



Der Radler am See 2009

Radverkehr Bodenseekreis 2/3

Nachrichten aus dem Kreis



L201 Meersburg - Uhdingen 4

Der umstrittene Umbau des Weges am See



Konstanz 5

Informationen des Kreisverbandes Konstanz



Friedrichshafen 6, 7

Neues aus der Fahrradstadt am See



Ravensburg 8

Informationen des Kreisverbandes Ravensburg



Häfler Fahrradfestival 9

Die Premiere im Graf-Zeppelin-Haus



Aktionen 10

Unsere Termine und Veranstaltungen



Tourenrückblick 11

Bilder des Tourenjahres 2008



Letzte Seite 12

Gemischtes

Auf zum Häfler Fahrradfestival!



Radfahren wird immer beliebter, und zwar in allen Bevölkerungsgruppen. Wer will, der kann seine Kinder schon im Fahrradanhänger damit vertraut machen, dass Mobilität Bewegung heißt und Spaß macht. Und über die beliebter werdenden Laufräder ist für Kinder dann der Aufstieg aufs Fahrrad nur eine Frage der Zeit. BMX-, City-, Trekking-, Renn- oder Tourenräder, Mountabikes, Liegeräder, Tandems und Falträder – für jeden Bedarf gibt es mittlerweile das passende Fahrrad. Und damit auch im Alter das Radeln noch möglich bleibt, bieten immer mehr Hersteller Fahrräder mit Elektromotor an, sogenannte Pedelecs.

Friedrichshafen ist unbestritten eine Fahrradstadt. Allein 380.000 Fahrradfahrer besuchen jedes Jahr die Stadt, wenn sie den Bodensee mit dem Rad umrunden. Nicht zu vergessen die vielen Häfler, die im Durchschnitt fast ein Viertel ihrer täglichen Wege mit dem Rad zurücklegen. Und mit der Eurobike ist hier die wichtigste Fahrradmesse der Welt beheimatet.

Das Radverkehrskonzept der Stadt Friedrichshafen hat in den letzten Jahren zu vielen Verbesserungen für Radfahrer geführt, zum Beispiel durch Radfahr- und Schutzstreifen oder eigen-

ne Spuren an Kreuzungen. Auch die neue kreisweit einheitliche Fahrradwegweisung ist ein unentbehrlicher Baustein im Radroutennetz und trägt dazu bei, Radfahren für immer mehr Menschen attraktiv zu machen. Was fehlt, ist die Werbung fürs Radfahren - Radwege allein reichen nicht.

Genügend Gründe für den ADFC Bodenseekreis also, in Friedrichshafen ein Fahrradfestival ins Leben zu rufen. Dass der Kreisverband im April 2008 mit dem 1. Häfler Fahrradfestival eine Marktlücke schloss, zeigt nicht zuletzt die Zahl der Aussteller: Waren es 2008 noch sechs Händler, so hat sich 2009 die Zahl auf 13 erhöht. Auch zahlreiche Vereine und Partner beteiligen sich wieder an dem Ausstellungs- und Aktionstag rund ums Fahrrad.

Das Fahrradfestival soll in Friedrichshafen zu einer festen Institution werden. Deswegen laufen die Vorbereitungen für das 2. Häfler Fahrradfestival am 5. April 2009. Radfahrer mit den unterschiedlichsten Interessen und aus allen Generationen können sich bei freiem Eintritt in ungezwungener Atmosphäre im Graf-Zeppelin-Haus wieder umfassend über Fahrradtechnik, Ausrüstung, Radtouren und vieles mehr informieren.

Unser Interview:

mit Dr. Stefan Köhler

Dr. Stefan Köhler ist seit 2008 Erster Bürgermeister in Friedrichshafen und zuständig fürs Baudezernat. Bernhard Glatthaar stellte ihm folgenden Fragen:

ADFC: Herr Dr. Köhler, welchen persönlichen Bezug haben Sie zum Fahrradfahren?



Köhler: Privat fahre ich viel Fahrrad, am liebsten im oberschwäbischen Hügelland auf Nebenstrecken. Wenn es Beruf und Familie zulassen, gönne ich mir sportlich ambitionierte Touren in den Bergen, wie z.B. einen Alpen-cross oder wie im Sommer die Teilnahme am Bike-Marathon in Graubünden (138 km, über 4.000 Höhenmeter an einem Tag).

ADFC: Das Radverkehrskonzept Friedrichshafen ist ein ehrgeiziges Projekt, das bereits viele gute Lösungen für den Radverkehr hervorgebracht hat. Wie sehen Sie die Zukunft des Projektes?

Köhler: Eine Stadt ist nie zu Ende gebaut, dies gilt auch für den Radverkehr. Von daher ist es das Interesse der Stadt auch in den kommenden Jahren den Radverkehr bzw. die zugehörige Infrastruktur zu verbessern. Natürlich im Rahmen des finanziell Möglichen, was die Mittel anbetrifft, und im Rahmen des Machbaren, was die „technische“ Situation oder die evtl. „Konkurrenzlage“ mit u.U. divergierenden Interessen zulässt.

→ 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

2. Häfler Fahrradfestival
5. April 2009

- Fahrräder erleben
- Neuheiten & Trends
- Spiel & Spaß

Graf-Zeppelin-Haus
11 - 17 Uhr
Eintritt frei

ADFC Kreisverband Bodenseekreis

Regionalkarte Bodensee neu aufgelegt

Die Bodensee-Regionalkarte der Bielefelder Verlagsanstalt (BVA) und des ADFC ist nach wie vor eine der beliebtesten Fahrradkarten. Die Gründe dafür liegen im anschaulichen Maßstab von 1:50.000 und den vielen Routenempfehlungen sowie weiteren wichtigen Informationen für Radler.

Für die Neuauflage 2009 wurde die Chance ergriffen, die Karte nochmals zu aktualisieren. Dabei integrierten wir in Zusammenarbeit mit dem Landratsamt das neue kreisweite beschriebene Radroutennetz in die Karte, so dass sich Karte und Wegweisung nun optimal ergänzen. Das bietet Ihnen keine andere Radkarte!

ADFC-Homepage neu gestaltet

Die Homepage des Kreisverbandes Bodenseekreis zeichnete sich schon immer durch ihre reichhaltigen Informationen aus, zum Beispiel sind alle Touren und Termine online zu finden, aber auch Texte zum Radverkehr. Für 2009 wurde die Homepage auf eine neue Technik (Content Management System) umgestellt. Damit wurden für den Nutzer die Optik und die Bedienung auf moderne Ansprüche angepasst. Für die Aktiven des ADFC bietet sich nun die Möglichkeit, mit weniger Aufwand die Homepage zu pflegen und aktuell zu halten.

www.adfc-bw.de/bodenseekreis

Erste Fahrradstraße im Landkreis geplant

Trotz vieler guter Radverkehrsanlagen, die im Zusammenhang mit dem Radverkehrskonzept Friedrichshafen in den letzten Jahren geschaffen wurden, fehlte der Fahrradstadt Friedrichshafen immer noch das i-Tüpfelchen: Eine Fahrradstraße. Der ADFC hatte den Vorschlag dafür 2007 eingebracht. 2008 konnte der Verkehrsausschuss des Gemeinderats überzeugt werden, die Schmidstraße zur Fahrradstraße umzuwidmen. Wegen Vorbehalten mancher Gemeinderäte wird die Fahrradstraße leider nur auf ein Jahr befristet ausgeschildert, was die Freude über die erste Fahrradstraße im gesamten Landkreis ein bisschen trübt.

Wer will, der kann

Deggenhausertal. Im Oktober 2003 trafen sich Vertreter des ADFC mit Bürgermeister Knut Simon und Hauptamtsleiter Peter Nothelfer, um die Situation des Radverkehrs und Schwachstellen im Radwegenetz durchzusprechen und gemeinsam mit dem Fahrrad zu befahren. Damals zeigte sich bereits, dass die Gemeinde Deggenhausertal sehr offen und konstruktiv mit den Vorschlägen des ADFC umgehen würde.

Wir steuerten bei der Befahrung nicht alle, aber doch einige der verbesserungswürdigen Radverkehrsführungen zwischen Deggenhausen, Wittenhofen und Untersiggingen an. Dabei stellten wir verkehrssarme Routen, sichere Querungen und die Beseitigung von Hindernissen in den Mittelpunkt unse-



L204 Untersiggingen, an der östlichen Einmündung zum Industriegebiet: Vor dem Umbau führte der Radweg nicht weiter.



L204, Einmündung Moorhofweg: Vorher standen Blumenkübel auf dem Radweg, um ihn von Autofahrern freizuhalten.

re Mängel- und Vorschlagsliste. Wichtig war uns dabei stets, konkrete Verbesserungsvorschläge einzubringen. Heute kann man feststellen, dass einige bauliche Maßnahmen, die von uns damals angesprochen wurden, umgesetzt sind.

So wurde zum Beispiel in Untersiggingen die kurvige Radwegführung über die östliche Einmündung zum Industriegebiet begradigt und mit Absenkungen versehen. Auch in Wittenhofen wurden Hindernisse beseitigt, so etwa die lästigen Blumenkübel, welche auf dem Radweg standen und ein gefährliches Hindernis darstellten. Und die Schutzstreifen in den Ortsdurchfahrten von Wittenhofen und Untersiggingen sind mittlerweile ebenfalls Realität geworden. bg



Nachher: Die Ausleitung des Radweges wurde begradigt und am gegenüberliegenden Radweg eine Absenkung eingebaut.



Nachher: Ein Hochbord hält nun Autofahrer davon ab, den Radweg mitzubenutzen. Jetzt verdient der Radweg seinen Namen.

Zum Landratsamt radeln

Bodenseekreis. Das Landratsamt Bodenseekreis wurde 2008 als bislang erste kommunale Verwaltung in Baden-Württemberg mit dem Zertifikat „Fahrradfreundlicher Betrieb“ ausgezeichnet.



Bei der Eurobike wurde dem Landratsamt die Zertifizierung „Fahrradfreundlicher Betrieb“ übergeben.

Von rechts: Erster Landesbeamter Joachim Kruschwitz, Präsident des Europäischen Fahrradverbands (ECF) Manfred Neun, ADFC-Landesgeschäftsführer Erich Kimmich und ADFC-Kreisvorsitzender Bernhard Glatthaar.

Ein speziell entwickelter Kriterienkatalog mit einem differenzierten Punktesystem diente ADFC-Experten Silvia Körntgen als Grundlage für Bestandsaufnahme und Handlungsempfehlungen: Anzahl und Qualität vorhandener Abstellanlagen und Umklei-

demöglichkeiten spielen dabei ebenso eine Rolle wie die „weichen“ Maßnahmen, mit denen die Firma die Velomotivation ihrer Mitarbeiter fördert, etwa mit dort angebotenen Fahrradcodierungen und Fahrrad-Checks, Infoveranstaltungen, Bonusprogrammen für Radler, Betriebsausflügen per Fahrrad oder einem betrieblichen Radverkehrskonzept. Größter Motivationsfaktor ist jedoch der Chef persönlich, denn Landrat Lothar Wölfle radelt selbst ins Amt und nutzt das Fahrrad auch für nahe Außentermine.

Der ADFC ist von den Aktivitäten des Landratsamtes Bodenseekreis begeistert und wünscht sich, dass sich noch viele weitere Betriebe anschließen. Denn es gibt im Land immer noch zu wenig fahrradfreundliche Arbeitgeber. Ein fahrradfreundliches Unternehmen bringt sowohl Vorteile für die Mitarbeiter als auch für das Unternehmen selbst, zum Beispiel durch weniger teure Parkplätze und einen geringeren Krankenstand. bg

Interessierte Firmen können die ADFC-Betriebsberatung hier anfordern:

ADFC Landesgeschäftsstelle
Stichwort „Betriebsberatung“
Augustenstraße 99
70197 Stuttgart
Tel 0711 / 628 999
E-Mail: silvia.koerntgen@adfc-bw.de

Fahrradparken in Tettang

Tettang. Parkende Fahrräder benötigen nicht viel Platz ... Kunden, die ihre Einkäufe per Fahrrad erledigen, sind treue, ortsgewundene Käufer ... Fahrradkunden tragen zur Verkehrsentslastung bei ... Fahrradkunden produzieren weder Lärm noch Abgase ... ein Radfahrer muss keinen Parkschein lösen ... Fahrradtourismus in der Bodenseeregion wird immer beliebter. Viele gute Gründe also, Fahrradkunden zu umwerben!

