

**Schließung der Straße durch Schloss Maurach mit daraus folgenden Problemen für eine alternative Führung des Bodenseeradweges zwischen Überlingen und Unteruhldingen in Höhe Birnau/Maurach**

*(Betrachtungen von Ute Stephan, Gemeinderätin Uhldingen-Mühlhofen, AG Rad- und Fußwege, 26.01.2021)*

Das Schloss gehört dem Zisterzienserorden. Es verfiel zunehmend, bis 1977 das Landesdenkmalamt mit der Instandsetzung begann. 1979 brannte das Ökonomiegebäude ab. Als Geldgeber für Wiederaufbau, Sanierung und Betreiber wurde von der damaligen Landespolitik die L-Bank auserkoren. Am 31.10.1985 wurde zwischen der Vereinigung der Zisterzienser und der Landeskreditbank ein Erbbauvertrag unterzeichnet. Die L-Bank übernahm dabei die Verpflichtung, anstelle der Brandruine (Ökonomiegebäude) einen modernen Bau mit Gästezimmern zu errichten. Der Orden baute dagegen das Schlossgebäude zur Tagungsstätte um.

Von jeher führte eine öffentliche Straße durch Schloss Maurach, die zunächst Bundesstraße, dann Kreisstraße war und sowohl den Radverkehr als auch die fußläufige Verbindung zwischen den Ortschaften ermöglichte.

Ursprüngliche Straße durch das Schloss sowie Umleitung für Radfahrer und Fußgänger zwischen Schloss und Bahnlinie sind im Luftbild gut zu erkennen:



Abb. 1: Schloss Maurach/Matthias Lohse/PIXELIO

Die L-Bank machte ihre Beteiligung am Wiederaufbau des Schlosses davon abhängig, dass die Durchfahrt zwecks Gewährleistung eines ungestörten Tagungsbetriebes geschlossen wird. Um den Rad- und Fußgängerverkehr aufrechtzuerhalten boten die Betreiber ersatzweise einen schmalen Weg zwischen Bahnkörper und Außenmauer des Schlosses an. Der nördlich der Bahnlinie verlaufende Wirtschaftsweg (in Abb.2 links im Bild) unterhalb der Birnau sollte später als Alternative für den Geh-, Rad- und Mofaverkehr ausgebaut werden.



Abb.2 (Bild: Reiner Jäckle)



Abb. 3 (Bild: Reiner Jäckle)



Abb.4 (Bild: Reiner Jäckle)



Abb.5 (Bild: Reiner Jäckle)

Am 15.08.1985 gab der Gemeinderat von Uhldingen-Mühlhofen der Bedingung der L-Bank nach und beschloss, den Straßenabschnitt auf dem Schlossareal zu entwidmen. Daraufhin wurden die Tore geschlossen, der Straßenkörper ausgebaut, ein Kiesweg angelegt.

Gegen diesen Beschluss erhoben Bürger von Uhldingen-Mühlhofen Klage vor dem Oberverwaltungsgericht Sigmaringen. Ohne Erfolg. Auch Bürgermeister Bürk (1996-2004) bemühte sich später um eine Öffnung der Durchfahrt, zumindest außerhalb von Veranstaltungszeiten. Wie es dann aussehen könnte, zeigt ein Foto vom „Natürlich mobil Sonntag“:



Abb.6 (Bild: ADFC)



Abb.7 (Bild: ADFC)

Seit 35 Jahren bleiben alle Versuche, die Durchfahrt von Schloss Maurach für Fußgänger und Radfahrer wieder zu öffnen, erfolglos.

Seither muss sich der Rad- und Fußgängerverkehr durch die schmale Gasse bewegen, die mangels realisierbarer Alternative immer noch Teil des Bodenseeradweges ist (Abb. 2-5)!

In der Saison kommt es zunehmend zu Staus, Handgreiflichkeiten und verbalen Auseinandersetzungen. Auch im Winter ist dieser Abschnitt problematisch. Alle radelnden Berufspendler bewegen sich hier mitunter auf glattem Eis.

Aufgrund des zunehmenden Radverkehrs nehmen inzwischen die Unfallereignisse zu. Nicht immer steigen die Radfahrer trotz der Aufforderung ab (Abbildung 8). Bei Fahrrädern mit Anhänger wird es besonders eng.



Abb.8 (Bild: Holger Kleinstück)

### **Probleme beim Ausbau eines alternativen Radweges nördlich der Bahnlinie:**

Aufgrund der geschilderten Situation beschloss die Gemeinde Uhldingen-Mühlhofen um 2018, den unbefestigten Wirtschaftsweg nördlich der Bahn (auf Abb.2 links der Bahntrasse zu sehen) ab dem beschränkten Bahnübergang (Bir nau 2) als asphaltierten Radweg bis zur Gemarkung Überlingen/Nußdorf auszubauen. Hierdurch wäre die Engstelle zwischen Schloss und Bahnlinie umgangen und eine deutliche Verbesserung der Durchgängigkeit des Radnetzes erreicht worden. Hierfür wurden 200.000 € in den Haushalt eingestellt. Ein Prüfantrag auf Förderfähigkeit beim Regierungspräsidium wurde positiv beschieden. Um den Antrag definitiv stellen zu können, musste gemäß Förderrichtlinien eine vollständige Planung vorgelegt werden. Hierzu bedurfte es wiederum der Abstimmung mit allen Betroffenen bzw. Beteiligten, so auch mit der DB und der unteren Naturschutzbehörde. Hierbei zeigten sich folgende Probleme:

Das Umweltamt des Landratsamts Bodensee hatte erhebliche Einwände gegen den Trassenverlauf, insbesondere im Abschnitt zwischen dem unbeschränkten Bahnübergang Untermaurach (Bir nau 1) und Nußdorf. In diesem Bereich gibt es zahlreiche Biotope. Laut einem eigens von der Gemeinde in Auftrag gegebenen Gutachten sind hier möglicherweise seltene Amphibien angesiedelt. Letztlich forderte das Umweltamt weitere Gutachten. Die Kosten für Planung, Ausführung und Kompensationsmaßnahmen wurden der Gemeinde zu groß. Der Gemeinderat erhob zudem Sicherheitsbedenken, falls der Bahnübergang vor Nußdorf unbeschränkt bliebe.

Nach mehreren Monaten der Vorarbeit gab Uhldingen-Mühlhofen das Vorhaben schließlich auf.



Abb.9: Mögliche Routen mit Problemen und Lösungen:

**1 (hellgrün):** derzeitiger Bodenseeradweg auf bestehender Straße mit unfallträchtig enger Gasse bei Schloss Maurach. Die Gasse gehört zum Grundstück des Schlosses. Der Betreiber möchte auch diese wegen der steigenden Unfallgefahr schließen.

**2 (dunkelgrün):** Engstellenbeseitigung durch Öffnung von Schloß Maurach. Nachteil: Störung des Tagungsbetriebes. Lösung: Öffnung der Tore ausserhalb der eher wenigen (?) Veranstaltungen.

*Persönliche Anmerkung: Es besteht keine rechtliche Möglichkeit für die öffentliche Hand, auf die Durchfahrt zuzugreifen: Dieser 160 m lange Teil der ursprünglichen Kreisstraße wurde vor 36 Jahren vom Kreis eingezogen, der Straßenkörper an den Grundstückseigentümer (Zisterzienserorden) verkauft und anschließend zurückgebaut (jetzt Kiesweg). Eine Wiederöffnung der Durchfahrt gelingt nur durch Freiwilligkeit der Betreiber / des Grundstückseigentümers. Zwischen ihnen besteht ein Erbbauvertrag, der 2025 auslaufen wird. Es gilt, die Rentabilität des Tagungsbetriebes samt Nutzerzahlen dem öffentlichen Interesse von ca. 4000 Radfahrenden/Werktag gegenüberzustellen.*

**3 (hellblau):** möglicher Ausbau des Wirtschaftsweges nördlich der Bahn vom beschränkten Bahnübergang „Birнау 2“ (orangener kleiner Kreis) bis nach Nußdorf im Westen. Problem: westlich gelegene Biotope (gelbes Oval): Hier kann nicht asphaltiert werden. Es ist davon auszugehen, dass die Radler diesen Streckenabschnitt meiden und wegen des besseren Fahrkomforts über den derzeit unbeschränkten Bahnübergang Birнау 1 (orangener großer Kreis) wieder auf die seenahe Straße (hellgrün) wechseln werden. Auch von Westen kommend wird, um Unebenheiten zu meiden, primär die Route 1 bis zum Bahnübergang Birнау 1 bevorzugt werden. Die Bahn sprach sich aber nur dann für den Radwegausbau aus, wenn sich die verkehrlichen Verhältnisse nicht verändern und die vorhandenen Sicherheitsanlagen genügen. Andernfalls bestünde die Überlegung, den Bahnübergang Birнау 1 aus Sicherheitsgründen zu schliessen. Zum Nachteil für die Anlieger der Straße „Zum Hecht“.

Gelänge eine Beschränkung von Birнау 1, könnte unsere Gemeinde bei passenden Zuschüssen den Abschnitt/die **Route 4 (violett)** ausbauen. Das Nadelöhr Maurach wäre damit akzeptabel entschärft, auf den Weg durch die Biotope könnte verzichtet werden.

Wegen der aufgezeigten Hindernisse und dem Mangel an Kosten- und Planungssicherheit hat die Gemeinde 2018 schließlich darauf verzichtet, diesen Wirtschaftsweg als Radweg auszubauen. Womit das Gefahrenpotenzial an einer stark befahrenen Strecke des Bodenseeradweges bei Schloss Maurach unverändert besteht.

Ergänzende Anmerkung am 05.03.2024: Bei dem jetzigen Planverfahren zum zweigleisigen Ausbau der Bodenseegürtelbahn zwischen Uhdingen-Mühlhofen und Nußdorf wird vermutlich auch niemand mehr in Verbesserungen des jetzigen Zustandes investieren wollen. Wenn das Schloss also nicht für den Radverkehr geöffnet werden sollte, besteht evtl. für die kommenden 10 bis 20 Jahre keine Hoffnung auf Änderung der jetzigen Situation.