

## Der Radler am See 2008

### Radverkehr Bodenseekreis 2, 3

Gute und schlechte Nachrichten aus dem Kreis



### L201 Meersburg - Uhdingen 4

Mogelpackungen, Schnellschüsse und Kompromisse



### Konstanz 5

Informationen des Kreisverbandes Konstanz



### Radverkehr FN 6, 7

Neues aus der Fahrradstadt am See



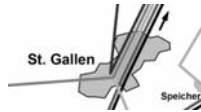
### Aktionen, Veranstaltungen 8, 9

Was der ADFC so alles umtreibt



### Fähre-Aktionstag 10

Die große Radtour nach St. Gallen



### Tourenrückblick 2007 11

Berichte und Bilder des Tourenjahres



### Letzte Seite 12

Gemischtes und Interessantes



## Wir sind doch nicht blöd!



Vielen Dank, liebe Leser, dass Sie wieder den „Radler am See“ zur Hand nehmen! Es ist die 15. Ausgabe in Folge. Es lohnt sich weiter zu lesen, denn auf den folgenden Seiten erfahren Sie, was läuft und was nicht. Die Erwartungshaltung an die Themen, die wir jedes Jahr aufgreifen, dokumentieren und kommentieren, ist je nach Leserschaft sehr verschieden.

Zunächst möchten wir unseren Mitgliedern einen Jahresrückblick der Vereinsaktivitäten geben. Für viele Leser steht die Lobbyarbeit des ADFC für den Radverkehr im Vordergrund, andere interessieren sich mehr für die Touren und Aktionen. Vieles kann gar nicht erwähnt werden, weil einfach der Platz fehlt und auch das ehrenamtliche Engagement der Redakteure nicht überstrapaziert werden darf.

Wir wissen, dass der „Radler am See“ von unseren Partnern in den kommunalen Verwaltungen sehr genau gelesen wird. Sprechen wir offen Kritikpunkte von Radverkehrsthemen an, so können wir sicher sein, dass diese nicht ungehört bleiben. Ob sie stets auf Verständnis stoßen, da sind wir uns nicht sicher. Denn was uns Anlass zur Kritik gab, das wird nicht durch

einen Text ausgeräumt, sondern eher durch ein Gespräch darüber.

Insofern suchen wir uns die Themen sehr genau aus, die wir kritisch betrachten. Ein aktuelles Beispiel ist die seit Ende 2006 entstehende neue wegweisende Beschilderung für den Radverkehr. Dass wir Ende 2008 ein kreisweit flächendeckendes Wegweisungsnetz nach FGSV-Standard haben werden, ist der größte Qualitätssprung, der für den Radverkehr im Landkreis je erzielt worden ist! Wir freuen uns außerordentlich darüber und sind auch ein bisschen stolz darauf, denn der ADFC ist von den vielen Vätern der Wegweisung sicherlich bei den ersten dabei gewesen.

Bei aller Euphorie wollen wir nicht verschweigen, dass bei der Umsetzung handwerkliche Fehler gemacht wurden. Fehler, die sich kein Privatunternehmen gegenüber einem zahlenden Kunden leisten könnte. Insofern scheinen Radler einfach noch nicht „König Kunde“ zu sein, wenn es um die Fahrradinfrastruktur geht.

Das Schilder-Bild (oben) soll somit weniger eine Schelte als ein Ansporn an die Verantwortlichen sein, uns Radfahrer etwas ernster zu nehmen. bg

## Unser Interview: mit Lothar Wölfle

Lothar Wölfle ist seit 2007 Landrat im Bodenseekreis. Bernhard Glatthaar stellte ihm folgende Fragen:

**ADFC:** Herr Landrat Wölfle, Sie wurden in kürzester Zeit zum bekanntesten Radler im Bodenseekreis. Warum erzeugt ein radelnder Landrat so viel Aufmerksamkeit?



**Wölfle:** Das ist eine gute Frage. Vielleicht ist man

es einfach noch nicht gewohnt, dass der Landrat auch mit dem Fahrrad unterwegs ist. Für mich ist es völlig normal, das Rad zu nehmen, wenn immer es möglich ist. Früher als Bürgermeister war mein Einsatzradius kleiner als heute, wo ich Termine im gesamten Landkreis wahrzunehmen habe - da war der Einsatz des Fahrrades noch häufiger als jetzt. Und ich gebe auch zu, dass ich eher ein „Schönwetter-Radfahrer“ bin. Aber für mich ist das Rad gleichermaßen ein Fortbewegungsmittel und ein Sportgerät - und ich nutze es, wo immer es geht.

**ADFC:** Wie schafft man es, noch mehr Menschen fürs Fahrrad fahren zu begeistern, gerade auf dem Weg zur Arbeit?

**Wölfle:** An erster Stelle steht einmal die Überzeugungsarbeit. Unsere Aktionstage im Landratsamt haben bei vielen Kolleginnen und Kollegen dazu geführt, dass man sich erst einmal

→ weiter auf Seite 12

in Kürze in Kürze in Kürze in Kürze in Kürze in Kürze in Kürze in Kürze in Kürze in Kürze in Kürze in Kürze in Kürze in Kürze

**1. Häfler Fahrradfestival**  
6. April 2008

- Fahrräder erleben
- Neuheiten & Trends
- Spiel & Spaß

Graf-Zeppelin-Haus  
11 - 17 Uhr  
Eintritt frei

ADFC Bodenseekreis • Tel.: 07541 44452 • www.adfc-bw.de/bodenseekreis

## 1. Fahrradfestival

Der ADFC Bodenseekreis war schon immer für seine innovativen Ideen bekannt. Jüngstes Beispiel: Das 1. Häfler Fahrradfestival. Das veranstaltet der Kreisverband am Sonntag, 6. April. Wo? Im und ums Graf-Zeppelin-Haus in Friedrichshafen herum.

Zu der großen Fahrradausstellung haben sich acht Fahrradhändler angekündigt, die ihre neuesten Modelle vorstellen. Ob Rennrad, Kinderfahrrad oder Mountainbike: Für jeden Anlass und jedes Alter ist etwas dabei.

Umrahmt wird das Festival von einem bunten Programm mit einem Fahrradparcours für Kinder, einer Codieraktion, einem Fahrrad-Check, GPS-Vorführungen und vielem mehr. gs

## 600 Mitglieder

Im Jahr 2007 erreichten wir im Kreisverband die stolze Zahl von 600 Mitgliedern.

Das Engagement vieler ADFC-Mitglieder und die Angebote des ADFC sind hier sicherlich ausschlaggebend. Beachtlich ist, dass die Fahrradcodierung hier die meisten Neumitglieder anzieht. Besonders erfreulich war, dass wir auch zwei Fahrradhändler als neue Fördermitglieder gewinnen konnten. Alle Fördermitglieder des ADFC Bodenseekreis können Sie auf Seite 12 nachlesen.

Sie sind noch nicht Mitglied? Dann zögern Sie nicht: Rufen Sie uns an, klicken Sie auf die Homepage, kommen Sie in unseren Infoladen! bg

## GPS kommt stark

Satellitenavigation, kurz GPS, ist in aller Munde. Für viele Autofahrer ist es schon selbstverständlich, dass sie von einer fremden Frauenstimme herumkommandiert werden.

GPS für Radfahrer ist noch nicht so verbreitet, bietet aber bei eingehender Beschäftigung tolle Funktionen: Die Standortbestimmung ist unter freiem Himmel auf wenige Meter genau, und es ist sowohl die Aufzeichnung einer Tour als auch das Nachfahren einer fremden Tour möglich.

Der ADFC Bodenseekreis hat sich 2007 des Themas angenommen und GPS-Seminare für Einsteiger angeboten. 2008 folgen Kurse für Fortgeschrittene. bg

## Wenig Fortschritte in 6 Jahren



Rätselraten über den Sinn und Unsinn einer Verkehrsinsel. Von links: Bernhard Glatthaar vom ADFC, Karl-Anton Saupp vom Regierungspräsidium, CDU-Kreisrätin Magda Krom

Meckenbeuren. Die sechste ADFC-Landkreis-Radtour am 26. April mit Vertretern der Kreisverwaltung, der betroffenen Gemeinden und politischen Gremien hatte den Streckenabschnitt zwischen Friedrichshafen und Meckenbeuren zum Thema. Die Reso-

nanz der politischen Vertreter aus Kreistag und Gemeinderat war enttäuschend: Lediglich CDU-Kreisrätin Magda Krom folgte der Einladung. Thema der Tour war die Bestandsaufnahme der Radwege und Verkehrsführungen seit 2001, denn damals war im

Rahmen der ersten ADFC-Landkreistour die identische Strecke abgeradelt worden.

Zunächst wurde der straßenbegleitende Radweg an der Flugplatzstraße inspiziert. Die meisten vom ADFC bereits 2001 aufgezeigten Mängel bestehen leider bis heute unverändert: Radler müssen sich immer noch auf unübersichtliche Verkehrsführungen und Slalomfahrten an Einfahrten und Einmündungen einstellen. Bemerkenswert war, dass gerade der Vertreter der Polizei solche misslungene Radverkehrsführungen verteidigte.

Auch die Brückenstraße in Gerbertshaus weist nach wie vor unklare und gefährliche Radwegführungen auf. Bei der Tour wurden die altbekannten Probleme von den Verantwortlichen schließlich erkannt und unter anderem die Markierung von Schutzstreifen in Aussicht gestellt.

Ein Pluspunkt der Bestandsaufnahme:

In Kehlen wurde die früher für Radfahrer gesperrte Fußgängerbrücke über die Schussen saniert und ist nun auch offiziell befahrbar.

Jede Menge Probleme für den Radverkehr finden sich an der B30-Ortsdurchfahrt in Meckenbeuren, besonders gravierend an den Einmündungen der L329 am Gasthof Adler oder an der Tettlinger Straße. Auch an der Einmündung der K7719 aus Liebenau finden die straßenbegleitenden Radwege ein jähes Ende. Ratlos standen die Teilnehmer der Tour an diesen gefährlichen Stellen.

Am Ende der Tour mussten der ADFC und die Teilnehmer der Radtour feststellen, dass die überwiegende Zahl der bereits bei der Radtour 2001 aufgezeigten Mängel im Radverkehrsnetz bis heute unverändert bestehen. Für kleine Verbesserungsmaßnahmen wurde von den Vertretern der Verwaltung schnelle Abhilfe zugesagt. bg

## 2-RAD-SPORT-WEHRE

Homepage: [www.rad-sport-wehrle.de](http://www.rad-sport-wehrle.de)

88662 Überlingen/Nußdorf · Zum Hecht 4 · Telefon/Fax 07551 5737

## Großes Lob und kleiner Tadel

Bodenseekreis. Die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr nimmt Gestalt an. Sie hat eine lange Vorgeschichte und es wurde schon viel darüber geschrieben.

Ohne die jahrelange Lobbyarbeit des ADFC und ohne die Bereitschaft des Landratsamtes, die Beschilderung auszuarbeiten und umzusetzen, gäbe es heute die Beschilderung nach neuestem Standard (FGSV) nicht.

Für den gesamten Bodenseekreis wurde in den letzten Jahren ein durchgehendes touristisches Radroutennetz mit Haupt- und Ergänzungsrouten entwickelt. Alle Gemeinden konnten ihre Wünsche beim Landkreis anmelden, und 2007 wurde das Radroutennetz im östlichen Landkreis ausgeschildert. 2008 folgt die Fertigstellung im westlichen Kreisgebiet, so dass Ende 2008 ein

durchgehendes und logisch aufgebautes Wegweisungsnetz zur Verfügung stehen wird. Die Hauptwegweiser sind 80 cm breit und enthalten stets ein

Fern- und ein Nahziel incl. einer Kilometerangabe. Das ist ein Quantensprung zu den bisherigen Schildern! Man könnte sagen: Die großen Schilder sind da, Radler sind nun endlich zufrieden.

Die differenzierte Betrachtungsweise könnte sein: Wo liegt das Verbesserungspotential, was brauchen wir noch für eine bestmögliche Information unserer Touristen und Freizeitradler?

Verbesserungspotential liegt zum Beispiel in der Logik der Beschilderung. Die Hierarchie der Fern- und Nahziele sollte stets gleich sein, das heißt bei mehreren Schildern übereinander sollte das Schild mit dem weitesten Fernziel ganz oben angebracht sein. Auch die Platzierung der Logos



Es gibt leider auch Schilder, die einem ein Rätsel aufgeben.



