

der Radler am See

Sitzen Sie fest im Sattel?



Mobilität, die Spaß macht: Beim ELTERN TAXI kommt bei Vater und Sohn Freude auf.

Es war eine besondere Gelegenheit, die der ADFC elf Grundschulern und deren Eltern im Frühjahr 2009 anbot: Zwei Wochen bekamen sie kostenlos ein spezielles Tandem gestellt, um damit zur Schule und wohin auch immer zu fahren. Der Name ist bewusst gewählt: ELTERN TAXI soll die Alternative zum verbreiteten, motorisierten „Mamataxi“ sein.

Lesen Sie mehr über die Aktion auf Seite 9 dieser Ausgabe.

Das ELTERN TAXI ist ein gutes Beispiel für intelligente Mobilität, die Spaß macht. Wer die Vorteile des Radfahrens in der Stadt erkannt hat, pfeift auf Staus und Parkhäuser. Das Fahrrad ist in der Stadt das Verkehrsmittel der Zukunft. Kommunen, die das erkennen und Radfahren fördern, sind gut gerüstet für die Zukunft.

Der ADFC möchte noch mehr Menschen fürs Radfahren begeistern, und es ist sogar das erklärte Ziel der Bundes- und Landesregierung, den Radverkehrsanteil erheblich zu steigern, ja sogar zu verdoppeln. Dies hat die Landesregierung 2009 im Programm „Fahrradland Nr. 1“ festgeschrieben. Den Autoverkehr zu verdoppeln, das hat sich niemand auf die Fahnen geschrieben, denn so viel hat die Politik verstanden: Der Schaden, den der Autoverkehr verursacht, ist mittlerweile eines der drängenden Probleme in unserem Land. Das ändern auch keine vom ADAC oder Automobilverbänden in Auftrag gegebenen Studien mit anders lautendem Ergebnis. Fakt ist: Lärm und Feinstaub machen krank. Jeder Unfalltote und jeder Verletzte sind einer zu viel. Straßen verbinden nicht nur, sie zerschneiden Lebensräume und trennen Menschen.

Den Klimawandel, der auch vom motorisierten Verkehr angeheizt wird, lassen wir in diesem Zusammenhang lieber weg, diese lästige Spaßbremse. Wenn Sie jetzt immer noch nicht genug von den Negativschlagzeilen haben und weiterlesen, dann möchte ich - das betrifft den Bodenseekreis und insbesondere Friedrichshafen - den Bogen zum Flugverkehr spannen. Hier gibt es nämlich das politisch anerkannte Ziel der Verdoppelung der Fluggastzahlen des Bodensee-Airports.

Ist das ein Ziel, welches in die heutige Zeit passt? Wir hören zwar politische Sonntagsreden über Nachhaltigkeit, bestaunen aber gleichzeitig eine Politik, welche den Flugverkehr massiv subventioniert: An Investitionen in Millionenhöhe, an ebenso hohen Defiziten und Kapitalerhöhungen sowie der fehlenden Kerosinsteuer wird nicht gerüttelt. Auch ein Gefälligkeitsgutachten für die Flughafengesellschaft, das eine hohe Umwegrentabilität des Flughafens für die Region nachweist, kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Flugverkehr ein auf Kosten aller anderen Verkehrsarten hoch subventioniertes Verkehrsmittel ist.

Soll das ein Appell für den Verzicht aufs Fliegen sein? Nein, aber ein Appell für eine gerechte und ausgewogene Förderung aller Formen der Mobilität. Hier haben der Rad- und Fußverkehr und auch der öffentliche Verkehr den größten Nachholbedarf, nicht der Kfz-Verkehr, obwohl eine Lokalzeitung beinahe täglich versucht, dies der Bevölkerung einzutrichtern.

Macht es Sinn, auf unsere Politiker zu warten, bis sie die richtigen Weichenstellungen einleiten? Eher nicht, denn den meisten Parteien fehlt der Mut zur Veränderung. Das Meckern über Amis in ihren großen Schlitten oder über Chinesen und Inder, die alle auch Auto fahren möchten, hilft nicht weiter. Auch Elektroautos lösen keine Verkehrsprobleme, wenn sich die Fahrer nicht ändern. Der Strom kommt nicht aus der Steckdose, also wittert bereits die Atomlobby ein gutes Geschäft. Ergreifen wir also selbst die Initiative, indem wir das Angenehme mit dem Nützlichen verbinden (sagte Adam Opel): Steigen Sie um, und zwar aufs Fahrrad!
bg

Interview

In unserer Interview-Serie befragen wir Persönlichkeiten, die zum Radverkehr etwas zu sagen haben.

Bernhard Glatthaar befragte Oberbürgermeisterin Sabine Becker aus Überlingen am Bodensee:

ADFC: Frau Becker, wo fahren Sie am liebsten privat mit dem Fahrrad?