Rückblick: In Tettang gab es vor etwa 15 Jahren einen guten Ansatz: Der Handelsverein, die Stadt und die BIRT (Bürgerinitiative radfreundliches Tettang) taten sich zusammen, heraus kam die Anschaffung von Fahrradständern des Typs Beta: Sie ermöglichen stabiles, variables, standsicheres Abstellen der Fahrräder sowie eine Möglichkeit zum Anschließen des Rades am Rahmen. Jüngst kamen moderne Edelstahlbügel hinzu.

Und doch werden Fahrradkunden und Radtouristen in Tettang noch immer nicht richtig wahrgenommen. So gibt es bei einer der wichtigsten Touristenattraktionen Tettangs, dem weithin sichtbaren Barockschloss, immer noch keinen Fahrradständer. Radtouristen irren vergeblich um das Schloss herum, um ihren Drahtesel letztlich an die Wand des Schlosses anzulehnen. Als Stadt, welche nicht am See gelegen ist, sollte man Touristen mit aufmerksamem Service locken. Stammgäste am See, die den im Sommer überfüll-

ten Bodenseeradweg in- und auswendig kennen, nehmen Radangebote im Hinterland dankbar an.

Weitere Negativbeispiele: In einer Diplomarbeit (FH) 2008 wurde ein klassischer Felgenkiller, an den man sein Rad weder mit dem Rahmen, noch mit einem Bügelschloss anschließen kann, als „vorbildliche Abstellanlage“ bezeichnet. Planen solche Ingenieure künftig unsere Radverkehrsanlagen?



Diese „Spiralo“-Ständer sind völlig ungeeignete Fahrradständer. Dort stellt keiner sein Rad gerne rein, denn der Knick im Rad ist vorprogrammiert.

Noch ein Ärgernis: Jeden Samstag findet in der Montfortstraße der Städtlesmarkt statt, der für Autos gesperrt ist. Obwohl drei Pkw-Stellplätze gar nicht benötigt werden, wird aber der daneben befindliche Radständer regelmäßig für einen Marktstand abgebaut. Parkplatz frei, Fahrrad bitte an die Wand lehnen. Sieht so der Service für Fahrradkunden aus? hs

Radwegenetzkonzeption

Bodenseekreis. Der Kreistag beschloss 2008 die Fortschreibung der Radwegenetzkonzeption des Landkreises. Bereits 1987 wurde die erste Ausgabe erstellt, welche 1997 zwischenzeitlich fortgeschrieben worden war.

Das Ziel der Radwegenetzkonzeption liegt in erster Linie in der Darstellung des aktuellen Bestandes an Radwegen und der vorhandenen Lücken. Sie ist darüber hinaus die formale Grundlage für die Genehmigung und finanzielle Förderung von Radwegbaumaßnahmen. Weitergehende Zielsetzungen sind die Förderung der Verkehrssicherheit, des umweltfreundlichen Verkehrsmittels „Fahrrad“ und des Fahrradtourismus.

Als Radwege sind hier - meist außerorts - straßenbegleitende Führungen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen

zu verstehen, in Einzelfällen auch Querungshilfen oder Markierungen.

Bei der Fortschreibung der Radwegenetzkonzeption hörte das Landratsamt alle 23 Kreisgemeinden und auch den ADFC an. Das Landratsamt nahm auch Vorschläge von uns auf, so etwa den Wunsch nach einem rechtsseitigen Radweg an der Teuringer Straße (K7735) von Ittenhausen stadtauswärts bis zur Einmündung nach Reichenach. Auch die unklare Radwegführung an der B33 und der Ortsdurchfahrt Stadel, die wir bei der Landkreistradtour 2005 thematisiert hatten, wurde ins Maßnahmenprogramm aufgenommen.

Der Bodenseekreis hat mit der aktuellen Radwegenetzkonzeption eine gute Grundlage geschaffen, um in den nächsten 10 Jahren zielgerichtet das Radwegenetz zu verbessern. bg

Mit Fahrrad und Fähre um und über den See.

Beginnen Sie Ihre Radtour mit der Bodensee-Fähre!

BODENSEE-FÄHRE
Friedrichshafen-Romanshorn

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

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

Fortschritte erfahrbar

Eriskirch/Langenargen/Kressbronn. Die siebte Landkreis-Radtour des ADFC, bei der Vertreter der Kreisverwaltung als auch der betroffenen Gemeinden eingeladen waren, nahm - wie 2004 - den Streckenabschnitt zwischen Friedrichshafen und Kressbronn unter der Lupe. Denn es war ein Ziel der Tour, die umgesetzten Verbesserungen mit dem Rad zu besichtigen.



Beim ersten Halt im Eriskircher Ried kam die Fahrradwegweisung zur Sprache.

Während sich bei der Radtour 2004 die wegweisende Beschilderung noch in der Konzeptionsphase befand, ist die Wegweisung 2008 bereits nicht mehr wegzudenken. Der ADFC lobte diese bedeutende Verbesserung ausdrücklich, schlug aber an verschiedenen Stellen noch Korrekturen und kleinere Nachbesserungen vor.

Leider wehrte Eriskirchs Bürgermeister Spieth bei der Tour jede Einmischung in sein Hoheitsgebiet ab. So weigerte er sich zum Beispiel, dringend notwendige Schilder, die vom Landratsamt geplant und vorgesehen wurden, aufzustellen. Aufgrund der inhaltlichen Differenzen zwischen Bürgermeister Spieth und dem ADFC kam es bei der Tour beinahe zum Eklat. Übrigens: Die Schilder wurden mittlerweile doch angebracht.

Im Jahre 2004 forderte der ADFC Schutzstreifen auf der Mariabrunnstraße. Nach langem Zögern der Gemeinde Eriskirch und der Verkehrsbehörde konnte schließlich eine Bürgerinitiative die Schutzstreifen durchsetzen. Die Streifen signalisieren klar: Hier sind Radfahrer erwünscht! Aber auch Fußgänger und Anwohner profitieren von dieser preisgünstigen Maßnahme der Verkehrsberuhigung und des Lärmschutzes. Doch es ging nicht alles glatt: Die Schutzstreifenmarkierungen

wurden nicht sachgemäß aufgebracht, mit der Folge unangenehmer Geräuschentwicklung, sobald Autos die Streifen überfahren. Dies war für Bürgermeister Spieth Anlass, die von ihm lange verhinderten Schutzstreifen erneut grundsätzlich in Frage zu stellen. Die Markierungen wurden schließlich abgefräst und mit einer besseren Technik erneut markiert.

Die Tour führte weiter zur nördlichen Montfortachse, der Zufahrt zum Kiesabbau. Auf Grund des damaligen Vorschlags des ADFC wurde mittlerweile die Fahrbahn für den öffentlichen Kfz-Verkehr gesperrt. Mangels Kontrollen oder einer Zufahrtsbeschränkung befahren aber weiterhin zu viele Kfz diese Strecke. Dass die Strecke vom Forstamt auch als Teststrecke für Kfz vermietet wird, ist ein schlechter Witz. Im weiteren Verlauf radelte die Gruppe durch Langenargen bis zur alten Kabelhängebrücke über die Argen. Durch den Ausbau der südlichen Brückenseite der parallel verlaufenden Argen-Straßenbrücke konnte nun der Radweg entlang der Fahrbahn weitergeführt werden, so dass keine Querungen der L334 mehr erforderlich sind. Somit wurde die Markierung von Schutzstreifen durch Gohren möglich.

Der ADFC wünscht sich aber noch den Lückenschluss zwischen dem neuen Radweg auf der Argenbrücke und dem Schutzstreifen in Gohren. Wir fuhren durch Gohren bis nach Schnaidt, wo der kleine, privat gebaute Kreisverkehr noch Anlass zur Diskussion gab. Die gemeinsame Einkehr bildete den gemütlichen Abschluss. Fazit: Bei der Landkreis-Radtour 2008 konnten wichtige Verbesserungen des Radwegenetzes und der Beschilderung gezeigt werden, welche auf Vorschläge der Landkreis-Radtour aus dem Jahre 2004 zurückgehen. Dies bestätigt den ADFC darin, dass eine gemeinsame Radtour mit Verantwortlichen aus Politik und Verwaltung ein erfolgreiches Modell ist, Verständnis für die Anliegen des Radverkehrs zu gewinnen und im Konsens nach Lösungen zu suchen. bg

Die Dokumentation der Tour ist auf der Homepage als Download erhältlich.

Die Arbeit hat sich gelohnt

Bodenseekreis. Mit der Beschilderung des westlichen Kreisgebiets wurde 2008 im gesamten Landkreis die Fahrradwegweisung nach dem bundeseinheitlichen FGVS-Standard umgesetzt. 2007 war bereits das östliche Kreisgebiet fertiggestellt worden. Die Aufteilung in zwei Schritte war sinnvoll, da der Landkreis in den 23 Gemeinden ein sehr dichtes Radroutennetz erstellt hatte.

Die beschilderten Routen setzen sich zusammen aus einem Grundnetz, welches im Wesentlichen die Gemeinden untereinander verbindet, sowie einem feingliedrigen Ergänzungsnetz, das Routen und Querverbindungen innerhalb der Gemeinden oder zwischen kleineren Ortschaften beinhaltet. Insgesamt wurden somit Radrouten auf einer Länge von 927 km neu beschildert!



Die Fahrradwegweisung konkurriert oft mit anderen Schildern - keine einfache Aufgabe für die Beschilderungsexperten.

Für das Landratsamt war die Umsetzung der Fahrradwegweisung eine Herausforderung. Denn die Konzeption, Planung und Betreuung der Durchführung war sehr personalaufwendig, aber vor allem Neuland. Insofern ist es sehr zu begrüßen, dass aus der Beschilderung des Ostkreises bereits Verbesserungen für die Beschilderung des Westkreises abgeleitet und umgesetzt werden konnten.

Rückblickend stellen wir fest, dass sich unsere langjährige hartnäckige Lobbyarbeit für die Fahrradwegweisung gelohnt hat. So hatten wir seit 2002 bei den jährlichen Landkreis-Radtouren stets die Beschilderung thematisiert, denn damals war es noch keineswegs absehbar, dass der Bodenseekreis mit diesem qualitativ hochwertigen FGVS-System beschildert werden würde.

Der damalige Chef der Kreisentwicklung, Wilfried Franke, nahm sich früh dem Thema an, doch letztendlich befähigte erst die Verwaltungsreform das Landratsamt, das Projekt selbst zu stemmen. Dies lag an der Integration von Teilen des bisherigen Straßenbauamtes in die Kreisverwaltung, wodurch sich personell und finanziell neue Möglichkeiten ergaben.

Auch die 23 Kreisgemeinden mussten für eine Beteiligung an den Kosten und für die Aufstellung der Schilder gewonnen werden. Letztendlich ließen sich auch die eher kritischen Bürgermeister vom schlüssigen kreisweiten Konzept überzeugen, wobei der Widerstand im „gallischen Dorf am See“ leider nicht zu brechen war (siehe nebenstehenden Bericht).

Die Arbeit ist nicht abgeschlossen. Schäden an Schildern, zum Beispiel durch Vandalismus oder bei Forstarbeiten, müssen laufend behoben werden. Hier ist das Landratsamt auf Hinweise aus der Bevölkerung angewiesen, was seitens des Straßenbauamtes ausdrücklich gewünscht ist.