Die Seestraße (L333) in Tettling an der Einmündung der Langenargener Straße: Die Schilder sind weitgehend nutzlos, weil man sie vom Radweg gar nicht erkennen kann. Fahrtrichtung stadteinwärts (Bild links), stadtauswärts (Bild rechts).



(Einschübe) könnte einheitlicher sein. Eigentlich ist es trivial, doch Schilder sollten auch lesbar sein. Leider wurden immer wieder Schilder installiert, deren Aufschrift man nur schwer lesen kann, weil ein Schild von einem anderen verdeckt wird. Solche handwerklichen Fehler sollten nicht passieren.

Ein wichtiger Punkt ist: Wer garantiert die Qualitätssicherung der Beschilderung? Das heißt die ständige Kontrolle, ob die Schilder noch vorhanden, intakt oder aktuell sind? Dieses Thema ist noch ungeklärt.

Kein Luxus, sondern für eine Tourismusregion wie den Bodensee angemessen wären Informationstafeln an wichtigen touristischen Zielen, welche

das gesamte Routennetz darstellen und einen Überblick geben.

Es gibt noch viel zu tun, denn es ist nicht mit dem einmaligen Aufhängen von Schildern getan. bg



Ein Beispiel mit Hauptwegweisern an der Friedrichstraße in Friedrichshafen.

### Öffnungszeiten:

Montag, Dienstag: 16:00 - 18:00 Uhr  
 Donnerstag: 10:00 - 12:30 Uhr  
 16:00 - 18:00 Uhr  
 Freitag: 15:00 - 18:00 Uhr  
 Samstag: 9:00 - 13:00 Uhr

**fredi's radshop**

Obertorstraße 2  
 88677 Markdorf  
 Tel. 07544 / 959155  
 fredis-part2@t-online.de  
 www.fredis-radshop.de

Fahrräder und Zubehör  
 Radbekleidung, Helme...  
 centurion winora  
 corratec  
 hai



### Rauf aufs Rad mit dem ADFC

Sie suchen ein  
**individuelles Modell?**  
**Techniktipps gibt's  
 beim ADFC.**

**Jetzt Mitglied werden!**

Startpaket für  
 alle Aufsteiger:



Infoline: 0421/34 62 90





## Die Kraft der Argumente

Eriskirch. Wie schwer es immer noch ist, gute Lösungen für den Radverkehr durchzusetzen, und dass man trotzdem Erfolg haben kann, wenn man nicht locker lässt, das zeigte sich 2007 in Mariabrunn. In der Ortsdurchfahrt wurden endlich die vom ADFC seit vielen Jahren vorgeschlagenen Schutzstreifen markiert.

Der Weg war lang und steinig, denn Bürgermeister Spieth und die Verkehrsbehörde im Landratsamt zauberten stets die tollsten Gegenargumente aus dem Hut.

Doch 2007 kam Bewegung in die Sache. Einige Mariabrunner Bürger wag-

ten das scheinbar Unmögliche und starteten eine Initiative, die schließlich zum Erfolg führen sollte. Die schlagkräftigen Argumente zielten vor allem darauf ab, den dort verlaufenden Schulweg durch Schutzstreifen sicherer zu machen. Denn Schutzstreifen führen nachweislich dazu, dass der Autoverkehr langsamer wird und Autos - auch ohne Radler auf den Schutzstreifen - einen größeren Abstand zum Gehweg halten.

Im Gespräch mit Gemeinderäten konnte die Bürgerinitiative die Bedenken zerstreuen, und schließlich hatten Bürgermeister und Verkehrsbehörde

ein Einsehen. Um nicht das Gesicht zu verlieren, schindete die Verwaltung noch einen zeitlich befristeten „Probetrieb“ heraus, ob die Schutzstreifen tatsächlich funktionieren. Dieser Probetrieb wurde allerdings innerhalb von wenigen Tagen positiv beendet.

Für den ADFC ist es eine neue Erfahrung, dass sich eine Bürgerinitiative derart sachkundig und hartnäckig mit einem Radverkehrsthema auseinandersetzt.

Der Vermutung, dass der ADFC hinter den Kulissen die Bürgerinitiative tatkräftig unterstützte, kann nicht widersprochen werden. bg



Dank der Schutzstreifen fahren Autos nicht mehr so nah am Gehweg, auch das ist ein Gewinn an Sicherheit.



Warum die Behörden so lange diese Schutzstreifen verhindert haben, das kann heute niemand mehr nachvollziehen.

## Der Steg muss her

Sipplingen. Der seit langem geplante Bau eines Radweg-Steges im Bodensee erhitze 2007 die Gemüter mehr als zuvor, obwohl nur von Wenigen bezweifelt wird, dass für den Radverkehr eine sichere, attraktive und komfortable Route notwendig ist.

Denn Tatsache ist, dass die bergige Fahrt durch die Ortsmitte von vielen Radlern nicht angenommen wird, zum Beispiel von Familien mit Kinderanhängern. Somit fahren viele Radler mangels Alternative auf der alten B31, ein gefährliches Unterfangen und sicherlich keine Werbung für erholsames Radeln am Bodensee.

Versuche, die B31 mit Tempo 30 oder Fahrradschutzstreifen fahrradtaugli-

cher zu machen, sind vor Jahren bereits gescheitert.

Die Idee, den Radweg als ufernahen Steg parallel zur Bahntrasse in den See zu verlegen, wurde bereits 2002 vom Kreistag im „Entwicklungskonzept Bodenseeradweg“ im Entwurfsstadium zustimmend zur Kenntnis genommen. Das Projekt versprach nicht nur eine Lösung des Radwegdilemmas, sondern beinhaltete auch die Chance, durch einen richtigen „Hingucker“ Werbung für diesen Teil des Bodenseeradweges zu machen. In vielen Terminen und Bürgerversammlungen, bei denen der Bürgermeister und die Straßenbaubehörden ausführlich auf das Vorhaben eingingen, wurde das Projekt

der Öffentlichkeit vorgestellt. Auch der Gemeinderat befürwortete das Vorhaben, so dass vom Regierungspräsidium die Planung eingeleitet wurde.

Mitte 2007 wurde erstmals massive Kritik am Bau des Steges laut. Leserbriefe und Vorwürfe gegen Bürgermeister Neher wurden laut. Besonders schwer wiegt die Tatsache, dass von einigen Personen die sachliche Ebene verlassen wurde.

Der ADFC wünscht sich eine Beschleunigung der Planungsaktivitäten im Regierungspräsidium und den gemeinsamen Einsatz der Sipplinger für das herausragendste Radwegprojekt der kommenden Jahre: Den Steg in Sipplingen. bg

## Teststrecke statt Radweg



Die Montfortachse an der Zufahrt von der B31: Jeder kann durchfahren, nicht nur die Kieslaster und Testfahrzeuge.

Tettngang. Ursprünglich war vorgesehen, die „Montfortachse“, also die Langengener Straße von Tettngang-Hagenbuchen nach Tuniswald, für den motorisierten Verkehr zu schließen. Nach Auslaufen des Kiesabbaus wäre sie für diesen Verkehr nicht mehr notwendig. Im Radwegenetz des Bodenseekreises ist der Abschnitt so vorgesehen.

Schon wurden Faltposter zur historischen Verbindung zwischen den Montfortsitzen Tettngang und Langenargen gedruckt, auf der Terrasse vor dem Tettnganger Schloss eine Tafel aufgestellt. Die Straße war als Ausgleichsfläche für die neue B31 um Eriskirch vorgesehen. Südlich der B31 wurde sie gesperrt, verschmälert und entsiegelt. Eine neue Unterführung unter der B31 sollte die Fortsetzung dieses Weges durch den Tettnganger Wald bis Hagenbuchen ermöglichen.

Doch es kam anders: Das Land verlängerte den Kiesabbau im Wald über Jahre hinaus, so dass die asphaltierte Straße noch lange für die Kiestransporte benötigt wird. An einen Rückbau ist nicht zu denken. Der motorisierte Verkehr wurde lediglich per Beschilderung untersagt, mit Ausnahme der Zu- und Abfahrten zu den Kiesgruben und land- und forstwirtschaftlichem Verkehr.

Dass sich ein Fahrverbot für Kraftfahrzeuge nur mit einer Beschilderung nicht durchsetzen lässt, das wissen die Tettnganger Radler bestens, seit es das Sonntagsfahrverbot auf der ehemaligen B467 zwischen Tettngang-Reuteneu und Gießenbrücke gibt. Nur mit Schranken und Verbarrierung des Waldrandes kann verhindert werden, dass es umfahren wird.

So bestätigte auch eine Verkehrszählung an einem Werktag im November 2006, dass durchschnittlich alle 8 Minuten ein Kraftfahrzeug die Langengener Straße trotz Fahrverbot befahren hat, ohne in eine der Kiesgruben zu fahren oder aus ihr zu kommen. Bei einem Bußgeld von 35 € kämen an einem 8-Stunden-Tag 2.100 € zusammen!

Damit nicht genug. Die Forstverwaltung betrachtet die „gesperrte“ Straße nun als ihren Privatweg und meint, tun und lassen zu können was sie will.

## Inquisition

Überlingen. Der Beschluss des Gemeinderates, die Münsterstraße für den Radverkehr zu sperren, zeigt aus Sicht des ADFC eine fahrradfeindliche Grundhaltung.

Wir räumen zwar ein, dass es durch vereinzelte unbelehrbare Radfahrer zu Problemen auf der stark frequentierten Münsterstraße kam. Doch der daraus gezogene Schluss, die Schiebepflicht für Radfahrer wäre die beste Lösung, ist einseitig und nicht konstruktiv.

Der ADFC hatte gefordert, die Freigabe für Radfahrer in der Fußgängerzone aufrecht zu erhalten, was Bürgermeister Lutz abschätzig als „freie Fahrt für freie Radler“ titulierte. „Absteigen - die beste Lösung“, so die Meinung anderer Volksvertreter.

Diese Wortmeldungen von politischen Vertretern legen den Schluss nahe, dass die Radfahrer das Hauptproblem seien. Dass Radfahrer ein leichtes Opfer sind, wenn es um Verbote geht, ist bekannt. Vielleicht erinnern die vielen Radler, die in der Tourismusstadt Überlingen in die Cafés strömen und sich von ihren Euros trennen, manche Politiker eher an eine Plage als an gern gesehene Gäste.

Die Sperrung der Münsterstraße für Radfahrer widerspricht außerdem allen politischen Grundsatzprogrammen:

Umwelt und Klima, Bewegung und Gesundheit, sanfter Tourismus und Nachhaltigkeit. Wenn's ernst wird, dann greifen Politiker offensichtlich lieber in die Mottenkiste der Verbote und vergessen ihre Sonntagsreden.

Zurück zur Problemstellung: Warum werden Radler in der Münsterstraße zum Problem? Weil die Fahrbahn zu eng ist, möglicherweise durch zu eng aufgestellte Auslagen und üppiges Mobiliar? Warum kann der Lieferverkehr liefern, wann er möchte? Freinach Bürgermeister Lutz: „Freie Fahrt für freie Lieferanten“?

Das Verbot geht zudem vollkommen an der Praxis vorbei. Ein Verbot, bei dem Verstöße nicht konsequent geahndet werden, ist nicht praktikabel, sondern entlarvt sich schnell als Verzweiflungstat. Oder werden nun an Markttagen und Sommertagen zahlreiche Ordnungshüter ausschwärmen und den Radlern Strafzettel verteilen? Überlingen, die Stadt der Radlerinquisition! bg

Konkret hat sie mit einem Unternehmen in Friedrichshafen eine Vereinbarung getroffen, wonach dieses auf dem Abschnitt Testfahrten durchführen darf. Anzahl und Uhrzeiten der Testfahrten wurden im Detail festgelegt.

Die Behörden des Landkreises sind sich untereinander uneinig, wer hier das verkehrsrechtliche Sagen hat. Die Straßenverkehrsbehörde will Testfahrten untersagen, die Forstverwaltung stellt sich stur. Meine Straße.

Leidtragende sind die Radlerinnen und Radler. Anstatt zum Radweg umgestaltet, hat die schnurgerade Straße nun die Funktionen einer Kiesstraße, Rennstrecke für Hobby-Schumachers und Teststrecke für Lkws.

