Valentin (Stadtbauamt) mit im Arbeitskreis. Vertreter des Gemeinderates beteiligten sich an den erweiterten Arbeitskreissitzungen. Die Aufgaben werden auch in den kommenden Jahren sicher nicht ausgehen.

Das Bauvorhaben wird gefördert durch:

Gefördert durch:



Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages



NATIONALE KLIMASCHUTZ INITIATIVE



Impressum

Herausgeber: Stadt Friedrichshafen, Stadtbauamt
 Adresse: Charlottenstraße 12, 88045 Friedrichshafen
 Telefon: 07541 / 203-4101
 Fax: 07541 / 203-84101
 E-Mail: stadtbauamt@friedrichshafen.de

Rechtsträger: Stadt Friedrichshafen, vertreten durch den Oberbürgermeister Andreas Brand

Gestaltung: www.fsb-welfenburg.de, Ravensburg

Fotos: Anja Köhler (S. 1), Stadt Friedrichshafen, Zimmermann & Meixner Ingenieurgesellschaft mbH (S. 11)

Druck: Druckhaus Müller, Langenargen