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



Ihre Ansprechpartner:
Landkreis

(Radwege außerorts, Wegweisung)

Hansjörg Röpnack, Stadtbauamt
Tel. 07541/204-5596
radwegweisung@bodenseekreis.de

Friedrichshafen (Stadtgebiet)

Hansjörg Röpnack, Stadtbauamt
Tel. 07541/203-4170
h.roepnack@friedrichshafen.de

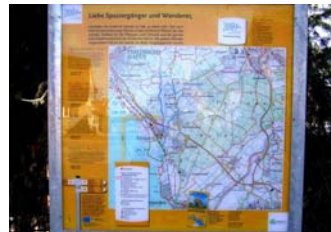


Wenn wie hier an der Kiesstraße im Oberdorfer Wald Schilder verdreht sind - bitte dem Landratsamt melden.



An manchen Stellen ist es sinnvoll, die Beschilderung durch Markierungen zu ergänzen, wie hier im Eriskircher Ried.

Ein langgehegter Wunsch des ADFC wurde vom Landratsamt mittlerweile aufgegriffen: Als Service vor allem für Radtouristen sollten Übersichtstafeln, wie sie in der Schweiz flächendeckend vorhanden sind, an wichtigen Knotenpunkten das beschilderte Routennetz darstellen und Informationen anbieten. Zunächst werden an fünf zentralen Orten entlang des Bodenseeradweges Infotafeln aufgestellt, so zum Beispiel am Fährhafen in Meersburg. bg



Für die Wanderwegweisung gibt es sie bereits - die Infotafeln mit Routen und wichtigen Tipps für Ausflügler. Auch für Radler sind solche Tafeln geplant.

Gemeinsam geht's besser

Bodenseekreis. Im Januar 2008 tagte erstmals der „Runde Tisch Radverkehr Bodenseekreis“ im Landratsamt. Der ADFC hatte dieses Gremium vorgeschlagen, um durch eine regelmäßige und verbindliche Kommunikation der zuständigen Behörden und Verbände den Radverkehr zu stärken.

Denn bei der Radverkehrsplanung sind viele komplexe Zusammenhänge auf der baulichen und rechtlichen Seite zu berücksichtigen. So ist es oftmals leichter, ein Vorhaben erfolgreich umzusetzen, wenn vorab die Grundzüge und Voraussetzungen im Gespräch abgeklärt wurden.

Wir konnten das Landratsamt davon überzeugen, dass der ADFC als bundesweit organisierter verkehrspolitischer Interessenverband in diesem Gremium wichtige Beiträge leisten kann, die der Radverkehrsförderung im Landkreis zu Gute kommen können. Auch unsere langjährigen Erfahrungen aus dem Arbeitskreis Radver-

kehr in Friedrichshafen können zu diesem Zweck eingebracht werden.

Mitglieder des Runden Tisches Radverkehr sind: Das Kreisstraßenbauamt, das Straßenbauereferat des Regierungspräsidiums, die Verkehrsbehörde des Landkreises, das Amt für Kreisentwicklung, das Umweltschutzamt, die Polizeidirektion und der ADFC Bodenseekreis.

Geleitet wird der Runde Tisch von Kreiskammerin Heidi Schwartz als zuständige Dezernentin für Straßenbau. Als Sitzungsturnus wurden drei Treffen pro Jahr vereinbart, bei denen eine Sitzung in kompletter Besetzung mit Amtsleitern und zwei Sitzungen auf Arbeitsebene vorgesehen sind.

Bereits in der ersten Arbeitssitzung wurden zahlreiche Themen diskutiert, so zum Beispiel die notwendige Beschaffenheit von Bordsteinabsenkungen oder auch grundsätzliche Aspekte wie die Rolle des Tourismus bei der Radverkehrsförderung. bg

ZWEIRAD

Inh. L. Filo **FILO**

Kirchstraße 3 88085 Langenargen
☎ 07543 / 912910 Fax 913033

Fahrräder	neu • gebraucht
Fahrradverleih	Ersatzteile • Zubehör
Roller	Reparatur • Service
Gartengeräte	

kontakt@zweirad-filo.de www.zweirad-filo.de

Bodenseeautobahn - jetzt auch für Radler!

Der heiß ersehnte und ebenso umstrittene Ausbau des Weges am Bodenseeufer entlang der L201 zwischen Meersburg und Unteruhldingen war das Radverkehrsthema des Jahres 2008 im Bodenseekreis.



Auf dieser Seite sollen die wichtigsten Ereignisse dargestellt und aus Sicht des ADFC bewertet werden.

Majestätsbeleidigung

Wer erinnert sich noch daran, dass der ADFC bei seiner Landkreisradtour im April 2006 mit Vertretern des Kreises und der Gemeinden diese Strecke abgeradelt war und das Thema aus der politischen Versenkung gehoben hatte? Wer weiß noch, dass der ADFC im Februar 2007 ins Regierungspräsidium (RP) nach Tübingen gereist war, um sich beim Chef des Straßenbaureferats, Hartmut Kopp, für den Ausbau des Radweges einzusetzen? Unser Lösungsansatz orientierte sich dabei an den Entwürfen des Entwicklungskonzeptes Bodenseeradweg.

Trotz unserem Angebot zu weiteren Treffen ließ das RP die Gelegenheit aus, mit dem ADFC über mögliche Varianten oder Kompromisse bei der Radwegführung zu sprechen. Das RP zog es stattdessen vor, alle Beteiligten im Oktober 2007 vor vollendete Tatsachen zu stellen, und reagierte fortan auf Kritik des ADFC wie auf Majestätsbeleidigung. Wäre das RP unverkrampft und konstruktiv auf den ADFC zugegangen, wäre es wahrscheinlich nie zur Petition gekommen.

Aber auch die seltsamen Vorgänge bei der Erstellung des Gutachtens zum Baumbestand machten den ADFC und vor allem die Umweltverbände BUND, NABU und LNV misstrauisch.

Leider mündete der Streit um eine bessere Lösung somit ungewollt zur Verhinderungskampagne eines Radwegausbaus.

Der Hauptkritikpunkt des ADFC war stets, dass die nach dem Vorhaben des RP verbreiterte Fläche des Gehweges die gravierenden Probleme zu Spitzenzeiten, also in der Radlersaison, nicht lösen, sondern sogar verschärfen würde. Drei Gründe liegen dafür auf der Hand: Erstens: Es werden auch Inlineskater die neu asphaltierte Strecke bevölkern. Zweitens: Die neue Asphaltoberfläche könnte Radfahrer zu höheren Geschwindigkeiten anreizen. Drittens: Ohne eine Trennung des Rad- und Fußverkehrs sind vor allem die Fußgänger die größten Leidtragenden auf dieser Strecke.

Die Petition

Aufgrund der anhaltenden Weigerung des RP, auf Fragen und Vorschläge des ADFC einzugehen, entschied sich das Aktionsbündnis aus ADFC und Umweltverbänden im Februar 2008 zu einer Landtagspetition.

Wir hatten die Nase voll von den

schwammigen Gegenargumenten des RP, vor allem zu dem zuletzt größten Streitpunkt: die Verlegung der Fahrbahn nach Norden. Hier sprach das RP stets von Schlangenlinien des Fahrbahnverlaufs, wenn der ADFC-Vorschlag umgesetzt würde, ohne es mit Fakten belegen zu können. Im Rahmen der Petition war es dem RP nicht mehr möglich - wie in verschiedenen Gesprächen erfolgt - stur eine Blockadehaltung einzunehmen und dem ADFC Antworten zu verweigern. Im Vorfeld der Petition, also Ende 2007, hatte sich MdL Norbert Zeller (SPD) als einziger Politiker für den ADFC-Vorschlag eingesetzt, indem er eine kleine Anfrage an die Landesregierung gestellt hatte, auf die der Innenminister leider keine erfreulichen Antworten gab.

Der zum Berichterstatter der Petition ernannte MdL Dr. Hans-Peter Wetzel (FDP) nahm dagegen während der gesamten Petitionsphase kein einziges Mal Kontakt zum Aktionsbündnis auf. Man kommt nicht umhin, dahinter das Streben nach einer regierungstreuen Abwicklung der Petition zu vermuten.

Schädlich für den gesamten Entscheidungsprozess und das Ringen um die beste Lösung war sicherlich die viel zu frühe Festlegung der Bürgermeister aus Meersburg und Uhldingen-Mühlhofen auf die RP-Lösung. Die Gemeinderäte wurden außerdem nicht im nötigen Maße eingebunden, was vor allem im Meersburger Rat für Ärger sorgte. Am 20. Mai 2008 fand schließlich die offizielle Petitionsanhörung in Meersburg statt. Dabei kam es zum ersten Ortstermin an der L201, bei dem der ADFC eingeladen war. Kurz nach der Petitionsanhörung, bei welcher der ADFC nochmals exakt seinen im Dezember 2007 bei der Informationsveranstaltung vorgetragenen Vorschlag erläuterte, erreichte den ADFC ein Mail von Bürgermeister Lamm aus Uhldingen-Mühlhofen: Jetzt hätte er den ADFC-Vorschlag erst richtig verstanden. Schade, Herr Lamm. Danke, dass Sie es zugeben.

Auch das Ende der Petition war unerfreulich: Die Ablehnung, die vom Petitionsausschuss im Juli entschieden wurde, hatten wir ja vorhergesehen, aber dass die Begründung der Ablehnung erst kurz vor Abschluss der Baumaßnahme im Oktober einging, kann man als stilllos bezeichnen.

Was der ADFC kritisiert

Anschlussproblem

Beim Ausbauende auf Meersburger Seite geht der Gehweg in den alten,



In Meersburg, kurz vor dem Fährhafen, endet die „Ausbaustrecke“. Man überlässt die Radler einfach ihrem Schicksal.

von einer Baumreihe getrennten Geh-/Radweg über (Bild). Hier fehlt die Anpassung der Verkehrsführung an die querenden Radfahrer, z.B. in Form

einer langen, wirklich niveaugleichen Absenkung und einer baulichen Gestaltung der Fahrbahn, um den Kfz-Verkehr abzubremsen und die Aufmerksamkeit zu erhöhen. Hier zeigt sich das im wahrsten Sinne des Wortes „planlose“ Vorgehen des RP: Da für die gesamte Baumaßnahme keine Planung durchgeführt wurde, konnte für diese kritische Stelle keine Lösung erarbeitet werden.

Dass die Baumaßnahme ein „Schnellschuss“ ist sieht man auch daran, dass man die vertrackte Situation an der Fährzufahrt und bis nach Meersburg hinein so lässt wie sie ist – als Katastrophe.

Absturzgefahr

Es wurden einige steile Natursteintreppen gebaut, die direkt aus dem bewachsenen Seehag auf den Gehweg münden. Ob das gutgeht?

Im Bereich der Stützwand beim Fährhafen ist durch das erhöhte Niveau der Asphaltdecke die Geländehöhe zu niedrig. Ist hier ein neues, höheres Gelände vorgesehen?

Grünstreifen

Ob ein nachhaltiger Bewuchs des 80 cm breiten Abstandsstreifens zwischen Fahrbahn und Gehweg möglich ist, wird die Zukunft zeigen. Die Chancen dafür stehen allerdings schlecht, denn die Breite des Streifens ist dafür zu schmal. Auch die Qualität der aufgebrauchten Erde und der ehemalige bituminöse Untergrund der Fahrbahn-



Der schräge „Dreckstreifen“ zwischen Fahrbahn und dem erhöhten Gehweg wird nur schwer dauerhaft zu begrünen sein.

decke, die nur oberflächlich abgefräst wurde, sind nicht förderlich für eine dauerhafte Vegetation.

Die abschnittsweise große Querneigung des Trennstreifens könnte für Radfahrer, die zwischen Fahrbahn und Gehweg wechseln wollen, zur Gefahr werden (Bild).