Von einer „Montfortachse“ für den Radverkehr ist man weit entfernt. So werden die Radlerinnen und Radler diese Straße auch weiterhin möglichst meiden. hs

## (K)ein Radweg für die Autolobby

Eigentlich alle wollen eine Verbesserung der Situation für Radfahrer an der L201 zwischen Meersburg und Unteruhldingen, doch es werden offensichtlich unterschiedliche Ziele verfolgt. Welche Möglichkeiten der Radwegführungen gibt es überhaupt?

Da wird von „großen Lösungen“ und von so genannten „Kompromissen“ gesprochen, und jeder meint etwas anderes damit. Prinzipiell kann man die drei wichtigsten Lösungsansätze in folgende Kategorien einteilen:

### ► Beidseitige Radwege

Bereits in den neunziger Jahren hatte das Straßenbauamt eine Planung für Radwege auf beiden Seiten der Straße erstellt.

Dies ist die „große Lösung“, die oft mit Baukosten von etwa 2 Mio. Euro in Verbindung gebracht wird. Die Fahrtrichtungen wären getrennt, was grundsätzlich zu befürworten ist. Ein Vorteil wäre, dass sich nachts die Blendung durch Kfz nicht so gravierend auswirkt wie bei einem linken Radweg. Davon profitieren vorwiegend Alltagsradler.



Diese beidseitigen Radwege sind nur mit großem Aufwand realisierbar, denn sie beanspruchen im Vergleich zu allen anderen Varianten die meiste Fläche, weil beide Radwege mindestens 2,25 m breit sein müssten und zur Straße hin Grünstreifen geplant wären. Dafür ist nach Auskunft des Regierungspräsidiums Grunderwerb bei Privatbesitzern auf der Nordseite der Fahrbahn erforderlich.

Für Radfahrer bringt diese Lösung aber nicht die Vorteile, für die sich solch ein Aufwand lohnen würde. Denn der Radweg auf der Seeseite wäre ein gemeinsamer Fuß- und Radweg, so dass sich in West-Ost-Richtung keine Verbesserung der Konfliktsituation zwischen Fußgängern und Radfahrern ergeben würde. Hinzu kommt, dass manche Radurlauber aus Richtung Meersburg trotz des Radwegs auf der Nordseite lieber die Südseite befahren würden, denn schließlich ist ja der See in nächster Nähe. Radfahrer, die dennoch auf der Nordseite fahren und sich spontan entschließen, z.B. im See zu baden, würden die Fahrbahn auf freier Strecke



queren.

### ► Getrennter Rad- und Fußweg nur auf der Seeseite

Dieser Lösungsansatz wird vom ADFC favorisiert. 2002 hatte das „Entwicklungskonzept Bodenseeradweg“ des Landkreises dazu einen Entwurf vorgelegt, der auf einer ähnlichen Planung des Straßenbauamtes von 1995 basierte. 1995 war das Vorhaben an 0,5 Meter fehlender Breite gescheitert. Direkt an den Bäumen entlang ginge ein 2 Meter breiter unbefestigter Fußweg, dann käme ein mindestens 3 Meter breiter Beidrichtungsradweg mit asphaltierter Oberfläche. Für sicheres und komfortables Urlaubsradeln stellt ein 3 Meter breiter gegenläufiger Radweg keinen Luxus, sondern einen **Kompromiss** dar. Zur 6 Meter breiten Fahrbahn könnte ein schmaler Grünstreifen die notwendige Trennung herstellen. Wichtig: Das Radeln auf der Fahrbahn muss erlaubt bleiben. Der Vorschlag des Entwicklungskonzepts Bodenseeradweg wurde leider nie ernsthaft diskutiert, da die Naturschutzbehörde bisher strikt gegen je-



den Eingriff am direkt benachbarten Baumbestand, dem Seehag war, obwohl bis 2 Meter zu den Bäumen kein Eingriff notwendig wäre.

### ► Gemeinsamer Fuß- und Radweg nur auf der Seeseite

Die Asphaltierung und Verbreiterung des heutigen Fußweges von 2,5 Meter auf 3 bis 3,6 Meter wurde 2007 vom Regierungspräsidium vorgeschlagen, die Kosten wurden mit etwa 400.000 Euro genannt.

Diese **Minimallösung** mit der geringen Verbreiterung sowie der Asphaltierung bringt für Radfahrer und Fußgänger keine spürbare Verbesserung, da in der Sommersaison zusätzlich Inline-Skater den Weg nutzen würden. Beim zukünftigen benutzungspflichtigen Fuß- u. Radweg wäre das Radeln auf der Fahrbahn nicht mehr erlaubt. Manchen Zeitgenossen scheint jede Maßnahme recht zu sein, die Fahrbahn frei von Radlern zu bekommen. Deshalb wäre ein benutzungspflichtiger Radweg eher an den Zielen der Autolobby ausgerichtet als an den Be-



Der Verlauf des Fußwegs an der L201 hat unterschiedliche Querschnitte mit verschiedenen angrenzenden Nutzungen. Es müssen deshalb örtlich individuelle und kreative Lösungsansätze gesucht werden. Mit der Befestigung und geringfügigen Verbreiterung des bestehenden Weges bliebe das RP allerdings weit hinter dem machbaren Vorschlag des ADFC zurück.

## Tübinger Schnellschuss

Im September 2007 lud das Regierungspräsidium (RP) zur Verbändeanhörung ein, bei der eine fürs Frühjahr 2008 geplante Baumaßnahme an der L201 vorgestellt wurde.

Das RP legte keine Planunterlagen vor, sondern lediglich eine grobe Beschreibung des Vorhabens. Geplant war die Verbreiterung des Radweges auf 3,0 bis 3,5 m Breite und eine bituminöse Befestigung bis an die Kante des Seehags.

Es war eine lehrreiche Veranstaltung für uns, dass ordentliche Behörden eine Stellungnahme abgaben, obwohl weder Pläne noch ein abgeschlossenes Umweltgutachten vorlagen. Der Umweltgutachter, das stellte sich später heraus, war vor der Veranstaltung

ausgeladen worden. Kurze Zeit später wurde er vor der Fertigstellung seines Gutachtens vom RP von seiner Aufgabe entbunden, nach seiner Darstellung darin begründet, dass er sich weigerte, für das RP ein „Gefälligkeitsgutachten“ zu erstellen.

Warum das RP diesen seltsamen Weg einschlug und nicht zielstrebig seine eigene Planung von 1995 weiterverfolgte, die damals nur an 0,5 m fehlender Breite gescheitert war, das ist hier die Frage. Denn mittlerweile ist ja bekannt, dass ein mindestens 1,0 m breiter Grundstücksstreifen verfügbar ist. Am Geld kann's nicht liegen, denn das ist im Landeshaushalt für andere Radwege, die nicht viel billiger, aber fertig geplant sind, vorhanden. bg

## Tja, die Wahrheit

Schon Meersburgs Bürgermeister a.D. Tausendfreund blockte reflexartig ab, wenn es um den Radwegbau an der L201 ging: Grunderwerb - ohne mich! Tausendfreunds Nachfolgerin, Bürgermeisterin Becker, stöhnte noch im September 2007 über den Erwerb der vielen Grundstücke, die für eine gute Lösung erforderlich wären.

Diese Aussagen waren entweder irreführend oder basierten auf Unkenntnis. Das Regierungspräsidium räumte

auf Nachfrage des ADFC im Herbst 2007 erstmals ein, dass nördlich der Fahrbahn der L201 durchgehend ein Meter in Landesbesitz ist, der zur ehemaligen Bundesstraße gehörte, welche einen Meter breiter war. Auf der gesamten Strecke gehört sogar noch weit mehr Fläche dem Land.

Es ist ein Skandal, dass seit Jahren mit Grunderwerb argumentiert wurde, der gar nicht erforderlich ist.

Das Weglassen der Wahrheit... bg

## Echt gefährlich?

Die Unfallzahlen auf der Strecke sprechen eine deutliche Sprache: Die Polizei kann in den letzten fünf Jahren von keinen Unfällen mit Radfahrern und Kfz berichten, die sich auf der Straßenfahrbahn im Längsverkehr zugezogen haben. Der heutige für Radfahrer freigegebene Fußweg ist dagegen mit über zwei Dutzend Unfällen auffäl-

lig. Auch von Handgreiflichkeiten wird berichtet. Wer aus diesen Unfallberichten den Schluss zieht, eine gemeinsame Fläche für Radler und Fußgänger sowie die Verbannung der Radler von der Fahrbahn sei die Lösung des Problems, dem muss man einseitig motivierte Ziele, Ignoranz oder Realitätsverlust vorwerfen. bg

veni, vidi, bici...



BICI

Wir wissen Rad

Liebfrauenstr. 39 Weingarten Tel. 0751 486 71 [www.bici-weingarten.de](http://www.bici-weingarten.de)

## Das Aktionsbündnis

Zur Bündelung der Kräfte schloss sich der ADFC im November 2007 mit den Umweltverbänden BUND, NABU und LNV zu einem Aktionsbündnis zusammen. Radwegbau und der Schutz des Seehags forderten gemeinsames Agieren und Argumentieren gegenüber den Behörden.

Das Aktionsbündnis veröffentlichte gemeinsame Presseerklärungen und

veranstaltete im Dezember einen öffentlichen Informationsabend in Unteruhldingen, bei dem auch Vertreter des RP und des Landratsamtes Rede und Antwort standen, und der von Martin Baur vom Südkurier moderiert wurde. Fast 100 Interessierte besuchten die Veranstaltung, bei der alle Aspekte angesprochen wurden und auch die Diskussion nicht zu kurz kam. bg



# Die unendliche Geschichte Ende einer Radfahrt

Es ist eigentlich unfassbar: Der Bahnhof Konstanz, von Norden Anlaufpunkt einer der größten touristischen Destinationen Deutschlands, ist für Radler praktisch nicht nutzbar: Fernzüge kommen auf Gleis 3 an, Räder müssen durch eine Unterführung getragen werden (!), deren Charakter einen bleibenden Eindruck für Nase und Auge hinterlässt.

Unterstützung vom an sich durchaus hilfsbereiten Bahnpersonal ist am Abend oder in den Randzeiten nicht zu erwarten, da selbiges zu diesen Zeiten nicht mehr anwesend ist.

Aber auch für die einheimischen Rad-

den, die der ADFC-Infoladen direkt am Bahnhof jeden Tag zu hören bekommt.

2008 soll nun wenigstens die rostige alte Überführungsbrücke ersetzt werden - anstelle der Treppen kommen Aufzüge! Die sollen zwar Platz für Fahrräder mit Gepäck bieten, aber wie sich der radlerische Alltag gestalten wird, das kann man nur ahnen. Man stelle sich eine größere Gruppe Fernradler vor, welche vom Hafeneck in die Stadt wechseln will!

Noch dazu wird der mittlere Bahnsteig erst später mit einem Aufzug versorgt, da sich zwischen Schweizer Bahnhof

Kürzer und prägnanter geht's nicht: „Radweg Ende“ heißt es lapidar, wenn man von der Konstanzer Alten Rheinbrücke der Konzilstraße entlang, vorbei am Theater Richtung Bahnhof will - kurz vor dem Fischmarkt-Parkhaus ist Schluss. Mühsam sucht sich der ordnungsliebende Radler einen Weg und gerät in höllische Konflikte: Fahre ich

Kommt man aus der Gegenrichtung, ist das Drama noch größer, denn es steht gar kein Radweg zur Verfügung. Überalterte und zu viele Schilder weisen auf den Radweg Richtung Meersburg, Reichenau, Dettingen, Mainau, der Übergang zur weiter führenden Spur auf der linken Straßenseite ist aber lebensgefährlich unübersichtlich;



Hier am Bahnhof Konstanz lasse ich mein Rad doch gerne stehen, oder?



Konstanz liegt am Bodensee - wenn man diverse Hindernisse überwunden hat!



Stadteinwärts – jetzt wohin?



Stadtauswärts – schöne Aussichten für Radler.

ler, die ihre Gefährte am Bahnhof hinterlassen, um zur Arbeit zu fahren, wird nichts geboten: Die Fahrradparkplätze sind schlecht gepflegt, offen und lassen nicht gerade großes Vertrauen in die Diebstahlsicherheit dieses Abstellplatzes aufkommen. Dementsprechend sind auch die Beschwer-

und deutschem Bahnhofsareal immer noch zollrechtliche Hindernisse aufzun. Mit dem Aufzug über die Landesgrenze, mal was Neues!

So harren wir Konstanzer der Dinge, die uns die Bahn und die Stadtverwaltung in den nächsten Monaten bieten werden. rs

auf der Straße weiter neben all den Bussen, Brummis und Pkws, oder - oder was? Rechtsabbiegen mit Ampel oder Überfahren der Fußgängerspur oder Abbiegen in die Zollernstraße? Ratlosigkeit macht sich breit, es drängt jedoch, denn der gut ausgebaute Radweg lässt nachkommende Fahrradfahrer mit hoher Geschwindigkeit nahen. Nehmen wir das Ergebnis vorweg: Alles, was man macht, ist falsch.

besonders für Gruppen (z.B. oft durch Konstanz kommende Schweizer Schüler auf Klassenausflug). Hier ist die Stadtplanung dringend aufgefördert, Abhilfe zu schaffen, denn gerade in unmittelbarer Nähe zum perfekt ausgeschilderten und mit Radwegen versehenen „Veloland Schweiz“ sollte so eine Schwachstelle des Radwegnetzes schnellstmöglich beseitigt werden. rs

## Amtlicher Fahrradklau

Auch heute expandiert die Zahl der Autos mit einer derart ungebrochenen Stetigkeit, dass die negativen Folgen nicht länger ignoriert werden können: Flächenverbrauch, Umweltbelastung, Verödung der lokalen Infrastruktur und Ausgrenzung nichtmotorisierter Menschen.

Eine bewusste Förderung der anderen Verkehrsträger ist damit unerlässlich, wenn auch schon die einfache Gleichstellung ein Fortschritt wäre. Für 2008 strebt Konstanz einen anderen Weg an. Den im öffentlichen Raum abge-

ansprechend mit Wetterschutz gestaltet dem Fahrrad Halt und Diebstahlschutz bieten, ohne dabei die Radspeichen zu verbiegen.

Da Fahrräder ohne Fremdenergie auskommen müssen und mit Ihnen zu meist kürzere Distanzen zurückgelegt werden, schlägt sich ein Umweg von und zum Abstellplatz besonders ungünstig nieder. Ein kurzer Weg ist daher unerlässlich. Ergänzt durch gute Wegweisung mit klarer Führung abseits des Kfz-Verkehrs würde daraus eine bewusste Förderung des umwelt-



Gute Fahrradständer bieten universelle Möglichkeiten, sein Rad auch mit Zubehör abzuschließen.



Die freundliche Fahrradabstellanlage aus Radolfzell mit dem ganz persönlichen Wetterschutz.

stellten Fahrrädern soll der Kampf angesagt werden. Bei Fahrrädern, die nicht auf den ausgewiesenen Abstellplätzen abgestellt werden, soll das Schloss aufgebrochen werden, um die Drahtesel entfernen zu können. Die Ausführung lässt noch auf sich warten, aber die ersten Gedankenspiele lassen nichts Gutes erwarten.

Unsere Forderung: Noch bevor das erste Fahrradschloss amtlich geknackt wird, müssen die derzeit unzureichenden Abstellmöglichkeiten erweitert werden, am besten durch geeignete Abstellanlagen, die gut einsehbar und

freundlichen Fahrradverkehrs.

Von Seiten der Aktionsbündnisse der Geschäftswelt, die ansonsten nicht müde werden, mehr (Auto-) Parkmöglichkeiten zu fordern, ist derzeit in Konstanz und aus den anliegenden Gemeinden dazu noch nichts zu hören. Sie haben noch nicht erkannt, dass gerade diejenigen, die mit dem Fahrrad zum Einkaufen fahren, das Geld fürs Tanken noch in der Tasche haben, um dies zu einem hohen Anteil auch als treuer Kunde in den lokalen Geschäften auszugeben. Das Bild vom armen Radler ist jedenfalls ein längst veraltetes Klischee. cd





**Kilian**  
Zuständig für den ruhenden Radverkehr!

Hartmut Kilian  
Fr.-Naumann-Str. 51 . 72762 Reutlingen  
Postfach 20 07 . 72710 Reutlingen  
Telefon 07121 / 33 89 25 . Telefax 33 91 75



Fahradparker Fahrradgaragen Überdachungen Stadtmobiliar

## Kultur-Rädle

**Radverleih und Touren**  
**Fahrradstation am Konstanzer Hauptbahnhof**  
**Bahnhofplatz 29, D-78462 Konstanz**

Bei uns können Sie Räder, Kinderräder und -anhänger sowie „Trailer“, ein Tandem oder ein E-Bike **entleihen** und/oder an einer unserer **Tagesexkursionen** teilnehmen (Programm anfordern oder auf unserer Website anschauen!). Unsere Ausflüge führen abseits der touristischen Haupttrouten zu den Natur- und Kulturschätzen des oft „unbekannten Bodensees“. Unsere **Werkstatt** bereitet Ihr Rad auf die Saison oder die Winterzeit vor, wir führen Reparaturen aller Art aus und bieten ein reichhaltiges Angebot an **Markenrädern** (z.B. Maxxcycles, Panther, Gudreit, u.v.a.), **Taschen** und **Rucksäcke** (Deuter, Ortlieb) sowie **Fahrradbedarf** aller Art.

**ADFC Mitglieder erhalten auf alle Leistungen Sonderkonditionen!**

Kommen Sie doch einfach mal vorbei oder informieren Sie sich unter:  
Tel. D-07531/27310; Fax /365863,  
Mail: Kultur-Raedle@t-online.de, Web: www.Kultur-Raedle.de





## Der Meister tritt ab

Erster Bürgermeister Dieter Hornung, langjähriger Chef des Baudezernates in Friedrichshafen, wird uns auch nach Ende seiner Amtszeit als Baubürgermeister im Juni 2008 erhalten bleiben. Er ist als Fraktionsvorsitzender der CDU im Kreistag der unangefochtene Chef im Gremium, er ist in zahlreichen Aufsichtsräten vertreten und wurde 2007 sogar zum Bischof von Raderach gekrönt.

richshafen für den Radverkehr nicht durchgesetzt werden konnte, geht auf das Konto von Bürgermeister Hornung.

So ist es unerklärlich, warum er den im Jahr 2002 eigens für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes eingestellten Fahrradbeauftragten, einen kompetenten und engagierten Bauingenieur, im Jahr 2005 ins Friedhofsamt versetzt hatte. Seither ist im Stadtbau-

## Wendehäule: Eine Stadt steigt aufs Fahrrad um

Bürgermeister verspricht Vorrang für Biker



VON WALTRAUD KÄSSER

Ein bißchen klang Oberbürgermeister Bernd Wiedmanns Ansprache anlässlich der Eröffnung der Eurobike noch nach einer Sonntagsrede. Friedrichshafen, so verspricht 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 verduzt 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 Pedalrettern, 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 Baudezernat 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.

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 wirklich läßt, über die täglich 17.000 Fahrzeugen rollen, ist noch längst nicht klar. Ein 1,25 Meter breiter Radstreifen ist auch dort möglich, sagt bisher zwar Gerhard Leiprecht vom ADFC. Er steht damit aber noch ziemlich al-

lein auf weiter 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, verspricht Dieter Hornung bei einem Lokaltermin spontan. Auch an ein paar anderen fahrradunfreundlichen Stellen in der Stadt, wie in Waggerhausen 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 gehoben 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 Velo-Freunden zu wissen, wäre am Ende außer Sonntagsreden mal wieder nicht viel gewesen. SEEWOCHE 6.9.05

Das waren noch Zeiten! Die Berichterstattung über „Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“ aus dem Jahr 1995. Mit freundlicher Genehmigung der Seewoche.

Alles, was während seiner Amtszeit als Baubürgermeister in Friedrichshafen für den Radverkehr erreicht werden konnte, war nur mit ihm durchsetzbar. Das Radverkehrskonzept hatte seinen Segen, und manche Initiativen des ADFC wie zum Beispiel die Fahrradboxen am Stadtbahnhof und zuletzt die Stellplatzrichtlinie für Fahrräder wurden von ihm unterstützt. Im Gemeinderat waren seine Beiträge in Sachen Radverkehr oft von Detailkenntnis und nicht selten von der Vision einer fahrradfreundlichen Stadt gekennzeichnet, ganz im Gegensatz zu manchen Wortmeldungen aus den Fraktionen der CDU und FW. Aber auch nahezu alles, was in Fried-

amt die Betreuung des Radverkehrs personell wieder völlig unterbesetzt, mit der Folge von Stagnation beim Radverkehrskonzept und dem Verlust jeder Perspektive für die Umsetzung der noch offenen Maßnahmen. Nicht nur wegen der laufenden Messerweiterung und anderen Großprojekten des Stadtbauamtes waren die Kapazitäten für den Radverkehr immer wieder anderweitig verplant. Öffentlichkeitsarbeit, welche über die pressewirksame Eröffnung von einzelnen Baumaßnahmen hinausgeht, gibt es nicht. Viele einfache und effektive Möglichkeiten, für das Radfahren zu werben, wurden somit nie ausgeschöpft. bg

## Das Brett bleibt dick

Im Juli 2007 nahm Bürgermeister Hornung an der traditionellen verkehrspolitischen ADFC-Radtour „Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“ teil. Für uns überraschend, denn zuletzt 1995 hatte er dem ADFC die Ehre gegeben (siehe nebenstehenden Bericht). Damals wurde der ADFC von vielen Kommunalpolitikern noch abgestempelt, unverhältnismäßige und nicht realisierbare Forderungen für

gibt es erste zarte Hinweise, dass die Bahn nicht grundsätzlich dagegen ist. Aber auch die MTU muss dafür gewonnen werden. Wenn nicht das heiße Thema Uferfußweg wäre...

Ideal für die weitere Anbindung vom Seemooser Horn zur Schmidstraße wäre ein Streifen eines landwirtschaftlichen Grundstücks in Seemoos. Für die Schmidstraße können wir uns vorstellen, dass hier die erste offizielle



Der Bodenseeradweg in Manzell könnte über das ehemalige Industriegleis an der MTU rechts neben dem bestehenden Gleis der Bodenseegürtelbahn entlang geführt werden. Links im Bild: Erster Bürgermeister Dieter Hornung, rechts Bernhard Glatthaar vom ADFC.

Radfahrer zu stellen: Schutzstreifen, Fahrradboxen, Bevorrechtigungen von Radfahrern an Kreuzungen - solche heute selbstverständlichen Einrichtungen wurden damals argwöhnisch betrachtet. In diesem Kontext war die Teilnahme eines Bürgermeisters ein wichtiges Ereignis. Hier hat Bürgermeister Hornung früher als viele andere erkannt, dass der Radverkehr gefördert werden muss.

Bei den „Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“ 2007 stand der Bodenseeradweg durch Fischbach bis zur Schmidstraße im Mittelpunkt. Es waren keine Minimalforderungen, die wir zur Verbesserung der Streckenführung aufstellten. Umso wichtiger war die Anwesenheit von Bürgermeister Hornung, der recht entscheidungsfreudig seinem Mitarbeiter vom Stadtbauamt zurief: „Herr Stohr, notieren Sie: Das prüfen wir.“ So bei den beiden Abschnitten der Tour, welche sicherlich nicht einfach umzusetzen sind: Das abgebaute Industriegleis der MTU in Manzell könnte recht einfach für einen Radweg genutzt werden, um die Fahrt an der B31 zu vermeiden. Hier

Fahrradstraße in Friedrichshafen eingerichtet wird. Leider konnte dieses Thema bei der Tour nicht kompetent diskutiert werden, da die Polizei und die Verkehrsbehörde durch Abwesenheit glänzten. Ein halbes Jahr nach der Tour gab es erste Anzeichen, dass die Bedenken gegen die Einrichtung der Fahrradstraße ausgeräumt werden könnten.

Es war wohl die Abschiedstour von Bürgermeister Hornung. Mal sehen, was sein Nachfolger und das Stadtbauamt aus unseren Vorschlägen machen werden. bg



Diskussion am Fildenplatz: Dieses schöne Stück Seeufer sollte den Radtouristen nicht vorenthalten werden.