Weiße Randstreifen

Gut ist, dass auf dem Gehweg zur Fahrbahnseite ein weißer Streifen markiert wurde. Schlecht ist, dass sich das RP den Streifen auf der Seeseite gespart hat.

Unsere langjährige Forderung ist: Bei Rad- und Gehwegen außerorts, die in beiden Richtungen befahren werden können, muss auf beiden Seiten eine weiße Randmarkierung angebracht werden.

Was der ADFC fordert

Tempo 50!

Das im Außerortsbereich auf der Fahrbahn bestehende Tempolimit von 70 km/h im Sommer und 100 km/h im Winter ist eines der Hauptprobleme. Denn hohe Kfz-Geschwindigkeiten sind der Schrecken aller Radler, egal ob sie auf der Fahrbahn oder auf dem freigegebenen Gehweg fahren.

Bei einer Strecke, auf der in der Rad-

lersaison der Radverkehrsanteil höher als der Kfz-Anteil sein kann, muss es möglich sein, eine Landesstraße mit einem Tempolimit so zu beruhigen, dass diese für die Urlaubsregion Bodensee wichtige Radroute sicher und mit möglichst wenig Lärm und Stress erlebt werden kann.

Auf der Fahrbahn werden Radler von Kfz-Fahrern regelmäßig zu eng überholt, genötigt und angeheult. Die Gründe liegen auf der Hand: Neben dem verbreiteten Rowdytum auf der Straße hängt es von der zulässigen Geschwindigkeit ab, wie groß der Drang ist, Radler zu überholen.

Der ADFC fordert deshalb ganzjährig Tempo 50.

Anlieger frei!

Was spricht gegen eine Sperrung der L201 für den Durchgangsverkehr? Gibt es Verkehrsuntersuchungen, die belegen, dass die Zufahrt zur Fähr aus Westen zwingend über die L201 ausgeschildert werden muss?

Ist die L201 in diesem Abschnitt nicht vielmehr eine Schleichwegstrecke, die eine durchgreifende Verbesserung der Radverkehrsführung verhindert?

Was der ADFC gut findet

Gehweg „Radfahrer frei“

Die Verkehrsbehörde wird die Beschilderung des neu gebauten Weges als Gehweg belassen und den Radverkehr mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ zulassen. Diese Verkehrsregelung ist aus der Gesamtbetrachtung als Zugeständnis der Behörden zu sehen und wohl das einzige sichtbare Ergebnis des ganzen Wirbels.

Baumfällungen minimiert

Durch die Mitwirkung der Umweltverbände und das Engagement der Umweltbehörde im Landratsamt konnten mehr Bäume erhalten werden, als ursprünglich vom RP geplant.

Straßenbauer am Werk

Die Asphaltdecke ist sehr eben und angenehm zu fahren. Die nicht immer niveaugleichen Schachdeckel und Übergänge trüben den Fahrspaß allerdings ein bisschen.

Und sonst?

Wenn nicht gerade Radlersaison ist, kann der ausgebaut Weg durchaus gute Dienste leisten.

Was bringt die Zukunft?

Nun kommt es darauf an, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer genau zu beobachten und zu dokumentieren. Die Bewährungsprobe der Baumaßnahme wird in der Radlersaison stattfinden.

Es wird von Interesse sein, wie die Auto- und Busfahrer die Radler auf der Fahrbahn behandeln, wie sich die neu dazu kommenden Inlineskater auf dem Gehweg integrieren und wie die Querungen der Besucher des Bodenseeufer funktionieren. Die Polizei ist somit gefordert, fundierte Analysen des Verkehrs- und Unfallgeschehens zu erstellen und mit bisherigen Daten zu vergleichen.

An alle Kommunalpolitiker richtet sich die Frage, wer sich an die Spitze der Bewegung setzen wird, doch noch den größeren Ausbau einzufordern. Oder ist die Politik froh, das Thema endlich vom Tisch zu haben? bg

Fahrraddemo in Konstanz

Nicht nur bei der Diskussion um das geplante Konzerthaus und der zu erwartenden brisanten Verkehrssituation, sondern auch generell ist die Stimmung in Konstanz, was Verkehr angeht, angeheizt.

Bürger in Wollmatingen beschwerten sich über den ihr ehemaliges Dorf erstickenden Autoverkehr, die Anbindung der B33 ist immer noch nicht in trockenen Tüchern, und in der Innen-

stadt bewegt sich an manchen Tagen gar nichts mehr.

So war es an der Zeit, dass diejenigen Bürger, welche durch die Benutzung des Rades den Verkehr wesentlich entlasten, mal wieder deutlich zum Ausdruck bringen, dass dem Fahrrad als gleichwertiges und umweltfreundliches Verkehrsmittel immer noch zu wenig politische und administrative Beachtung geschenkt wird - trotz

freundlicher Tendenzen in der Verwaltung.

Deshalb schloss sich der ADFC KN gerne der von der Initiative „Das bessere Verkehrskonzept“ organisierten Fahrraddemo rund um den Konstanzer Innenstadt-Kern an. Dabei besetzten etwa 250 Radler diese Hauptschlagader des Konstanzer Verkehrs.

Es ging los am LAGO-Einkaufszentrum, wo noch mehr Autoparkplätze geplant

sind, und wo einmal der ganze Verkehr Richtung neuem Konzerthaus auf Klein Venedig vorbei rauschen soll. Die Tour führte weiter zur (im letzten Radler am See beschriebenen) unseligen Konzilstraße, wo der Radweg im Nirgendwo endet, und ging weiter zur Rheinbrücke und auf der Laube wieder zurück.

Die Demo soll in den nächsten Jahren wiederholt werden! rs



Der ADFC war am 20. Juni 2008 bei der Fahrrad-Demo der Initiative „Das bessere Verkehrskonzept“ mit dabei.



Auf der Laube in Konstanz nur noch Radfahrer - das wäre toll! Die Teilnehmer scheint's auch zu freuen.

Totgeglaubte leben länger

... so geht es auch dem „Arbeitskreis Rad“ in Konstanz. Nachdem man schon den Eindruck hatte, es bewege sich nichts mehr in Sachen Radverkehrspolitik, laufen die Aktionen und Demos, aber auch strukturiertes Arbeiten an den Problemen rund um den (Rad-)Verkehr in Konstanz auf breiter Front wieder an.

Unter der Regie von Bürgermeister Werner und dem jungen Stadtplaner Dr. Christoph Menzel trifft sich der Arbeitskreis Rad nun wieder regelmäßig unter Beteiligung der Umweltverbände, des ADFC, der Stadtverwaltung und der Polizei, um im „Masterplan Mobilität“ den Radverkehr zu bearbeiten.

In der Septembersitzung konnte die Polizei Unfallstatistiken vorstellen und deren Auswertung präsentieren. Hier kam Erstaunliches zu Tage: Gerade dort, wo Radler auf eigenen Radwegen fahren - besonders wenn sie gegenläufig geführt werden wie an der Konzilstraße - ereignen sich wesentlich häufiger und schwerere Unfälle mit Fahrradfahrern. Aus Sicht der Polizei ist eine gut markierte Radspur auf der Straße die beste Variante - sicher Stoff für Diskussionen! Auch Kreiseleinfahrten stellen sich als Brennpunkte dar.

Der Vergleich zur benachbarten Schweiz ist in Konstanz schnell vollzogen - schon beim ersten Kreisel in

Kreuzlingen sieht man, wie man's anders machen kann: Dort werden Radler in den Kreisel geführt und so als vollwertige Verkehrsteilnehmer behandelt.

Erste Umsetzungen der Arbeit von Stadtplaner Dr. Menzel sind schon sichtbar: So wurde im Stadtteil Paradies die Vorfahrtsregel an den meisten Kreuzungen mit „Rechts-vor-Links“ eingerichtet, was durch grüne Kreisel farblich hervorgehoben wird.

Die Ausweitung der Radwegachsen in verschiedenen Prioritätsstufen soll nach Dr. Menzel in den nächsten Jahren die Grundlage der Strukturierung der Konstanzer Radwege werden.

Es bleibt aber nicht bei der Theorie: Wenn möglich, soll bei jeder Sitzung des Arbeitskreis Rad eine besonders in der Diskussion stehende Wegführung abgefahren werden.

So schwang man sich auf die Vélos und fuhr die Eichhornstraße ab, die nur auf den ersten Blick harmlos erscheint: Nicht nur dass sich bei der Abzweigung zur Mainaustraße der schlimmste Unfall des Jahres 2007 ereignete (ein Schüler war bei der Überquerung der Straße von einem LKW überfahren und getötet worden), auch im weiteren Verlauf dieser Straße gibt es strittige Wegeführungen, schlecht sichtbare Schilder und andere verbesserungswürdige Dinge.

Senioren sicher im Sattel

Unter dem Motto „Sicher im Sattel - ein Fahrradprojekt für Senioren“ konnte der ADFC in Zusammenarbeit mit der Polizeidirektion Konstanz und der Verkehrswacht im Juni 2008 seine Fachkompetenz einbringen und für das Fahrradfahren an sich und für den Verein werben.

Und die Aktion wurde ein voller Erfolg: Auf die 20 angebotenen Teilnehmerplätze meldeten sich 40 Interessenten aus der Generation „Unruhestand“. Die Veranstaltung fand in der räumlich großzügigen Polizeidirektion am Benediktinerplatz statt.

Ein Polizist erläuterte die verkehrsrechtlichen Belange und die vorgeschriebene Ausstattung eines Fahrrades, ein Arzt beschrieb die gesundheitlichen und medizinischen Aspekte, die

Verkehrswacht stellte einen Fahrradsimulator bereit und der ADFC steuerte aus der Praxis des Radfahrens ergänzende Informationen bei.

Ein anonym Spender stiftete das Mittagessen in der Kantine der PD, und damit das Ganze nicht zur trockenen Lehrveranstaltung wurde, hatten der ebenfalls beteiligte Kreis- und der Stadtseniorenrat einen humorvollen Sketch vorbereitet, bei dem kein Auge trocken blieb.

Die Veranstaltung endete mit der praktischen Umsetzung des Gehörten bei einem „Fahrrad-Check“ und einer Rundfahrt zu Brennpunkten im städtischen Radwegnetz.

Die Polizei plant, dieses Pilotprojekt auch in anderen Städten des Landkreises Konstanz durchzuführen. rs

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, Gudereit, 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



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

Fahrradparker
Fahrradgaragen
Überdachungen
Stadtmo-biliar

Stück für Stück

Allmand-/Scheffelstraße. 2008 wurden drei weitere der insgesamt sechs Kreuzungen im Schulquartier rund um die Pestalozzi-Schule, das Graf-Zeppelin-Gymnasium und die Musikschule umgebaut. Die ersten beiden Kreuzungen an der Katharinenstraße wurden bereits 2006 (Scheffelstraße) und 2007 (Wendelgardstraße) fertiggestellt. Die bauliche Gestaltung folgt stets dem Ansatz, den Knotenbereich auf das Niveau des angrenzenden Gehweges anzuheben, was durch eine Rampe auf der Fahrbahn realisiert wird. Durch diese Rampen und die deutliche Verengung der Fahrbahneinfahrten zum Knoten wird allen Verkehrsteilnehmern auf der Fahrbahn angezeigt, ihr Tempo zu drosseln. Der rote Pflasterbelag im Kreuzungsbereich ist nicht nur als Signalfarbe zu verstehen, sondern gibt dem Knoten auch optisch einen Akzent. Die Idee dieser Knotenumgestaltungen stammt vom Radverkehrskonzept und verfolgt verschiedene Ziele:

- 1.) Die stellenweise umständliche Führung des Radverkehrs - v.a. im Bereich der Bodenseesporthalle - sollte verbessert werden.
- 2.) Die Querungen und Übergänge zu den Seitenbereichen sollten für Radler und Fußgänger im Knotenbereich eben ausgebaut werden.
- 3.) Das Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs sollte - trotz bestehender Zone 30 - im Knotenbereich weiter reduziert werden. Dies ist gerade im Schulbereich ein wichtiger Aspekt.
- 4.) Es sollte eine städtebaulich ansprechende und einheitliche Gestaltung der Knoten erreicht werden.

Somit konnte mit diesen Baumaßnahmen für Radfahrer ein Gewinn an Sicherheit und Fahrkomfort verwirklicht werden, bei gleichzeitigem Nutzen auch für Fußgänger und ohne nennenswerte Nachteile für Autofahrer. Der letzte Knotenumbau, nämlich an der Einmündung der Marienstraße in die Wendelgardstraße direkt vor der Musikschule, ist für 2009 geplant. bg



Vorher: An der Hans-Schnitzler-Straße war ein Slalom um Posten und Mülltonnen angesagt, die Absenkung war mangelhaft.



Nachher: Der Durchlass wurde verbreitert und im Zuge der Scheffelstraße geradlinig ausgebaut.



An der Allmandstraße, hier an der Kreuzung Scheffelstraße, sieht man die Fahrbahnverengung deutlich.



An der Wendelgardstraße war es schwierig, die Knotentypologie umzusetzen, aber die gewünschte Wirkung wurde erreicht.

Die Reifeprüfung

Schmidstraße. Bei der verkehrspolitischen Radtour „Radlers Höhen und Tiefen“ 2007 machte der ADFC den Vorschlag, die Schmidstraße zur Fahrradstraße umzuwidmen. Denn in keiner anderen Straße in Friedrichshafen sind die Vorgaben der Straßenverkehrsordnung für eine Fahrradstraße so ideal erfüllt wie hier: Der Radverkehrsanteil sowohl im Freizeitbereich als auch im Freizeitbereich ist hoch, weiteres Wachstumspotential ist vorhanden. Gleichzeitig gibt es nur Kfz-Anliegerverkehr von Anwohnern sowie von Besuchern des Strandbads. Unsere Idee der Fahrradstraße wurde im Arbeitskreis Radverkehr von der Verwaltung und der Polizei positiv beurteilt. Da es sich um die erste Fahrradstraße nicht nur in Friedrichshafen, sondern auch im Bodenseekreis handeln würde, kam das Thema im Juni 2008 auf die Tagesordnung des städtischen Umwelt- und Verkehrsausschusses. Da diese Sitzung nichtöf-

fentlich war, darf hier nicht darüber berichtet werden. Ergebnis war allerdings, dass es eine zweite Sitzung brauchte, um den Beschluss herbeizuführen. Im Dezember war es dann soweit, diesmal in öffentlicher Sitzung. Die Gemeinderäte waren - für uns überraschend - kritischer eingestellt als in der ersten Sitzung und betonten vor allem die möglichen Risiken und Nebenwirkungen. Teufelszeug, was der ADFC da so vorschlägt, konnte man denken. Dass ADAC-Chef Kubon nahe der Schmidstraße wohnte, war uns als Risikofaktor bewusst, doch dass er als Rechtsanwalt dermaßen haarsträubende Gegenargumente aufbrachte („Radleranarchie“), ließ tief blicken. Das hätten Sie erleben sollen. Letztendlich kam es zum Kompromiss, die Fahrradstraße zunächst ein Jahr auf Probe auszuschildern. Die Kriterien, nach denen dann entschieden werden soll, ob die Fahrradstraße gut oder schlecht funktioniert, würden uns schon heute interessieren. bg

Offene Baustellen

Straßenbaustellen sind sicher nicht immer eine einfache Aufgabe, weder für die Behörden noch für die ausführenden Baufirmen. Bei der Absicherung und Beschilderung von Baustellen als auch bei der Qualität der Ausführung erkennt man leider zu oft Unterschiede, die ärgerlich sind: Bei Absperrungen und Umwegbeschilderungen auf der Fahrbahn werden stets einheitliche und gut erkennbare Schilder aufgestellt (leider oft auf dem daneben liegenden Radweg...). Die Sperrung einer Straße ist die absolute Ausnahme. Bei Radwegen dagegen ist es die Regel, dass eine Beschilderung mit „Radweg Ende“ oder einem Fahrverbot angebracht wird und Absperrgatter aufgestellt werden. Die Ausweisung einer vernünftigen Alternativstrecke für Radler konnte auch in Friedrichshafen bisher nur sehr selten beobachtet werden. Der ADFC machte die zuständige Verkehrsbehörde schon oft auf diese Missstände aufmerksam. Laut Aussage der Verkehrsbehörde schreiben

ihre verkehrsrechtlichen Anordnungen der Baufirma sehr genau vor, wie die Baustelle einzurichten und auszuschildern sei, doch an einer effektiven Kontrollmöglichkeit scheitert es letztendlich. Ein weiteres Problem liegt bei den verschiedenen Auftraggebern. Hat die Stadtentwässerung, die TWF oder die Telekom das Loch gegraben? Wer im Rathaus koordiniert dies und hat die Übersicht und Aufsicht? Wer kontrolliert am Ende die Fertigstellung einer Baumaßnahme? Wann wird der Feinbelag aufgebracht (in der Ailinger Straße fehlte er vier Monate lang!), und wenn er aufgebracht wurde, entsprechen die Absenkungen und die Ebenheit des Asphalts dann dem Stand der Technik? An der Margaretenstraße kann man die dortige Buckelpiste selbst erfahren, doch vor Bandscheibenschäden soll hier schon mal gewarnt werden. Es bleibt also dem ADFC und vor allem jedem Bürger nur die Möglichkeit, sich bei solchen Mängeln stets direkt an die Stadtverwaltung zu wenden. bg

Alles beim Alten gelassen

Friedrichstraße. 2008 hätte das Jahr der Wende werden können. Der Gemeinderat hatte nämlich eine Verkehrssimulation in Auftrag gegeben, die untersuchen sollte, ob Radfahrstreifen auf der Fahrbahn der Friedrichstraße mit dem Kfz-Verkehr verträglich sind. Denn gegen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn wurde stets argumentiert, dass der Stadtbusverkehr dadurch zum Erliegen käme, da bei Radfahrstreifen zwangsläufig die Mittelspur und somit die Abbiegespuren wegfallen müssten. Das Ergebnis der Studie ist geradezu revolutionär: Weder der Stadtbus noch der Pkw-Verkehr würden zwischen St. Elisabeth und Orionknoten nennenswerte Fahrzeitverluste erleiden. Das langjährige Dogma, dass Radfahrstreifen wegen des Stadtbusverkehrs nicht umsetzbar seien, wurde widerlegt! Gleichzeitig zeigte die Studie auf, dass der Radverkehr in Bezug auf seine Fahrgeschwindigkeit nicht unbedingt durch Radfahrstreifen profitieren würde. Das liegt daran, dass Radfahrer dann die bestehenden Ampeln auf der Fahrbahn beachten müssen. Außerdem wurden in der Simulation die heutigen Querungshilfen durch Fußgängerdruckampeln ersetzt, deren Erfordernis aus Sicht des ADFC aber noch hinterfragt werden muss. Die Kreuzungen mit der Karlstraße und Olgastraße stellen das größte Problem dar, denn hier muss der nördliche Radfahrstreifen an die südlichen Zu- und Abfahrten des Bodenseeradweges angebunden werden. Dies wurde in der Studie noch nicht befriedigend gelöst und wäre im nächsten Schritt zu untersuchen, um für den Radverkehr den besten Fahrkomfort zu schaffen (auch Radler bremsen nicht gerne...). Nur ein flüssig zu befahrender Radfahrstreifen würde von Radfahrern akzeptiert und benutzt. Der ADFC schlug deshalb für die Kreuzung der Olgastraße einen Kreisverkehr vor, denn nur damit können die Verkehre sicher und effektiv geleitet werden. Es gibt also noch jede Menge zum Thema „Radfahrstreifen“ zu untersuchen.

Doch gewichtige Stimmen im Technischen Ausschuss des Gemeinderats zogen es bei der Vorstellung der Studie leider vor, die aus ihrer Sicht nutzlose Studie - die sie nie wollten - und deren Initiatoren zu kritisieren. Statt Parteiengedank wäre es aber wichtiger, ausgehend von den beachtlichen Ergebnissen der Studie weiter am Problem zu arbeiten. Denn jetzt geht die Arbeit erst los: In der Studie wurden nämlich Grundlagen erarbeitet, die vielfältig verfeinert und optimiert werden müssen. Diese Arbeit kann im Stadtbauamt kompetent und zielgerichtet geleistet werden - wenn der Gemeinderat es will! Die Radfahrstreifen sind also keineswegs gestorben, sondern konkreter als je zuvor, und stehen in keinster Weise im Widerspruch zur möglichen Integration des Radverkehrs an der Uferstraße oder im Uferpark. Der ADFC ist aber der Auffassung, dass zunächst alle Optionen für Radfahrstreifen ausgelotet werden müssen, um hier endlich Klarheit über die grundsätzliche Machbarkeit zu bekommen. Das Simulationsprogramm ermöglicht die heutige als auch die durch eine B31-Umgehungsstraße möglicherweise reduzierte Verkehrsbelastung zu betrachten. Somit können bereits heute alle möglichen Szenarien durchgespielt werden. Wichtig für das weitere Vorgehen ist, dass der Gemeinderat verkehrspolitische Scheuklappen ablegt und problemorientiert vorgeht. Dies bedeutet, für Fußgänger und Radfahrer sowohl an der Friedrichstraße als auch an der Uferstraße eine adäquate Lösung zu suchen. Dabei darf auch die Dominanz des Autoverkehrs in der Friedrichstraße in Frage gestellt werden. bg

ZWEIRAD MACH



Fahrräder
Ersatzteile · Zubehör
Reparatur & Beratung

Meister: Khung Mach

Telefon und Fax 0 75 41 / 2 66 69
Bismarckstraße 19 / Marienstraße
88045 Friedrichshafen

Nicht mit Ruhm bekleckert 100 mal getagt

Ailinger Straße. Die verkehrspolitische ADFC-Radtour „Radlers Höhen und Tiefen in FN“ führte 2008 in die Äußere Ailinger Straße. Dort waren seit Herbst 2007 die beiden bisher provisorischen Kreisverkehre an der Kornblumenstraße und Rheinstraße endgültig gebaut sowie die Fahrbahn erneuert worden. Bei sommerlichen Temperaturen folgte auch Oberbürgermeister Büchelmeier unserer Einladung.

Unsere Analyse und Bewertung fiel in Bezug auf die Führung des Radverkehrs an vielen Stellen ernüchternd aus, denn sie zeigte zahlreiche Mängel der Radwegführung auf, die als Ergebnis einer verkorksten Planung und teilweise mangelhaften Bauausführung zu beanstanden waren. Über 3000 Radfahrer befahren täglich die Ailinger Straße und müssen jetzt auf der neu gebauten Strecke einen Slalom aus Kurven, Absenkungen und Markierungen absolvieren. Auf dem gemeinsamen Fuß- und Radweg kommen sich Radler auch mit Fußgängern ins Gehege, zumal ein sinnloser Pflasterstreifen die Breite unnötig verengt. Das heutige Ergebnis war von der Stadt so aber gar nicht geplant, denn die Stadt wollte ursprünglich die Radler zwischen den beiden Kreisverkehren auf Radfahrstreifen führen, was viele Vorteile gehabt hätte und vom ADFC auch begrüßt worden wäre.



Die Ausleitung auf den Kreisverkehr der Rheinstraße stadteinwärts ist unnötig schmal geraten (1,5 m Breite) und hat einen unharmonischen Verlauf.



Beim Kreisverkehr an der Rheinstraße wurde der gepflasterte Innenring vorschriftsgemäß mit Absatz (Pfeil) gebaut. Dadurch fließt der Verkehr langsamer.