Die Skizze zeigt die Vorschläge des ADFC für den Bodenseeradweg zwischen Fischbach und Friedrichshafen: Die neue Routenführung in Manzell und Seemoos sowie die Schmidstraße als mögliche Fahrradstraße.



## Die Häfler Lösung

In Friedrichshafen schien in den letzten Jahren ein Langzeitstest für provisorische Kreisverkehre stattzufinden. Einer dieser provisorischen Kreisel wurde 2007 nun fertig gebaut: Die Einmündung der Rheinstraße in die Ailinger Straße.



Die Ausleitung vom Radweg auf die Fahrbahnzufahrt in den Kreisverkehr ermöglicht Radfahrern die Mitbenutzung des Kreisverkehrs, hier an der Ailinger- / Rheinstraße.

Im Zuge dieses Ausbaus sollte zwischen dem Kreisel an der Rheinstraße und dem Kommkreis, der erst später fertig gestellt wird, der Radverkehr auf Radfahrstreifen verlegt werden.

Da die Ailinger Straße eine Landesstraße ist, kam das Regierungspräsidium (RP) als Genehmigungsbehörde

ins Spiel. Das RP versteifte sich auf eine rigide Interpretation der Richtwerte des neuen „Merkblatts für die Anlage von Kreisverkehren“ (FGSV, 2006) und lehnte die Planung der Stadt ab. Das RP forderte, den Radverkehr zukünftig nicht mehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn durch die Kreisel fahren zu lassen, sondern „außen herum“ zusammen mit den Fußgängern. Auch die Finanzierung der geplanten Radfahrstreifen wurde abgelehnt, denn Bordsteinradwege seien sicherer, meinte das RP. Das mächtige RP war auf gutem Weg, alle bewährten Grundsätze der Radverkehrsplanung in Friedrichshafen in Frage zu stellen. Es kam noch besser: Die Polizeidirektion schloss sich der Auffassung des RP an.

Einzig das Stadtbauamt und der ADFC setzten sich dafür ein, weiterhin mit dem Rad durch die Kreisel fahren zu können. Das Stadtbauamt kreierte den als „Häfler Lösung“ bezeichneten Kompromiss: Vor dem Kreisverkehr wurden vom Bordsteinradweg (leider zu schmale) Ausleitungen auf die Fahrbahn gebaut, damit Radler die Wahl haben, durch den Kreisel zu fahren oder außen herum. bg

## Ein Etappenziel

Wer in Friedrichshafen Fahrrad fährt, der kennt das Dilemma des gemeinsamen Fuß- und Radweges an der Friedrichstraße. Dank eines Antrages der Grünen und der SPD kam endlich Bewegung in Sache. Der Technische Ausschuss beschloss im Oktober 2007 (Antrag im Wortlaut):

„Die Verwaltung wird beauftragt, für die Friedrichstraße zwischen Olga- und Metzstraße Vorschläge zur Verbesserung der Geh-/ Radwegesituation auf der Südseite zu erarbeiten. Dabei sollen die Auswirkungen dieser Maßnahme auf alle Verkehrsarten und -beziehungen detailliert untersucht und quantitativ bewertet werden. Die notwendigen verkehrsrechtlichen und baulichen Maßnahmen und Lösungsvorschläge sind aufzuzeigen.

Begründung: Die heutige Situation des Rad- und Fußverkehrs auf dem ge-

meinsamen Fuß- und Radweg an der Südseite der Friedrichstraße ist nicht akzeptabel. Die verkehrsrechtliche Beschilderung steht im Widerspruch zur baulichen Trennung (Pflasterstreifen). Generell ist die gemeinsame Fläche für einen Fuß- und Radweg nicht ausreichend und führt bei hoher Auslastung zu anhaltenden Konflikten. Dies wirkt sich u.a. negativ auf das Image des Bodenseeradweges in Friedrichshafen aus. Es besteht dringender Handlungsbedarf.

Mögliche Lösungen könnten sein:

- Markierung beidseitiger Radfahrstreifen bei Wegfall der mittleren, dritten Fahr- bzw. Abbiegespur
- Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht des gemeinsamen Geh-/ Radweges.“

Das Gutachten wird 2008 vorliegen, wir sind gespannt darauf. bg

## Angebot und Nachfrage

Die Fahrradmietboxen am Stadtbahnhof erfreuen sich nach wie vor großer Beliebtheit. Von insgesamt 50 Boxen sind 32 Boxen fest an Dauermieter vergeben, 18 Boxen sind als Kurzzeitbox für eine Nutzung von maximal 48 Stunden Dauer gedacht. Dass diese Kurzzeitboxen keinen Kontrollmechanismus haben und somit unbeschränkt genutzt werden können, hat sich 2007 endgültig herumgesprochen.

Tatsache ist, dass man mittlerweile nur noch mit viel Glück so eine freie Kurzzeitbox ergattern kann, während die anderen Kurzzeitboxen daneben zwar verschlossen, aber meistens leer sind. Hier profitieren einige Zeitgenossen davon, dass die Stadtverwaltung weder regelmäßige Kontrollgänge durchführt noch sich zur Entscheidung durchringen kann, ein Schließfachsystem einzuführen.

Der ADFC kritisierte diese Ungleichbehandlung schon seit längerer Zeit, denn Mieter der fest vermieteten Bo-

den bezahlen 6 Euro pro Monat für ihre Box, während der schlaue Nachbar in der Kurzzeitbox seine Jahresmiete mit 2 Euro Pfand ableistet. Dies ist ungerecht und nicht länger tragbar. Wir hoffen, dass die Stadt endlich eine tragfähige Lösung findet und zügig umsetzt.

Es gibt noch zwei weitere Standorte in Friedrichshafen, wo je 10 Boxen aufgestellt sind: Löwental und Kluffern. Am Haltepunkt Löwental konnten 2007 die meisten Boxen fest vermietet werden, was vorwiegend auf Mundpropaganda zurückzuführen ist.

Am Bahnhof Kluffern gestaltet sich die Suche nach Boxenmietern schwieriger. Sogar eine Sonderaktion mit Schnuppertarifen konnte die Radler, welche ihr Rad derzeit am Fahrradständer abstellen, nicht dazu bringen, eine Box zu nutzen. Wenn diese Situation anhält, muss überlegt werden, ob Kluffern ein geeigneter Standort für Fahrradmietboxen ist. bg

## Luxus und Schrott

Bei Radwegen, Markierungen und Ampelschaltungen für Radfahrer sind Standards vorhanden. Anders verhält es sich offensichtlich bei Abstellanlagen.

Obwohl seit vielen Jahren in Friedrichshafen viele öffentliche Fahrrad-



Der halboffene Fahrradkeller des KMG ist an sich eine gute Lösung. Doch leider sind die Anlehnbügel gründlich misslungen.

ständer mit dem bewährten Modell Orion beta focus ausgerüstet und punktuell auch Überdachungen angebracht werden, gibt es immer wieder fragwürdige Einzellösungen, die in Verantwortung der Stadt gebaut werden.

So zum Beispiel der halboffene Fahrradkeller des Karl-Maybach-Gymnasiums mit dilettantisch ausgeführten Anlehnbügeln und quer liegenden Stolperfallen. Gleichzeitig leiden die Fahrräder im Außenbereich der Schule immer noch in den alten Felgenfressern, wenn sie nicht schon wieder im Dominoeffekt der Schwerkraft zum Opfer gefallen sind. Fahrradständer an

Häfler Schulen - echt peinlich!

Es wird aber nicht nur gekleckert, sondern auch geklotzt. Beim Anblick der neuen Überdachungen am K42, dem neuen Medienhaus am See, könnte man denken: Hier spielte Geld keine Rolle. Im Prinzip kein Problem, denn



Die Fahrradständer der Graf-Soden-Realschule sind ein trauriger Anblick. Felgenfresser auf Rasengittersteinen, daneben ein Fahrradbunker...

auch Radfahrer haben nichts gegen einen Hauch von Luxus, vorausgesetzt, er ist zweckmäßig. Der Engländer sagt dazu „form follows function“. Genau hier kann die Luxusüberdachung aber leider nicht punkten: Das Dach ist zu klein und es fehlt die Entwässerung.

Wesentlich anspruchsloser muss der radelnde Besucher beim GZH sein, wo seit der Eröffnung 1985 der gleiche Felgenfresser seinen Dienst tut. Dies ist mehr als ein Ärgernis, es ist ein Skandal. Die Stadt könnte als Zwischenlösung wenigstens ausgemusterte Orion-Ständer aufstellen. bg

## Neuer Belag macht's möglich

Die Maybach- und Albrechtstraße, das beweisen jeden Tag unzählige Radfahrende Schüler, ist eine der Radverkehrs-Hauptachsen. Deshalb war es längst überfällig, eine durchgehende Radverkehrsverbindung zu schaffen. Schon seit Jahren war dies auf dem Wunschzettel.

Konkret wurden nun 2007 folgende Maßnahmen umgesetzt:

**Maybachstraße:** Der bisherige Gehweg entlang der MTU wurde auf 2,5 m Breite als Radweg ausgebaut, und an der Kreuzung der Hochstraße wurde etwas Platz für eine Aufstellfläche geschaffen. Dies konnte ohne eine nen-

nenswerte Verschmälerung des gegenüber liegenden Radfahrstreifens erreicht werden.

**Albrechtstraße:** In Fortsetzung des Radweges an der Maybachstraße wurde der bisherige schmale Gehweg von der Tankstelle Richtung Rosenstraße bis zur Ausleitung auf den Radfahrstreifen verbreitert, so dass einem auch bei der Vorbeifahrt eines der vielen Lkws nicht der Herzinfarkt nahe ist. Stadteinwärts brachte die Fortsetzung des Radfahrstreifens von der Rosenstraße bis zur Hochstraße den lang ersehnten Lückenschluss. Auch wenn es an der Kreuzung der Hochstraße ein bisschen eng ist - besser als die Situation vorher ist es allemal.

Diese Baumaßnahme wurde erst möglich, weil der Schwerlastverkehr den Asphaltbelag in den letzten Jahren derart in Mitleidenschaft gezogen hatte, dass die Stadt an Belagsarbeiten nicht mehr vorbeikam.

Wer hätte das noch vor einigen Jahren gedacht: Beidseitige durchgehende Radverkehrsanlagen an der Maybach- und Albrechtstraße! Auch die Gehwege des dort verlaufenden Schulweges wurden etwas breiter. bg



Der verbreiterte Radweg an der Maybachstraße bringt was. Vorher war's viel enger.



Vorher: Die überbreite Albrechtstraße Richtung Hochstraße.



Nachher: Ein breiter, komfortabler Radfahrstreifen lädt ein.



## Meins bleibt meins!

Die Fahrradcodierung ist ein guter Diebstahlschutz, dafür wirbt der ADFC seit Jahren mit zunehmendem Erfolg. Der bundeseinheitliche Code, welcher die persönlichen Daten verschlüsselt enthält und in den Rahmen eingraviert wird, hat zwei entscheidende Vorteile: Er wirkt einerseits abschreckend auf professionelle Fahrraddiebe, andererseits erleichtert er die Rückführung eines gestohlenen Fahrrades an den Besitzer. Denn die anonyme Rahmennummer, die in jedem Rad mehr oder weniger gut lesbar ist, kann dies nicht leisten.



Beim Landes-Tag der Verkehrssicherheit in Sigmaringen war das Codierteam von Theo Mahler mit dabei.

In Kooperation mit der Polizei, die 2007 einen besonderen Schwerpunkt auf Diebstahlprävention setzte und hier mit dem ADFC zusammenarbeitete,

wurden bei Aktionen in Friedrichshafen und Überlingen über 70 Fahrräder codiert. Aber auch die Codieraktionen bei Fahrradhändlern werden gut angenommen: Fahrrad Dämpfle in Meckenbeuren, fredy's Radshop und Fahrrad Hienerwadel in Markdorf sowie Filo in Langenargen sind hier gute Partner.



Beim Codieren schreibt ein dünner Fräser den persönlichen Code in den Rahmen. „Meins bleibt meins“.

Ob auf dem Buchhornplatz in Friedrichshafen, im Infoladen, bei den Gebrauchtmärkten oder auch mal als Aushilfe beim ADFC in Sigmaringen - Theo Mahler und sein Team sind fleißig unterwegs. So wurden im Jahr 2007 sage und schreibe 288 Fahrräder codiert, dabei wurden 21 Radler ADFC-Mitglied!