Doch das Regierungspräsidium Tübingen als zuständige Straßenbaubehörde - die Ailinger Straße ist nämlich eine Landesstraße - legte sein Veto ein und kippte die städtische Planung. Das Regierungspräsidium forderte zum einen die Beibehaltung der Bordsteinradwege, die mit den Fußgängern geteilt werden müssen, und zum anderen die Führung des Radverkehrs um die Kreisverkehre herum. Als Begründung wurde vom Regierungspräsidium die Verkehrssicherheit angeführt, was der ADFC aber für eine rückwärtsgerandete Radverkehrsplanung hält, die von modernen Planungsansätzen meilenweit entfernt ist. Die Stadt Friedrichshafen zeigt nämlich mit dem städtischen Radverkehrskonzept seit Jah-

ren, wie moderne Infrastruktur für den Radverkehr aussehen kann, und dass diese funktioniert.

Das Regierungspräsidium drohte der Stadt Friedrichshafen schließlich damit, die Finanzierung der Baumaßnahme zu streichen. Die Stadtverwaltung war also gezwungen, die bisherige Planung aufzugeben und Kompromisse und alternative Lösungen zu suchen, um den Radverkehr wie bisher auch auf den Kreisfahrbahnen „mitschwimmen“ zu lassen. Daraus entstand die Doppellösung mit (zu) schmalen Ausleitungen auf die Fahrbahn und gleichzeitigen Radfurten neben den Zebrastreifen.

Aber auch die Baumaßnahme selbst war kein Ruhmesblatt. Vier Monate lang fehlte auf den Radwegen der Asphaltfeinbelag, so dass über diesen langen Zeitraum tückische Stolperfallen passiert werden mussten - von Radlern und Fußgängern.

Eine weiterer Diskussionspunkt bei der Tour war, warum beim Komm-Kreisverkehr der gepflasterte Innenring weggelassen wurde. Denn ein 3-4 cm hoher Absatz am gepflasterten Innenring, wie beim Kreisverkehr der Rheinstraße, schreckt die meisten Autofahrer davor ab, den Kreisverkehr auf der direkten Linie und ohne nennenswerten Drosseln der Geschwindigkeit zu durchfahren. Durch diesen Mangel



Die selbe Stelle im Winter: Der ADFC hatte im Vorfeld davor gewarnt, dass diese engen Ausleitungen nicht geräumt werden würden. Nicht ungefährlich, meinen wir!



Beim Komm-Kreisverkehr dagegen wurde der obligatorische gepflasterte Innenring erst gar nicht gebaut. Die Folge ist, dass viele den Kreisverkehr zu schnell durchfahren.

wurde der Komm-Kreisverkehr zum Hochgeschwindigkeitskreislauf. Dadurch werden alle Verkehrsteilnehmer unnötig gefährdet, seien es Radfahrer, Autofahrer oder querende Fußgänger. Durch diese Palette an offensichtlichen Mängeln entzündeten sich bei den Teilnehmern der Tour zum Teil hitzige Diskussionen. Der ADFC als Überbringer der „schlechten Nachrichten“ wurde zwar nicht einen Kopf kürzer gemacht, aber die Tour sollte nicht ohne Folgen bleiben. Leider war kein Vertreter des Regierungspräsidiums bei der Tour anwesend, das die Mängel zu verantworten hatte. bg

Die Dokumentation der Tour ist auf der Homepage als Download erhältlich.

Im April wurde die 100. Sitzung des städtischen Arbeitskreises Radverkehr gefeiert. Der damalige Baubürgermeister Hornung war voll des Lobes für die geleistete Arbeit des Arbeitskreises. Hansjörg Röpnack vom Stadtbauamt leitet den Arbeitskreis Rad seit der ersten Sitzung. Neben der fachlichen Kompetenz war seine Aufgabe, zwischen den Interessen der Behörden und der Sichtweise der ADFC-Vertreter zu vermitteln. Dies war in besonderem Maße im Juni 2008 erforderlich, als wir bei unserer verkehrspolitischen Radtour „Radlers Höhen und Tiefen“

Kritik an der neuen Radverkehrsführung in der Ailinger Straße äußerten (siehe nebenstehenden Text).

Der Arbeitskreis Rad wird ab 2009 seine bisher etwa sieben Sitzungen auf vier pro Jahr reduzieren, gleichzeitig aber die Sitzungen mittels rechtzeitig verschickter Unterlagen effektiver gestalten. Dies ist auch im Sinne des ADFC. Gleichzeitig sind wir der Meinung, dass der Arbeitskreis Radverkehr weiterhin als zentrale Institution bestehen und arbeitsfähig bleiben muss, um den Radverkehr weiter engagiert fördern zu können. bg

Sie sind da!

Graf-Zeppelin-Haus. Das ist uns eine Meldung wert: Am GZH wurden im März 2008 die alten Felgenreiser durch das städtische Standardmodell Orion beta focus ersetzt!

Die Fahrradständer sind zwar (noch) nicht überdacht, aber was nicht ist, kann ja noch werden. Diese Orion-Fahrradständer am GZH hatten wir seit vielen Jahren gefordert, und es war nie klar, warum die Stadt an allen möglichen Standorten - aber eben nie am städtischen Kultur- und Kongresszentrum - den Orion-Fahrradständer nachrüstete.

Denn die 450 Tiefgaragenparkplätze standen schon immer im krassen Widerspruch zu den armseligen Fahrradständern, die außerdem in ihrer Anzahl noch zu knapp bemessen sind.



Endlich kann man auch am GZH sein Radstandsicher abstellen und am Rahmen anschließen.

Der Stein kam mit der Ankündigung des 1. Häfler Fahrradfestivals ins Rollen. Denn es fand im GZH statt, und Oberbürgermeister Büchelmeier als Schirmherr war das Zugpferd. bg

Parkplatz freut Radler

Seewiesenstraße. An der Einmündung der südlichen Zufahrt zur Seewiesenstraße in die Lindauer Straße wurde 2008 ein Parkplatz gebaut. Dieser Parkplatz geht auf die ADFC-Radtour „Radlers Höhen und Tiefen“ im Jahre 2005 zurück, als wir die Problematik aufzeigten, die sich aus den entlang der Seewiesenstraße eingerichteten Parkplätzen ergab.

Denn die Restfahrbahn war so schmal geworden, dass Radfahrer von Autos nicht überholt werden konnten. Die Folge war, dass manche Autofahrer neben der Fahrbahn in die angrenzende Wiese fuhren oder Radfahrer einfach in die Parklücken abdrängten. Dies war aus unserer Sicht für einen so stark befahrenen Streckenabschnitt des Bodenseeradweges unzumutbar. Im Jahr 2006 wurde das Thema im Straßenverkehrsausschuss behandelt.

Heraus kam die heutige Lösung des Ersatzparkplatzes mit 19 Stellplätzen, der auch für den Zeltplatz wichtig ist. Wir hoffen nun, dass konsequenterweise die Längsparkplätze vor der Radlersaison entfernt werden!

Eine endgültige Lösung, mit der sich die gesamte Straßenführung wesentlich verbessern ließe, liegt aber noch auf Eis: Der Vorschlag aus dem Radverkehrskonzept, den Einmündungsbereich der Zufahrten zur Seewiesenstraße mit einem Kreisverkehr an die Lindauer Straße anzubinden. Dadurch würde der in die Stadt einführende Verkehr auf der Lindauerstraße abgebremst, was für die im Bereich der Rotach querenden Fußgänger sehr wichtig wäre. Und der Radverkehr könnte auf der südlichen Zufahrt zur Seewiesenstraße in beiden Richtungen geführt werden. bg



**Ihr
Cross &
Trekking-
Spezialist**



Sandro Sterzai
Paulinenstr. 7
88046 Friedrichshafen
Tel. 07541 - 21271
www.sterzaibikes.com

Ortsdurchfahrt Baienfurt fertig

Baienfurt. 1100 Meter lang ist die Baienfurter Ortsdurchfahrt, die im zweiten Bauabschnitt neu gestaltet und am 28.09.2008 mit einem Bürgerfest eröffnet wurde. Das graue Band der ehemaligen B30, das vor der Eröffnung der Ortsumgehung die Gemeinde in

zwei Hälften teilte, wurde optisch und funktional umgebaut. Bestimmte einst der motorisierte Verkehr allein die Nutzung, so ergriff man nun die Chance, die überholten und auf den überörtlichen Verkehr zugeschnittenen Straßendimensionen den neuen Gegeben-

heiten anzupassen. Der zusätzlich gewonnene Raum wird zukünftig für einen Geh- und Radweg auf der einen Seite und einen Schutzstreifen für Radfahrer auf der anderen Seite genutzt. Am augenscheinlichsten wird das an der so genannten „Hallenbad-

kreuzung“, wo die Kurvenradien reduziert und somit die Geschwindigkeit des Verkehrs vermindert wurden (siehe Bild).

Der ADFC-Kreisverband Ravensburg hat die Gemeinde Baienfurt von den ersten Entwürfen bis zur konkreten Planung beraten und unterstützt. Insbesondere beim Übergang vom gemeinsamen Geh- und Radweg auf den Schutzstreifen brachte der ADFC detaillierte Verbesserungsvorschläge ein, damit Radfahrer an dieser neuralgischen Stelle einerseits ohne zu bremsen durchfahren können und andererseits frühzeitig von anderen Verkehrsteilnehmern gesehen werden – das Ergebnis ist im Foto zu sehen. Die Schutzstreifen wurden über die Kreuzungen durchgezogen. Dies nimmt bereits die Novellierung der StVO vorweg und könnte dadurch Modell für Ortsdurchfahrten in anderen Gemeinden werden.

Radfahrer bekamen dadurch eine moderne, durchgehende und sichere Radverkehrsanlage, auf der man zügig durch Baienfurt fahren kann. mh



Ortsdurchfahrt Baienfurt: Die neue Situation mit Schutzstreifen an der Hallenbadkreuzung bringt mehr Platz für Radler.



Ein gelungener Übergang vom Radweg auf den Schutzstreifen und wahlweise auf einen für Radler freigegebenen Fußweg.

Puzzle beim Praktiker

Weingarten. Nach schwieriger Diskussion wurde sie Wirklichkeit: Die optimale Lösung für die Ampelkreuzung Läger-/Waldseer Straße beim Praktiker-Markt wurde 2008 realisiert!



Die Praktiker-Kreuzung vorher: 3- bis 4-mal Rot beim Linksabbiegen.

Um links abzubiegen, musste der Radler früher 3- oder gar 4-mal Rot abwarten, nun gelangt man beim ersten Grün über eine eigens neu angelegte Auffahrt auf den Radweg Richtung Baienfurt. Direkt und sicher, denn der Gegenverkehr hat solange Rot. Das war nur auf Kosten der Grünphase in der Waldseer Straße möglich. Der von mancher Seite befürchtete Großstau blieb aus - die Verkehrs-

prognosen stimmten.

Obwohl diese Maßnahme als der wohl wichtigste Puzzlestein auf der Radroute Schulzentrum Weingarten-Baienfurt angesehen wird, werden die vorbildli-



Die Praktiker-Kreuzung nachher: Beim ersten Grün direkt und sicher abbiegen.

chen Schutzstreifen in der Brechenmacher- und Daimlerstraße (noch) nicht so angenommen wie gewünscht. Offenbar aus reiner Gewohnheit, aber nun verbotenerweise, benutzen viele nach wie vor den linksseitigen Gehweg und fahren dann - obwohl schon immer verboten - linksseitig weiter. Da ist noch einiges an Aufklärungsarbeit zu leisten, insbesondere an den Schulen.

Und der nächste Puzzlestein ist gefragt, nämlich der Umbau der Lägerstraße mit Schutzstreifen als Radverkehrsangebot auf der anderen Straßenseite. Aus Kostengründen vorerst aufgeschoben, muss dies nun priorisiert werden.