So kann's weitergehen. bg

## Mit dem Rad ins Amt

Der ADFC veranstaltet seit 2002 zusammen mit der AOK die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Dabei sollen Beschäftigte und vor allem die Unternehmen dazu motiviert werden, das Radfahren zur Arbeit als gesunde, kostengünstige und umweltfreundliche Fortbewegung zu entdecken. Die Aktion findet jährlich vom 1. Juni bis 31. August in Form eines Wettbewerbs statt: Die Beschäftigten müssen in diesem Zeitraum an mindestens 20 Tagen zur Arbeit radeln, um beim Gewinnspiel teilnehmen zu können.

Auch wenn die Teilnehmerzahlen an der Aktion von Jahr zu Jahr zunehmen, so sprechen für viele Beschäftigte offensichtlich immer noch viele Gründe eher dafür, sich morgens auch für wenige Kilometer zur Arbeit ins Auto zu setzen. Auch engagieren sich leider immer noch zu wenig Unternehmen und Arbeitgeber als treibende Kraft an der Aktion. Denn es sind vor allem die Arbeitgeber gefordert, im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements solche Kurzstreckenfahrten zu unterbinden, indem der Parkraum beschränkt wird, aber auch durch attraktive Angebote für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und des Fahrrades. Wichtig ist eine bessere Infrastruktur für Radler wie sichere Fahrradständer, Umkleiden, Spinde

und vieles mehr.

Nicht nur wegen des Parkraummanagements am erweiterten Landratsamt griff die Kreisverwaltung 2007 die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ auf und setzte sie beispielhaft um. Zum Auftakt der Aktion fand im Landratsamt eine Veranstaltung statt mit ADFC, AOK, Polizei und einem Fahrradcheck durch einen Fahrradhändler.



Vor den beiden Hauptgebäuden des Landratsamtes wurden 2007 die vom ADFC empfohlenen Fahrradständer aufgestellt.

10% der Beschäftigten des Landratsamtes radelten im Aktionszeitraum insgesamt über 38.000 km auf ihrem Weg zum Arbeitsplatz.

Das Besondere daran - die Chefs machen es vor: Der Landrat kommt öfters mit dem Rad zur Arbeit und findet das total normal, der Erste Landesbeamte tut es ebenfalls. bg

## Die wichtigste Messe der Welt

Die Eurobike ist aus Friedrichshafen nicht mehr wegzudenken, und man kann nur hoffen, dass uns diese Fahrradmesse erhalten bleibt. Das Angebot der Aussteller und die Breite der Themen und Produkte der Eurobike 2007 waren sehr gut. Beim Rahmenprogramm hat die Messe kräftig zugelegt, zum Beispiel mit dem DemoDay am Pfänder und einem Travel Talk. Hier sind noch weitere Themen denkbar, welche das Spektrum erweitern könnten. Kongresse zu Radverkehrsthemen oder dem wichtigen Gesundheits-



sektor wären eine gute Ergänzung. Der ADFC ist mit seinem vom Landesverband organisierten Messestand auf der Eurobike von Anfang an dabei. Seit 2006 ist unser Standplatz im Foyer, wo wir uns über die Zahl der Besucher nicht beklagen können. Bei den ersten drei Händlertagen ist die Nachfrage nach ADFC-Informationen eher gering, während am Besuchertag gar nicht alle Besucher angesprochen werden können. Trotzdem waren 2007 viele gute Gespräche möglich, es wurden wieder Kontakte geknüpft und vermittelt. Besonders erfreulich waren die 38 Neumitglieder, die von den ADFC-Aktiven am Stand geworben wurden. bg



Am Messestand bringen wir unsere Broschüren unter die Leute und werben für den ADFC.

## Infos aus erster Hand

Wir boten 2007 im Infoladen drei öffentliche Infoabende an:

Beratung zum Fahrradkauf, Produktinformation zu Fahrradanhängern und Planungstipps für Mountainbiketouren. Der Infoladen ist hierzu bestens geeignet, da er sowohl für eine kleine Gruppe von Besuchern ein gemütliches Umfeld bietet, aber auch bis zu 30 Personen fasst.

Die beiden Infoabende zu Fahrrädern und Fahrradanhängern stießen auf verhaltenes Interesse, was für die erschienenen Besucher sicherlich kein Nachteil war, weil auf individuelle Fragen besser eingegangen werden

konnte. Dennoch stellt sich für uns die Frage, warum die Nachfrage nicht größer war. Im besten Falle sind die Kunden mit der Beratung der Fahrradhändler zufrieden, was natürlich zu begrüßen wäre, oder sie informieren sich lieber in Broschüren oder anderen Medien.

Beim Mountainbike-Tourenabend im November stand die Planung und Umsetzung von Mehrtagestouren im Vordergrund: Wie kann man mit Karten, Internet und auch GPS eine Tourenidee in eine gelungene Tour umsetzen? Hier fanden 12 Besucher den Weg in den Infoladen. bg

**EUROBIKE** EUROPE'S TREND SHOW  
Internationale Fahrradmesse  
Friedrichshafen, Bodensee

**Treffpunkt der Radszene!**  
**Publikumstag 7. Sept. 2008**  
9-18 Uhr

- Alle Neuheiten, Premieren und Innovationen der kommenden Saison
- Eine Fülle von Welt- und Europapremieren
- Die künftigen Szenemarken, Sensationen und Rekorde
- Informationsplattform für Rad-Urlauber: „Holiday on Bike“
- Jede Menge Action im Freeride-Parcours
- Ultimate EUROBIKE Fashion Show

**MESSE FRIEDRICHSHAFEN**

[www.eurobike-exhibition.com](http://www.eurobike-exhibition.com)

## Reparieren - einfach gelernt

An drei Abenden wurden im Fahrrad-Reparaturkurs grundlegende Kenntnisse der Wartung und Reparatur vermittelt: Das Beheben einer Reifenpanne, die Einstellung von Schaltung und Bremsen, Funktion und Fehlersuche bei der Beleuchtung und die generelle Einstellung des Fahrrades waren die Hauptthemen.

Roland Merz, der Leiter des Kurses, führte die verschiedenen Arbeiten vor, danach konnten die neu erworbenen Kenntnisse von den Kursteilnehmern am selbst mitgebrachten Rad ausprobiert werden. Es waren vom Alltagsrad bis zum handgefertigten Tourenrad alle möglichen Räder dabei, so dass die Palette an Schaltungen, Bremsen und Dynamos entsprechend breit war. Acht Teilnehmer vom Jugendlichen bis zum Pensionär und verschiedenster beruflicher Herkunft besuchten den Kurs, der im Infoladen durchgeführt wurde.

Auch im Frühjahr 2008 wird wieder ein dreiteiliger Kurs angeboten. ro



Goldgasse 4-6  
88212 Ravensburg  
Telefon (0751) 25341  
Fax (0751) 25371



**AMANN**

...da fahren alle drauf ab!



## Das Gebrauchte ist gefragt

Wie immer herrschte bei der Frühjahrsausgabe des Fahrradgebrauchtmärktes in Friedrichshafen ein großer Andrang. Von 9 bis 10 Uhr waren die Aktiven des ADFC durchgehend beschäftigt, die insgesamt 276 Fahrräder - so viele wie noch nie - anzunehmen und auszuzeichnen. Nach den üblichen hektischen Szenen um 10 Uhr bei der Öffnung der Halle wurden die Räder von den Kaufinteressenten emsig durchgestöbert und auf dem Parcours Probe gefahren. Immer wieder wurde ein Sattel in der Höhe eingestellt, ein Lenker justiert oder die eine oder andere technische Frage beantwortet. Verkauft wurden 208 Räder, womit eine sehr gute Verkaufsquote von 75% erreicht wurde.



Auch in Tettngang ist das Team aus ADFC und Grünen längst eingespielt.

In Tettngang, meist kurz nach Ostern auf dem Programm, hat sich der Fahrradgebrauchtmarkt, den der ADFC zusammen mit den Grünen ausrichtet, mittlerweile gut etabliert. Auf dem Schulhof der Manzenbergschule waren Angebot und Nachfrage wieder ausgewogen, und auch das Wetter spielte mit. Eine gute Ergänzung für die Kunden des Gebrauchtmärktes stellte wieder das Angebot des Bike-Studios dar, vor Ort an den Rädern kleine Servicearbeiten durchzuführen. Und die Verpflegung mit Waffeln und

Kaffee durch die Schulsozialarbeit der Manzenbergschule darf nicht fehlen. Wer die beiden Gebrauchtmärkte im Frühjahr verpasst hatte, hatte beim Herbstmarkt in der Alten Festhalle in Friedrichshafen gute Chancen. Vom Einrad über Kinderanhänger bis zum



Erst beim Probefahren merkt man, ob Rad und Käufer sich anfreunden können.

Reiserad war das Angebot sehr vielfältig, insgesamt wurden 173 Fahrräder angeboten und 76% davon verkauft. Traditionell ging es beim Verkauf dennoch etwas ruhiger zu, was denjenigen Kaufinteressenten entgegen kam, die das gebrauchte Rad in aller Ruhe begutachten und erproben wollten. Die seit Jahren anhaltende Beliebtheit der Gebrauchtmärkte zeigt für Organisator Bernhard Will den Trend zum funktionstüchtigen Gebrauchtrad. Denn schrottreife Räder mit mangelhafter Ausrüstung sind schon lange nicht mehr im Angebot. bg



## Himmlische Unterstützung

Auf großes Interesse stieß das Einsteiger-Seminar über Satellitennavigation, kurz GPS (Global Positioning System), das der ADFC in Friedrichshafen an einem Wochenende im April durchführte. Drei Seminargruppen mit insgesamt 35 Radlern aus Friedrichshafen, aber auch aus Konstanz, Ravensburg, Lindau und Stuttgart, nutzten bei schönstem Sommerwetter die Gelegenheit zu einer ersten Begegnung mit GPS.



Der Referent des GPS-Seminars, Thomas Froitzheim (Mitte), erläutert die Eigenschaften der verschiedenen GPS-Geräte.

Der Referent Thomas Froitzheim, Pionier auf diesem Gebiet und Experte für Kartographie und Tourenplanung, vermittelte die Grundlagen zunächst in verschiedenen Praxisübungen. Dabei konnte jeder Teilnehmer mit einem geliehenen GPS-Gerät die ersten Schritte mit dem Rad selbst erfahren. Eine vorgegebene Route nachzufahren und Wegpunkte zu suchen stellte sich auch für unerfahrene Teilnehmer als lösbare Aufgabe heraus. Dass man

mit Satellitennavigation auf wenige Meter genau seine Position und aktuelle Höhe bestimmen kann und stets treffsicher sein Ziel findet, war eine faszinierende Erkenntnis. Anfängliche Berührungsängste wichen bald der Neugier auf die fast grenzenlosen Möglichkeiten der modernen Geräte. Der zweite, theoretische Teil des Kurses im Infoladen begann mit einer Zusammenfassung des praktischen Teiles und beinhaltete eine Marktüber-

sicht der gängigen Geräte. Schnell stellte sich heraus, dass nicht nur das passende GPS-Gerät, sondern auch die dazu gehörende Software mit Bedacht zu wählen sind. Die Vielfalt der verschiedenen Geräte und die unterschiedlichen Programme zu Tourenplanung ist zwar für Anfänger wie immer etwas unübersichtlich, doch der Referent konnte wichtige Entscheidungshilfen und Tipps zur weiteren Recherche geben. bg

## Endlich ein Stammtisch

Lange Jahre trafen sich ADFC-Mitglieder jeden Monat in einer Gaststätte zum Stammtisch, doch schließlich ging das Interesse daran stark zurück. Trotzdem schien der Wunsch nach einem geselligen Treffen immer noch vorhanden zu sein. Der Infoladen in Friedrichshafen ermöglichte es schließlich, wieder einen Stammtisch anzubieten, bei dem sich Mitglieder und interessierte Noch-Nichtmitglieder treffen können. In den eigenen Räum-

lichkeiten macht es einfach mehr Spaß, sich zu treffen. Seit 2007 wurde der Stammtisch im Infoladen in denjenigen Monaten angeboten, in denen keine Radtouren stattfinden (von den Wintertouren abgesehen). Somit beschränkten wir die Stammtische auf die Monate November bis März, wo sich jeweils am zweiten Donnerstag im Monat um 19 Uhr bis zu 15 Radler zu geselligen Gesprächen und günstigen Getränken trafen. bg

- KOMPETENZ
- QUALITÄT
- SICHERHEIT

im Fahrradangebot und im Technischen Service

Dieter Senger-Frey

Kirchstraße 19/1 · 88079 Kressbronn / Bodensee  
 Telefon 0 75 43 / 80 25 · Fax 0 75 43 / 80 55  
[www.radsport-senger.de](http://www.radsport-senger.de)

**www.ZWEIRAD-REINWALD.de**  
**FAHRRADFACHGESCHÄFT AUF 500 m<sup>2</sup>**

**RIESENAUSWAHL • BERATUNG • SERVICE**  
**SALEM-WEILDORF • TELEFON 0 75 53/75 74**

### Wir sind für Sie da

Der Infoladen ist geöffnet:

**Donnerstags 16.30-19 Uhr**  
**Samstags 9.30-13 Uhr**

**Tel.: 07541/382988**

**Der Infoladen befindet sich in der Innenstadt in der Friedrichstraße 36/2 in FN hinter Sport Trapp**

[Infoladen-bodenseekreis@adfc-bw.de](mailto:Infoladen-bodenseekreis@adfc-bw.de)



# Fähre-Aktion mit Tour nach St.Gallen



In St. Gallen sind die Stiftskirche und die Bibliothek besonders sehenswert, aber auch die Innenstadt hat ihre Reize.