Auch in die Traubener Kreuzung und in radfreundliche Ampelschaltungen entlang der Waldseer Straße ist zu investieren. Und an vielen weiteren Punkten (z.B. Abt-Hyller-Straße) hat der Arbeitskreis Rad eine Menge Arbeit vor sich, bis aus einzelnen Puzzlesteinen ein neues Radverkehrskonzept und eine attraktive und sichere Gesamtlösung für Weingarten wird.

Und Geld ist nötig - deutlich mehr als die jeweils 20 bis 30-Tausend Euro der vergangenen Jahre. Nun liegt es am Gemeinderat. sv

Bad Waldsee startet durch

Bad Waldsee. Die Kurstadt Bad Waldsee ist mit knapp 20.000 Einwohnern eigentlich ideal für Radfahrende. Eigentlich - denn die letzten Jahre hat sie verschlafen, was die Förderung des Radverkehrs anbelangt.

Ein sicheres, komfortables und durchgängiges Radeln ist innerstädtisch weitgehend Fehlanzeige. Ein großes Manko ist auch die fehlende sichere Radwegeanbindung ins Schulzentrum. Über die Stadtgrenzen hinaus bekannt ist auch die „Radweginitiative Michelninnaden“, die sich für einen Radweg entlang der kurvenreichen und stark befahrenen Landstraße zwischen dem Teiltort und der 6 km entfernten Kernstadt einsetzt. Das Hauptaugenmerk liegt auch hier auf der Sicherheit der Kinder, die täglich mit dem Fahrrad in die Schule fahren. Seit 2005 ruft die rührige Initiative einmal jährlich zur Fahrraddemonstration mit Kundgebung vor dem Rathaus auf.

Innerstädtisch veranstalteten aktive ADFC-Mitglieder und der Grüne Ortsverband 2006 eine öffentliche Radtour durch die Stadt Bad Waldsee, bei der rund 30 Teilnehmer zahlreiche Gefahrenpunkte und den Weg ins Schulzentrum abradelten. Anschließend hielt Bernhard Glatthaar (Kreisvorsitzender des ADFC Bodenseekreis) einen Kurzvortrag über die Möglichkeiten der Radverkehrsförderung.

2007 beauftragte die Stadtverwaltung schließlich ein Ingenieurbüro mit der Ausarbeitung einer Radwegekonzepti-

on für Bad Waldsee und seine Teiltorte.

Mitglieder des Grünen Ortsverbands, ADFC-Mitglieder und Aktive aus den Radweginitiativen haben sich von Anfang an für die Gründung eines Arbeitskreises Radverkehr eingesetzt. Mittlerweile wurde der Arbeitskreis Rad-



Zum Auftakt der Initiative für ein Radverkehrskonzept in Bad Waldsee wurde eine öffentliche Erfahrungstour zu den Problemstellen in der Stadt organisiert.

verkehr vom Gemeinderat ins Leben gerufen. In bisher zwei Treffen hat er sich ausführlich mit der vom Ingenieurbüro vorgelegten Netzplanung und dem Maßnahmenkatalog (über 100 Maßnahmen) beschäftigt. Im dritten Treffen wird es einen Ortstermin geben, um die verschiedenen Wegvarianten zum Schulzentrum in Augenschein zu nehmen.

Es tut sich was in Bad Waldsee, bleibt zu hoffen, dass es bald „erfahrbar“ wird! mb

BICI | Wir wissen Rad



Liebfrauenstraße 39
88250 Weingarten
Tel: 0751 - 48671

info@bici-weingarten.de

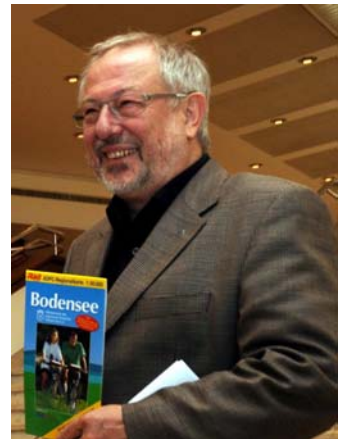
SHIMANO
SERVICE
CENTER

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



AMANN

...da fahren alle drauf ab!



Erfolgreiche Premiere

Gelungene Premiere für den ADFC Bodenseekreis: Das 1. Häfler Fahrradfestival lockte am 6. April viele hundert Besucher ins Graf-Zeppelin-Haus in Friedrichshafen.

„Es sind deutlich mehr Besucher gekommen als wir erwartet hatten“, zog Organisator Ralf Hoppe eine erfreulich positive Bilanz. Auch von den Händlern und anderen Ausstellern war nur Gutes zu hören. Das Konzept der ADFC-Kreisgruppe, die mit der Veranstaltung landesweit Neuland betreten hatte, ist somit aufgegangen.

Bei dem großen Fest drehte sich alles rund ums Fahrrad. Den Mittelpunkt der Veranstaltung bildete die Ausstellung sieben lokaler Fahrradfachhändler, die ihre neuesten Modelle präsentierten. Neben den gängigen Fahrradtypen wurden auch Spezialräder wie Tandems und Elektroräder gezeigt.

Der ADFC bot an seinem Stand Beratung und Information rund ums Radfahren an. GPS-Präsentationen führ-

ten in die Welt der Navigationssysteme fürs Fahrrad ein. Außerdem gab's einen kostenlosen Fahrrad-Check sowie die Möglichkeit, das Fahrrad mit einem persönlichen Code vor Diebstahl zu schützen zu lassen.

Am 1. Häfler Fahrradfestival beteiligten sich auch der Radsportverein „Seerose“, der Verein „Historische Fahrräder“, die Verkehrswacht, die Polizei, Marinesport Kösling sowie die TouristInfo Friedrichshafen. Der Schirmherr, Oberbürgermeister Büchelmeier, eröffnete die Veranstaltung mit einem Grußwort (Bild oben rechts).

Das Häfler Fahrradfestival soll zu einer festen Institution werden, und nach so viel positiver Resonanz steht einer Neuauflage nichts im Wege. Beim ADFC laufen derzeit die Vorbereitungen zum 2. Häfler Fahrradfestival, das am Sonntag, 5. April 2009, im und ums Graf-Zeppelin-Haus stattfindet. Dann werden dreimal so viele Aussteller wie 2008 mit von der Partie sein.



Sehen - fahren - kaufen

Sie sind mittlerweile der Klassiker im ADFC-Jahr und auch aus dem Veranstaltungskalender in Friedrichshafen und in Tettnang nicht mehr wegzudenken: Die Fahrradgebrauchtmärkte des ADFC.

In Friedrichshafen findet der Frühjahrsmarkt in der Alten Festhalle traditionell kurz vor Ostern statt, was vor allem den Umsatz von Kinderfahrrädern beflügelt. Regelmäßig stehen über 200 Räder zum Verkauf, und die Verkaufsquote ist mit durchschnittlich 70% sowohl für die Verkäufer als auch für den ADFC eine Messlatte für den Erfolg der Veranstaltung. Auch der



Zuerst die Bremsen einstellen lassen ...

Herbstmarkt findet zunehmend regen Zuspruch bei Käufern und Verkäufern. Der Fahrradgebrauchtmarkt in Tettnang, den wir in Kooperation mit der Grünen Ortsgruppe organisieren, hat an der Manzenbergschule einen passenden Standort gefunden und sich gut etabliert. 2008 war der Anfang des Marktes, der unter freiem Himmel stattfindet, noch etwas von Regen benachteiligt. Die Kaffeebar und Waffelbäckerei der Schulsozialarbeit ist in solchen Fällen besonders gefragt. Doch das Wetter besserte sich und der Verkauf fand schließlich bei trockenem Wetter statt. bg



... und los geht's zur Probefahrt.

Tourenleiter bilden sich

Die ADFC-Tourenleiter trafen sich vom 24. bis 26.10.2008 im Gemeindehaus Ailingen zu einem Tourenleiterseminar. Unter der Anleitung eines professionellen Trainers wurde den Tourenleitern vermittelt, wie sie bei der Leitung einer Radtour ihre persönlichen Stärken gezielter einsetzen können, wo noch Schwächen liegen und wie sie eine Tour zu einem besonderen Erlebnis machen können.

Auch die Praxisübung kam nicht zu kurz: Bei einer kleinen Radtour konnte jeder Teilnehmer das erlernte Wissen und neu erworbene Fertigkeiten anwenden.

Zum Abschluss des Seminars stand ein interessantes Referat über Verkehrsrecht und rechtliche Fragen der Tourenleitung auf der Tagesordnung. Nicht fehlen durfte der persönliche

Austausch über Erfahrungen und besonders lohnende Radtourenziele.

Die Tourenleiter bewerteten das Wochenende sehr positiv, denn die gewonnenen Fähigkeiten für die Führung einer Gruppe sind auch im Alltag und Beruf von hohem Wert. bg



Die Teilnehmer des Tourenleiterseminars

Ran an die Schraube!

Der ADFC führte an der Graf-Soden-Realschule in Friedrichshafen erstmals einen Fahrradreparatur-Workshop für Schüler der 6. Klasse durch. Ziel war, die jungen Jugendlichen mit ihrem Fahrrad und der damit verbundenen Technik vertrauter zu machen.

Das heißt: Nicht nur drauf sitzen und einfach losfahren, sondern auch zu erkennen, dass dieser Gebrauchsgegenstand pflegebedürftig ist und recht einfach gewartet werden kann.

Als einfachste und manchmal unvermeidliche Reparatur stand das Flecken eines Plattfußes auf dem Programm von Theo Mahler und Manfred Storz, den beiden Leitern des Workshops.

Schwieriger wurde es bei den Bremsen, denn hier ist die Funktion nicht nur wünschenswert, sondern sicherheitsrelevant. So wurde das Augenmerk sowohl auf den eigentlichen Zustand der Beläge als auch deren richtige Einstellung und der Einstellung der Bremshebel gelegt. Eine funktionierende Lichtanlage gehört, nicht nur in der Winterzeit, zur vorschriftsgemäßen Ausstattung. Deshalb wurde das ganze Fahrrad einer Prüfung unterworfen,

ob alles so funktioniert, wie es sein sollte. Durch die auch selbst durchgeführten Einstellungen und Reparaturen lernten die Schüler, dass technische Kleinigkeiten große Auswirkungen haben können, und waren dabei gelegentlich mehr als überrascht.

Auch der ADFC lernte dazu: Sechs aufgeweckte Sechstklässler sind bei einem solchen Kurs eine echte Herausforderung. Deshalb wurde der Kurs in der Folge auf eine Dreiergruppe reduziert. tm



Manfred Storz (links) und Theo Mahler (rechts) zeigten den Schülern der 6. Klasse an der Graf-Soden-Realschule, wo die Schrauben locker waren.

Licht an!

Am 4. Dezember veranstalteten wir in der Friedrichstraße in Friedrichshafen eine Beleuchtungsaktion. Ziel war es, die vorbeifahrenden Radfahrer auf ihre eventuell mangelhafte Beleuchtung anzusprechen bzw. Interessierten aufzuzeigen, was heute Stand der Technik an Fahrradbeleuchtung ist.

Eine gute Beleuchtung - und dazu gehören im Stadtverkehr vor allem seitliche Reflektoren - sollte nicht nur der gesetzlichen Pflicht halber angebracht sein, sondern alleine schon des Eigenschutzes wegen. Hierzu wurden an einem Fahrrad die neuen Speichenclips von 3M vorgestellt (siehe Bild), die den Radler noch klarer erscheinen lassen und dies auch aus dem spitzen Winkel zum Fahrrad, wo die herkömm-

lichen Speichenreflektoren versagen. Radler ohne ausreichende Beleuchtung wurde zur Erinnerung eine kleine Weihnachtskerze an den Lenker geklemmt. sh



Mit diesen Speichenreflektoren wird man sicher nicht übersehen - denn sie leuchten in allen Richtungen.