Am Sonntag, dem 1. Juli 2007 veranstaltete der ADFC in Kooperation mit den Bodensee-Schiffsbetrieben nach 1999 und 2000 den bereits dritten Fähre-Aktionstag. Ermäßigte Tarife für die Fähreüberfahrt nach Romanshorn und ein vielfältiges Radtourangebot lockten etwa 70 Teilnehmer bereits um 7.41 Uhr auf die Fähre.

Die Besonderheit dieses Tourentages lag darin, dass wir an einem Tag von einem Startpunkt aus fünf Touren für

verschiedene Leistungsklassen anbieten: Von der gemütlichen Tour für wenig Geübte bis zur sportlichen Tour mit Tourenrädern, Rennrädern oder Mountainbikes. Eine Anmeldung zur Tour war nicht erforderlich.

Somit konnten sich die Teilnehmer noch auf der Fähreüberfahrt über die angebotenen Touren informieren und mit den Tourenleitern über die Routen und Anforderungen sprechen. Einzig zur Rennrad- und Mountainbiketour musste man sich vorab entscheiden und bereits das richtige Rad für die entsprechende Tour mitbringen.

Das Ziel aller fünf Touren war die kulturelle Metropole St. Gallen, mit ihrer faszinierenden Innenstadt immerhin Unesco-Weltkulturerbe. Wer Interesse an einer Stadtbesichtigung im Stiftsbezirk hatte, musste sich vorab anmelden, und fast die Hälfte der Teilnehmer nahm diese Gelegenheit wahr. Somit hatte jeder die Möglichkeit, seinen Aufenthalt in St. Gallen länger oder kürzer zu gestalten.

Die Fahrt zurück nach Romanshorn erfolgte wieder in einer der Gruppen oder individuell, da das Fähreticket den ganzen Tag gültig war. bg



Daran könnte man sich gewöhnen: Fahrräder ohne Tuchföhlung auf dem Fahrdeck der Fähre aufgestellt.

Mit Fahrrad und Fähre um und über den See.

Beginnen Sie Ihre Radtour mit der Bodensee-Fähre!

Ab Friedrichshafen oder Romanshorn  
 → mit der günstigen „Fahrrad-Tageskarte“  
 → mit der Mehrfahrtenkarte „Fahrräder inkl. Personen für 4 Fahrten“  
 → mit dem „Familien-Velo-Kombi“

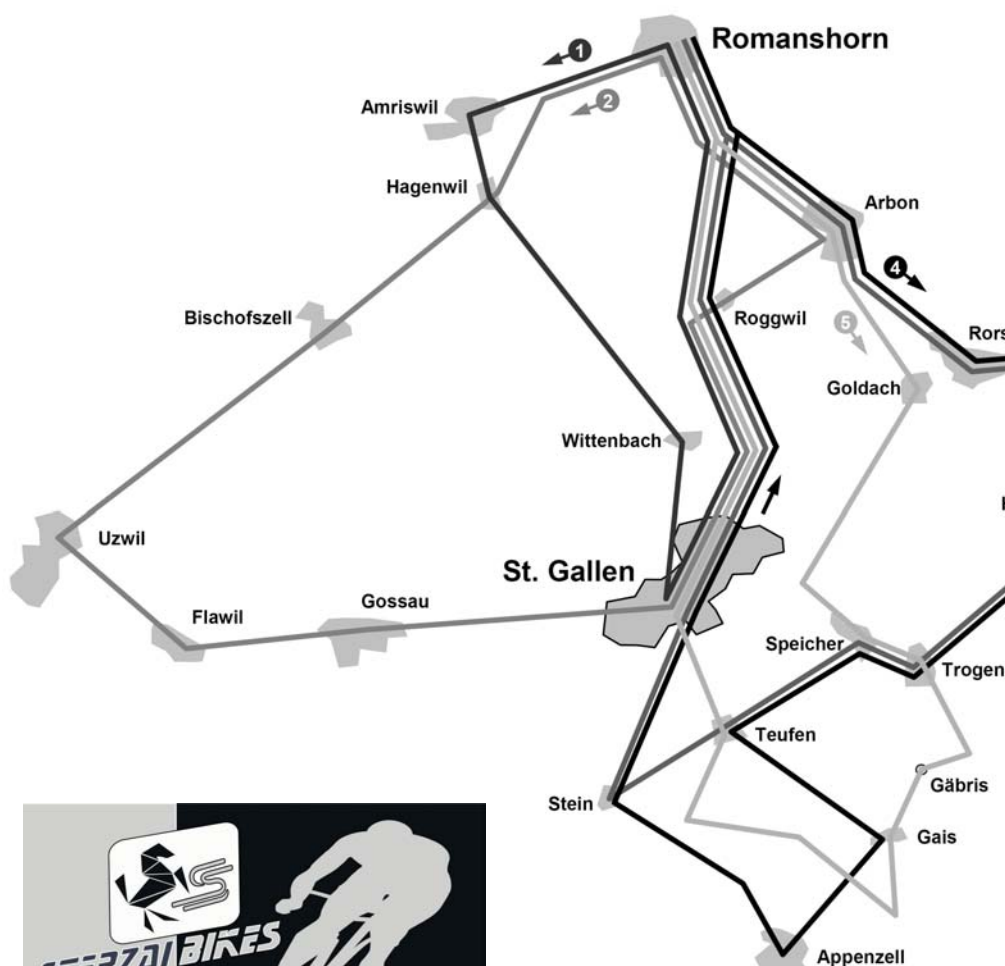
**BODENSEE-FÄHRE**  
 Friedrichshafen-Romanshorn

Weitere Infos: Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH, Tel.: 0(049) 75 41-92 38 389, Fax: 0(049) 75 41-92 38 372



Bei der Ankunft der „Euregia“ in Romanshorn warten die Teilnehmer auf den Startschuss.

## Die fünf Touren im Überblick



### Tour 1:

Gemütliche Tour für wenig Geübte und Kinder

50 km, 400 Höhenmeter

TL: Ralf Müller

Über Hagenwil (Wasserschloss) und aussichtsreiche Hügelwege führen wir „über den Berg“ in die Stadt im Tal der Steinach. Der Rückweg hinunter nach Egnach und Romanshorn war geprägt von weiteren ländlichen Panoramablicks auf den See.

### Tour 2:

Tour für Geübte mit Kondition

70 km, 500 Höhenmeter

TL: Jörg Ockert

Auch hier wurde zunächst Hagenwil angesteuert, bevor wir über Bischofszell unseren Rastplatz an der Thur bei Uzwil erreichten. Über Flawil und Gossau ging's nach St. Gallen. Nach dem Aufenthalt in der Stadt führte die Tour über Arbon zurück nach Romanshorn.

### Tour 3:

Sportliche Tour

90 km, 1100 Höhenmeter

TL: Arthur Wetzel

Am See entlang wurde nach ca. 20 km vom See abgebogen, eine kräftige Steilstufe führte hinauf nach Heiden und Trogen. Anschließend folgte die Tour dem Höhenzug über Speicher

und Teufen nach Stein. Der Rest war lockeres Ausrollen nach St. Gallen, und mit wenigen Steigungen bis Romanshorn.

### Tour 4:

Rennrad-Tour

120 km, 1200 Höhenmeter

TL: Klaus Lechleiter

Bis St. Margrethen am See entlang, hinauf nach Heiden und über Trogen und Teufen nach Appenzel und schließlich St. Gallen. Die Rückfahrt nach Romanshorn erfolgte in welligem Gelände mit kurzen Anstiegen und Abfahrten.

### Tour 5:

Mountainbike-Tour

88 km, 1400 Höhenmeter

TL: Bernhard Glatthaar

Bis Arbon entlang des Sees, dann ab Goldach auf die erste Höhengschwelle und über Speicher und Trogen hinauf zum Gäbris (1251 m). Bis nach St. Gallen waren weitere Steigungen zu meistern.

**STERZAI BIKES**

Ihr Trekkingrad Spezialist

Tel. 07541-21271  
 Paulinenstr. 7  
 88046 Friedrichshafen  
 www.STERZAI BIKES.de

## ZWEIRAD MACH



Fahrräder  
 Ersatzteile · Zubehör  
 Reparatur und Beratung

Meister: KHUNG-MACH

Telefon und Telefax 0 75 41 / 2 66 69  
 Bismarckstraße 19 / Marienstrasse  
 88045 Friedrichshafen



# Radtouren 2007

Das Tourenprogramm 2007 war so umfangreich und vielfältig wie noch nie.

Von Januar bis Dezember boten wir erstmals ein durchgehendes Programm an, denn es kamen als Neuheit die Wintertouren hinzu. Im Winter ist nicht immer Winterwetter, sondern kann mit angepasster Kleidung eine wunderbare Tour gefahren werden. So radelte Mitte Januar eine beachtliche Gruppe bei sonnigem Wetter durchs Salemer Tal zur Einkehr nach Ahausen, um bei der Rückfahrt auf dem Meersburger Rücken noch die schönen Ausblicke auf den See mitzunehmen.

Während der Touren-Hauptsaison, also vom Tourenauftritt Anfang April bis zur Fahrt ins Blaue im Oktober, stand eine Fülle an Eintagestouren auf dem Programm. Die Mischung aus Touren für weniger Geübte und immer wieder auch sportlichen Touren war 2007 besonders ausgewogen.

Über mangelnde Nachfrage konnten wir uns nicht beklagen, bei passendem Wetter nehmen gut und gerne über 20 Radler an einer Tour teil. Auch wenn der Sommer kein konstantes Hochdruckgebiet zustande brachte, so war im August wenigstens an den Sonntagen das Wetter für eine Radtour meistens ganz passabel.

Zwei Tourenleiter führten erstmals eine Mehrtagestour, beide Touren verliefen auf verschiedenen Routen über die Schwäbische Alb zum Bodensee: Lud-

wig Kaltenbach in zwei Tagen von Metztingen aus und Christoph Kreh in drei Tagen ab Plochingen.

Ganztägige Rennradtouren und eine Mountainbiketour ergänzten unser Angebot in eine eher schweißtreibende Richtung. Auch die Rennrad-Feierabendtouren in Friedrichshafen, bei denen zwischen 65 und 80 Kilometer absolviert werden, haben sich gut etabliert und werden stets von 5 bis 12 Radlern geschätzt.

Die gemütliche Feierabendtour in Friedrichshafen, die sich in zweiwöchentlichem Rhythmus mit den Rennradtouren abwechselt, ist seit ihrem Start im Jahre 2003 nach wie vor sehr beliebt.

Der Radtreff Überlingen, der von der Überlinger Gruppe zweimal im Monat für die AOK angeboten wird, lockte 2007 weniger Teilnehmer als in den Jahren zuvor, so dass für 2008 ein neues Konzept geplant ist.