- 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

GPS-Intensivtraining

Satellitenavigation mit GPS, also dem „Global Positioning System“, ist ein faszinierendes Hobby, das immer mehr Leute begeistert und auch bei Radfahrern häufiger zu sehen ist.

Die Navigation bei der Radtour und die vielfältigen Möglichkeiten der Tourenplanung am Computer sind nicht nur ein Eldorado für technikversierte Radler, sondern können auch hohe Anforderungen stellen. Unterschiedliche Standards bei digitalen Karten, der notwendigen Software und die vielfältigen Dateiformate sind nur ein Thema. Was steckt genau hinter GPX und OVL, wo liegen die Grenzen der jeweiligen Einsatzbereiche? Auch die Anwendung der verschiedenen erhältlichen GPS-Geräte muss geübt werden, und manche der unzähligen Eigenschaften findet man nicht so einfach heraus.

Nach den Einsteiger-Seminaren zur Satellitenavigation für Radler, die wir 2007 durchgeführt hatten, standen deshalb 2008 zwei GPS-Intensivtrainings für Fortgeschrittene an. Als Referent des Seminars, das im Infoladen in Friedrichshafen stattfand, war wieder Thomas Froitzheim eingeladen. Der Pionier der GPS-Navigation für Radfahrer und Spezialist für Kartographie ist hier die erste Wahl.

Somit blieb keine Frage der 12 Kursteilnehmer, die aus Friedrichshafen, aber auch von über 200 Kilometer angereist waren, unbeantwortet. Die vielen Informationen, Tipps und Tricks zum Umgang mit digitalen Karten und den gängigen Programmen konnten dabei stets am PC geübt werden.

Auch im Internet sind mittlerweile vielfältige Tourenangebote für GPS vor-

handen, doch auch hier waren die Tipps des Profis wichtig, um bei dem großen Angebot an Touren die Spreu vom Weizen unterscheiden zu können. Die Radtour mit GPS-Geräten war schließlich eine willkommene Abwechslung zum theoretischen Teil des Kurses. Dort wurde der vorher am PC erstellte Track bei der Tour nachgefahren und analysiert. bg

EUROBIKE
THE GLOBAL SHOW

LEADING THE TRENDS 09

Die weltweit führende Messe für Fahrräder, Equipment, Bekleidung, Reisen und mehr.

**Friedrichshafen
2 - 5. September 2009**

**Publikumstag
Sa, 5. September 2009**

Täglich 9.00 - 18.00 Uhr

www.eurobike-show.de

Bilder sagen mehr als tausend Worte



Am 4. Mai radelten wir über die Höhenzüge östlich von Ravensburg - im Bild die Waldburg.



Das Oberland mit Steinhausen und dem Federsee war Ziel der Tour am 13. April.



Ende Mai erkundeten sechs Radler die Werra von der Quelle bis zur Fulda.



Die traditionelle 3-Tages-Tour Mitte September hatte den Schwäbisch-Fränkischen Naturpark zum Ziel. Man sieht gut gelaunte Radler bei einer Pause auf einem Steinsofa.



Mit dem Rennrad ging's am 29. Juni durch den Hegau und über den Seerücken.



Die Rundtour über Bischofszell stieß am 27. April auf große Nachfrage.



Die Fahrt durch den Thurgau am 22. Juni führte auch über die Krumme Thurbrücke.



Die dreitägige Alpenrhein-Panoramatur Anfang Juli führte von Feldkirch nach Bregenz.



Bregenzer Wald und Oberallgäu waren am 1. Juni Ziel einer weiteren Rennradtour.



Höchsten, Heiligenberg und Gehrenberg wurden am 20. Juli erklommen.



Bei technischen Problemen finden sich stets viele helfende Hände.



Ende August lud eine dreitägige Mountainbiketour ins Toggenburg ein.



Bei der Fahrt ins Blaue am 12. Oktober kam auch das leibliche Wohl nicht zu kurz.

→ weiter von Seite 1

ADFC: Radfahren ist gesund, kostengünstig, umweltfreundlich und in der Stadt ohnehin das optimale Verkehrsmittel. Wie können wir noch mehr Menschen dafür begeistern?

Köhler: Das ist schwierig zu beantworten, letztendlich ist jeder Einzelne „seines eigenen Glückes Schmied“. Nach dem Motto „steter Tropfen höhlt den Stein“ gilt es kontinuierlich Überzeugungsarbeit zu leisten.

ADFC: Wie sehen Sie die Rolle des ADFC in der Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung, und was würden Sie dem ADFC gerne mit auf den Weg geben?

Köhler: Wir sind an einer konstruktiven Zusammenarbeit interessiert und haben ja deshalb einen Arbeitskreis mit dem ADFC eingerichtet. Gemäß dem Leitspruch „Der Ton macht die Musik“ sollten auch die Umgangsformen sein.

Fähre-Erlebnisse

Locker kommt der Urlaubsradler am Fährhafen Meersburg an. Nach der Labyrinthfahrt durch die Heerscharen von Fußgängern öffnet sich die Fährzufahrt: Eine erkennbare Fahrradspur gibt es leider nicht, deswegen schließt er sich mutig einem Insider an, der in hohem Tempo eine freie Autozufahrtspur zur Fähre hinunter bolzt. Eine breite Zufahrtsrampe tut sich auf. Wohlgefühl erfasst seinen Körper, der blaue See, die Segelschiffe und die schreienden Möwen bezaubern ihn. Doch plötzlich schnarrt die zackige Kommandostimme eines Fähresoldaten irgendwoher aus der Traumlandschaft: „Fahrräder nach links“. Vor Schreck zieht der Urlauber nach rechts. Der gestresste Fähresoldat ruft dem Orientierungslosen mit 120 dB Lautstärke „Haaalloo, links“ nach. Tatsächlich: Vorne sieht er eine Anhäufung von bunt gekleideten Radlern. Sein Ziel.

Hier vorne versucht jeder sein Gefährt optimal abzustellen. Bei 30 Rädern, auf engstem, eigentlich gar keinem Raum und ohne jede Markierung nicht einfach: Aufbocken oder anlehnen? Er entschließt sich für anlehnen - das bringt ihm den vernichtenden Blick des Nachbarn, der das Zerkratzen seines Heiligensbleches befürchtet. Er bückt sich, um den Schaden zu begutach-

ten, und seine Nase wird just mit den Auspuffgasen einer 1200er Motoguzzi belohnt, die sich zwischen die Velos gepresst hat. Zweirad ist Zweirad, allerdings bringt die Guzzi dem Fährmonopolisten mehr Umsatz.

Das Aufstellchaos ist beendet, die Insider verlassen ihre Räder und steigen aufs Aussichtsdeck. Die Einmalfahrer bleiben ängstlich stehen: Das sieht hier ja aus wie in Freiburg am Hauptbahnhof, da kann man doch nichts allein lassen...

Auf dem Oberdeck wird kassiert, ein vertragsrechtlicher Streit zwischen einem Radler mit Faltrad und dem Fährereinkassobevollmächtigten lässt die Umstehenden die Ohren spitzen: Ist das ein Fahrrad oder nicht? Neben ihm steht ein würdiger Herr mit ausdruckslosem Gesicht: Der denkt gar nichts, das ist sicher ein Politiker auf dem Weg zu einer mobilitätspolitischen Tagung.

Das Ziel Staad ist erreicht, ein bunter Haufen steht am Fährausgang in den Startlöchern. Der Schlagbaum geht hoch, alle haben's eilig, die Guzzi dreht auf 4000 U/min hoch und hat den schnellsten Start. Erleichtert starten die Radler durch, freuen sich, dass sie (noch) auf die Fähre durften. Die Möwen drehen kreischend ab: Da ist nichts mehr zu holen. jo

Radelspaß mit bodo

Seit 1. Januar bestehen Kooperationen mit den Nachbarverbänden DING und naldo.

Für die bodo-Kunden heißt das: Mit den bodo-Tages- und Fahrradkarten kommt man jetzt sogar bis Pfullendorf, Bad Saulgau und Ostrach, ohne einen zweiten Fahrschein zu lösen. Hier wurde ein echter Mehrwert geschaffen. Dazu kommt die Integration von Au-

lendorf in den DING-Verbund. Das heißt für alle Ausflügler, dass schon ab Aulendorf ein günstiger DING-Fahrschein Richtung Biberach/Ulm gelöst werden kann, zu den günstigen DING-Tarifen. Eine Fahrrad-Tageskarte des DING-Verbundes berechtigt für beliebig viele Fahrten im DING-Gebiet. Für einzelne Fahrten gibt es die Möglichkeit, einen Einzelfahrschein „Kind“ zu kaufen und damit das Fahrrad nur auf einer bestimmten Strecke mitzunehmen. Wer eine DING-Tageskarte nutzt, kann statt einer Person auch ein Fahrrad mitnehmen. Weitere Infos unter www.ding.eu

Wer im bodo-Gebiet mit der bodo-Tageskarte unterwegs ist, sollte darauf achten, dass für jedes Fahrrad auch eine zusätzliche Fahrrad-Tageskarte gelöst wird. Auf der Allgäu-Bahn, zwischen Bad Saulgau und Kißlegg sowie zwischen Marstetten-Aitrach und Wangen, ist die Fahrradmitnahme kostenlos.

Gruppen ab 6 Personen sollten sich unbedingt beim Verkehrsunternehmen rechtzeitig anmelden.

Fahrplan- und Tarifauskünfte

Aulendorf: 07525 / 9200-14
Ravensburg: 0751 / 2766
Weingarten: 0751 / 50922-0
Friedrichshafen: 07541 / 3013-0
Bad Waldsee: 07524 / 9738-0
Isny: 07562 / 984988
www.bahn.de www.3-loewen-takt.de

Gruppenreservierungsstelle der DB

Fax: 0711 / 2092-1997
Mail: gruS.Stuttgart@bahn.de

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

Telefonische Fahrplanauskunft rund um die Uhr bei 01805 / 77 99 66 (14 Cent/Min aus dem deutschen Festnetz; Mobilfunkpreise können abweichen)

bodo
bodensee-oberschwaben-verkehrsverbund

für Aufsteiger - die bodo Fahrradkarten

www.bodo.de



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

Impressum

Der Radler am See - Jahreszeitschrift des ADFC-Kreisverbandes Bodenseekreis Ausgabe 16, 2009

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

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

Redaktion:
Bernhard Glatthaar (bg), Hans Schöpf (hs), Gunthild Schulte-Hoppe (gs), Theo Mahler (tm), Jörg Ocker (jo), Stefan Huber (sh), Ralf Seuffert (rs), Stefan Valentin (sv), Martin Hulin (mh), Margarete Bareis (mb)

Fotos:
Bernhard Glatthaar, Gunthild Schulte-Hoppe, Hans Schöpf, Stefan Huber, Max Braun, Stephanie Glatthaar, Dagmar Buggle, Fritz Jähnichen, Paul Gundlach, Ralf Seuffert, Stefan Valentin, Ulrich Walz

Anzeigen:
Bernhard Glatthaar

Layout:
Felix von Kienlin, Roland Merz, Dietmar Selg, Bernhard Glatthaar, Gunthild Schulte-Hoppe

Druck: Druckhaus Müller

Auflage: 1.400 (FN), 600 (KN), 200 (RV)

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

www.ZWEIRAD-REINWALD.de
FAHRRADFACHGESCHÄFT AUF 500 m²

STEVENS SCOTT MERIDA
HERCULES CRESTA
Gudereit FLYER
EPPLE GU BICYCLES
PUKY

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

Fördermitglied
ADFC im

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

Radsport Senger
Kirchstraße 19/1, Kressbronn

Stadt Friedrichshafen
Rathausplatz 1, Friedrichshafen

Sterzai Bikes
Paulinenstraße 7, Friedrichshafen

Teuscher Bicycles
Markdorfer Straße 88, Kluferten

Zweirad Amann
Goldgasse 2-4, Ravensburg

Zweirad Reinwald
Heiligenberger Str. 111, Salem-Weild.