Die Neubürgertour in Friedrichshafen wurde wieder von einer Person besucht, was die Frage aufwirft, wie wir die nach Friedrichshafen zugezogenen Radler besser erreichen können. bg

**FAHRRÄDER**  
 KALKHOFF - KREIDLER - GIANT - FOCUS - BERGAMONT  
 Verkauf - Service - Reparatur  
 Verleih (Lieferservice)

**W+H Fahrräder**, Zum Degenhardt 29  
 88662 Überlingen, Gewerbegebiet Nord 4  
 (bei Aldi) Fon/Fax 0 75 51/94 82 55  
 Markenträder zu Top-Preisen

Öffnungszeiten:  
 Mo. bis Fr. 10 bis 18 Uhr  
 Sa. 10 bis 13 Uhr

www.Fahrradshop24.com

**GEBALLTE FAHRRAD-KOMPETENZ**  
 ZENTRALER, PREISWERTER EINKAUF · RIESEN-AUSWAHL · KOMPETENTE BERATUNG



**FRIEDRICHSHAFEN**  
 Fahrradprofis FN  
 Allmandstraße 9  
 88045 Friedrichshafen  
 Tel. 07541/22331

**RAVENSBURG**  
 Fahrradprofis RV  
 Friedrichshafner Straße 6  
 (gegenüber Möbel Rundel)  
 88214 Ravensburg  
 Tel. 0751/5687921

**WANGEN**  
 Fahrradprofis WG  
 Karl-Hirnbein-Str. 11  
 88239 Wangen  
 Tel. 07522/9302-0

**BIBERACH**  
 Mega-Bike BC  
 Kolpingstraße 12  
 88400 Biberach  
 Tel. 07351/21474

**LINDAU**  
 Mega-Bike LI  
 Zechwaldstraße 1  
 88131 Lindau  
 Tel. 08382/96731-0

**KONSTANZ**  
 Fahrradprofis KN  
 Zähringer Platz 32  
 78464 Konstanz  
 Tel. 07351/819929-0

**FISCHBACH**  
 Radsport Moosbacher  
 Meersburger Str. 1  
 88048 Fischbach  
 Tel. 07541/43110

[www.fahrradprofis.de](http://www.fahrradprofis.de)



## Weiter von Seite 1

Gedanken gemacht hat, dass der Weg zur Arbeit ja wirklich für viele ohne Probleme mit dem Rad zurückgelegt werden kann. Die Aktionstage haben auch denjenigen Landratsämtern, die schon immer mit dem Rad gekommen sind, Gelegenheit und Ansporn geboten, sich - im positiven Sinne - zu outen. So ist auch ein Nachahmeffekt entstanden. Und schließlich haben wir die Aktionstage zum Anlass genommen, die Rahmenbedingungen für die Radfahrer zu verbessern, insbesondere mit der Schaffung besserer Abstellmöglichkeiten. Dabei wurden wir auch vom ADFC beraten, wofür ich dankbar bin.

**ADFC:** Der Landkreis hat in den letzten 10 Jahren viele Radwege gebaut, und zur Zeit werden neue Wegweiser aufgestellt. Welche Schwerpunkte wird der Kreis in den kommenden Jahren bei der Fahrradinfrastruktur setzen?

**Wölfle:** Im Moment laufen nicht nur die Beschilderungsaktionen im gesamten Kreisgebiet, die bis Ende 2008 abgeschlossen sein sollen. Vor allem beschäftigen wir uns mit der Fortschreibung des Kreisradwegeplanes, der sog. Radwegenetzkonzeption. Im Laufe des Jahres 2007 haben wir viele Ideen zur Verbesserung des Radwegenetzes eingesammelt. Diese wurden dann von unserem Straßenbauamt in einen kreisweiten Plan eingearbeitet, der derzeit in der Anhörung ist. Wenn alles steht, wird das eine wichtige Entscheidungsgrundlage für unseren Kreistag sein. Es zeigt sich, dass nach wie vor erheblicher Bedarf beim Ausbau des Radwegenetzes besteht. Insbesondere Verbindungsrouten zwischen den vorhandenen Radwegen müssen weiter ausgebaut werden.

**ADFC:** Wie sehen Sie die Rolle des ADFC in der Zusammenarbeit mit dem Landkreis, Stichwort „Runder Tisch“?

**Wölfle:** Der ADFC war schon bisher ein wichtiger Ansprechpartner und Radgeber für unsere Planer. Jetzt haben wir ja miteinander besprochen, den „Runden Tisch“ als feste Institution einzurichten und damit das Gespräch zu verstetigen. Das führt zu einem dazu, dass die Themen, die Radfahrer besonders interessieren, immer aktuell auch bei den Kolleginnen und Kollegen im Landratsamt - mich eingeschlossen - bewusst sind. Und zum anderen wird dadurch auch die Bedeutung des ADFC einerseits, aber auch die des Radfahrens allgemein betont. Ich freue mich auf diese Zusammenarbeit.

### Haben Sie Fragen und Anregungen zu Radwegen, Beschilderungen, Abstellanlagen usw.?

Ihre Ansprechpartner:



**Landkreis (Radwege außerorts, Wegweisung)**  
Rainer Schips, Straßenbauamt  
Tel. 07541/204-5596  
rainer.schips@bodenseekreis.de

**Friedrichshafen (Stadtgebiet)**  
Hansjörg Röpneck, Stadtbauamt  
Tel. 07541/203-4170  
h.roepneck@friedrichshafen.de

## Die Mitte ist tabu

Nicht nur Autofahrer schätzen an Kreisverkehren die meist flüssige Durchfahrt. Auch Radfahrer können von Kreisverkehren profitieren, wenn beim Bau wichtige Gestaltungsmerkmale berücksichtigt wurden.

So ist eine sichere Einleitung der Radfahrer in den Kreis wichtig, aber auch die Gestaltung des gepflasterten Kreisinnenringes.

Egal ob bei einem großen Kreisverkehr oder einem Minikreis mit überfahrbarer Insel, das Geheimnis liegt in einem deutlichen Höhenabsatz zwischen der Kreiselfahrbahn und dem gepflasterten Innenring. Denn eine etwa 4 cm hohe Kante hält die allermeisten Autofahrer davon ab, die Mittelinsel zu überfahren. Radfahrer können sich somit sicherer in den Kreis einreihen.



Das Überfahren des gepflasterten Innenrings von Kreisverkehren ist für Pkw laut Straßenverkehrsordnung verboten.

Leider ist dieser Höhenabsatz nur ein Hilfsmittel, eine bestehende Regelung durchzusetzen. Denn was die wenigsten Autofahrer - neben der korrekten Benutzung des Blinkers - beachten, ist in §9a Abs. 2 der Straßenverkehrsordnung bereits klar geregelt:

„Die Mittelinsel des Kreisverkehrs darf nicht überfahren werden. Ausgenommen davon sind Fahrzeuge, denen



wegen ihrer Abmessungen das Befahren des Kreisverkehrs sonst nicht möglich wäre.“ Nur Busse und Lkw dürfen also den Innenring überfahren. Die Richtlinie der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) von 2006 enthält dieses Entwurfsdetail in ihren Empfehlungen. Und der ADFC setzt sich dafür ein, dass nur noch Kreisverkehre mit Höhenabsatz gebaut werden.

In Friedrichshafen wurden auf Initiative des ADFC Kreisverkehre ohne Höhenabsatz nachträglich mit einem weißen Breitstrich markiert. Autofahrer werden damit auf die geltende Rechtslage hingewiesen: Der Innenring ist für Pkw tabu.

Doch die tägliche Beobachtung an Kreisverkehren ohne Höhenabsatz, aber mit Markierung, zeigt leider, dass die Mehrheit der Autofahrer die Markierung einfach überfährt.

Fazit: Es hilft also doch nur die Pflasterkante am Innenring. Wir wünschen und, dass auch der Landkreis sich dieser Regelung anschließt. bg

Neues Rad? Reparatur? Umbau?  
Wir kümmern uns darum!

**Fahrrad Hienerwadel**

Unsere Marken:  
Centurion, Epple,  
Trenge, SON,  
Burley, Magura,  
Shimano, Sigma  
Sport und viele  
mehr

Markdorf - Jahnstr. 9 - Nähe Stadthalle - 075448308  
Geöffnet nach telefonischer Vereinbarung & Sa. 9-14 Uhr  
www.fahrradhienerwadel.de

## Radtouren im bodo-Land

Der Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund, kurz „bodo“ genannt, geht schon ins fünfte Verbundjahr. Bodo hat sich zu einem festen Bestandteil für die Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs entwickelt. Vor al-

lem für die vielen aktiven Fahrradbegeisterten in der Region hat sich dank bodo vieles zum Guten gewendet. Wer heute einen Ausflug mit seinem geliebten „Bike“ plant, der weiß, dass er sich auf die günstigen Angebote von bodo verlassen kann.

Was immer auch passiert, ob das Wetter nicht mitspielt, die Tour zu lang gerät, oder das Bike einen Defekt aufweist, mit den Fahrradtagskarten oder Einzelfahrscheinen kommt man mit dem Zug wieder nach Hause. Schon für 3,80 Euro fährt das Fahrrad den ganzen Tag im Zug mit. Nicht vergessen: Auch der Besitzer benötigt einen gültigen Fahrschein. Viele interessante Touren gibt es im Freizeitland unter [www.bodo.de](http://www.bodo.de) zum Nachlesen und Downloaden.

Zwischen Altshausen und Aulendorf, Aulendorf und Kißlegg, sowie Marstetten-Aitrach und Wangen ist die Fahrradmitnahme im Zug sogar gratis. Gruppen müssen sich unbedingt vorher beim jeweiligen Verkehrsunternehmen anmelden.

Telefonische Infos unter:

07541/30130, 0751/2766 und  
07525/ 92014

Fahrplanauskünfte im Internet unter [www.3-loewen-takt.de](http://www.3-loewen-takt.de)

Radfahrer-Hotline der DB:  
01805/151415 (gebührenpflichtig)

© 2008: www.d-werk.com

**Chancen für Aufsteiger ...**

Einsteigen und aufsteigen – für 3,80 Euro nehmen Sie Ihr Fahrrad einen ganzen Tag lang im Zug mit. Auf der Württemberg-Allgäu-Bahn sogar kostenlos.

**... mit den bodo Fahrradkarten\***

\* Mitnahme nur bei genügend Kapazität. Im Zug ganztägig, im Bus von Mo. bis Sa. ab 19 Uhr, So. und Feiertag ganztägig.

[www.bodo.de](http://www.bodo.de)



### Impressum

Der Radler am See - Jahreszeitschrift des ADFC-Kreisverbandes Bodenseekreis  
Ausgabe 15, 2008

Herausgeber:  
ADFC Bodenseekreis, Werastraße 64,  
88045 Friedrichshafen  
Telefon 07541/44452  
bodenseekreis@adfc-bw.de  
[www.adfc-bw.de/bodenseekreis](http://www.adfc-bw.de/bodenseekreis)

V.i.S.d.P.: Bernhard Glatthaar

Redaktion:  
Bernhard Glatthaar (bg), Hans Schöpf (hs), Gunthild Schulte-Hoppe (gs), Roland Merz (ro), Ralf Seuffert (rs), Christoph Dürschlag (cd)

Fotos:  
Bernhard Glatthaar, Joseph Glatthaar, Gunthild Schulte-Hoppe, Fritz Jähnichen, Christian Ahlswede, Arthur Wetzel, Ralf Seuffert, Christoph Dürschlag

Anzeigen:  
Bernhard Glatthaar

Layout:  
Felix von Kienlin, Roland Merz, Dietmar Selg

Druck: Bodensee Medienzentrum

Auflage: 1.400 (FN), 600 (KN)

Die Redaktion übernimmt keine Haftung für unverlangt eingesandte Texte, Fotos und Grafiken.



Fördermitglieder unterstützen den ADFC in besonderer Weise. Bei Fragen zur Mitgliedschaft beraten wir Sie gerne.

### Fördermitglieder im Bodenseekreis:

**Die Fahrradprofis**  
Allmandstraße 9, Friedrichshafen

**Fahrrad Hienerwadel**  
Jahnstraße 9, Markdorf

**Gemeinde Deggenhausertal**  
Badener Straße 14, Deggenhausertal

**Sterzai Bikes**  
Paulinenstraße 7, Friedrichshafen

**Teuscher Bicycles**  
Markdorfer Straße 88, Kluffern