Becker: Rund um den See, weil man dort wenig Steigungen vorfindet, jederzeit aufs Schiff umsteigen oder eine Tourunterbrechung für ein Bad einlegen kann. Innerhalb der Stadt Überlingen, wenn es nicht regnet, aber dies ist dann meistens dienstlich motiviert.

ADFC: Welche Besonderheiten hat Überlingen seinen Radtouristen zu bieten?

Becker: Sämtliche Angebote von Überlingen können auch von Radtouristen genutzt werden, Überlingen ist idealer Ausgangspunkt für Ausflüge, da die Radmitnahme auf den Schiffen möglich ist.

Überlingen ist Startpunkt vom Bäder Radweg, unter www.baederradweg.de lassen sich die verschiedenen Touren- und Etappenbeschreibungen ausdrucken oder die GPS Daten herunterladen.

ADFC: Mit welchen Maßnahmen könnte man in Überlingen noch mehr Menschen zum Umsteigen vom Auto aufs Fahrrad motivieren?

Becker: In erster Linie ist es wichtig, das Bewusstsein der Menschen in Sachen Umwelt zu stärken und ihnen zu vermitteln, dass der Umstieg vom Auto auf das Fahrrad eine der effektivsten Klimaschutz-Maßnahmen ist und dass eine vermehrte Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel zur Steigerung der Umwelt- und Lebensqualität beiträgt.

... lesen Sie weiter auf Seite 12

Inhalt	
Radverkehr Bodenseekreis	2
Radverkehr Friedrichshafen	3 - 5
Fahrrad-Abstellanlagen	6
Ravensburg	7
Konstanz	8
Aktionen	9
2. Häfler Fahrradfestival	10
Tourenrückblick	11
Letzte Seite	12

Liebe Leser!

Sie halten die 17. Ausgabe des „Radler am See“ in Ihren Händen, Sie können sich darin über die Aktivitäten des ADFC informieren. Über Ihr Interesse, aber auch über Ihre Rückmeldung freuen wir uns.

Das Jahr 2010 ist für den Kreisverband Bodenseekreis Anlass, die letzten 20 Jahre als Ihre Interessenvertretung und als Veranstalter von geführten Radtouren zu resümieren. Wir denken dabei an zahlreiche Ereignisse, bei denen der ADFC eine maßgebliche Rolle gespielt hat:

Erinnern Sie sich noch an die Besetzung der Fähre nach Romanshorn durch den ADFC im Jahre 1995, womit wir die Reduzierung der Beförderungspreise für Radler durchsetzen konnten? Auch das beispielhafte Radverkehrskonzept der Stadt Friedrichshafen im Jahre 2001 oder die neue Fahrradwegweisung im Bodenseekreis (2007) wären ohne den ADFC nicht realisiert worden.

Seit dem ersten Tag des Bestehens des Kreisverbandes sind die geführten Radtouren das Aushängeschild des Vereins. Unser Angebot umfasst mittlerweile über 60 Touren im Jahr.

Eine große Bedeutung hat der 2005 in Friedrichshafen eröffnete Infoladen. Er ist mittlerweile der Zellkern unseres Kreisverbandes und sowohl für die Öffentlichkeit als auch für die Mitglieder ein wichtiger Anlaufpunkt.

Ich persönlich blicke auf 10 Jahre im Kreisvorstand zurück. Ein großes und motiviertes Team ermöglichte die Vielzahl der Aktivitäten, was auch an dem langjährigen überdurchschnittlichen Mitgliederwachstum zu erkennen ist. Der ADFC wird weiterhin gebraucht, denn die Radverkehrsförderung ist noch kein Selbstläufer, weder in den politischen Gremien noch in der Ver-

waltung. Die Welt braucht mehr Rad fahrende Menschen, um unsere Umwelt lebenswert und menschenwürdig zu erhalten. Daran arbeiten wir. Am liebsten zusammen mit Ihnen.



Ihr Bernhard Glatthaar
Kreisvorsitzender

1886 Aufkleber

Bodenseekreis. Die in den Jahren 2007 und 2008 vom Landkreis und den 23 Kreisgemeinden aufgestellte Fahrradwegweisung bewährt sich.

Dass die vielen Schilder eine laufende Pflege brauchen, das ist aus Gebieten bekannt, welche schon seit längerer Zeit eine Wegweisung dieser Qualität und Dichte haben, zum Beispiel Nordrhein-Westfalen oder die Schweiz.

Ausgehend von Beispielen aus NRW hatten wir dem Landratsamt vorgeschlagen, die Pfosten der Wegweiser mit einem Aufkleber zu versehen, auf dem die Kontaktadresse im Landratsamt abzulesen ist, falls jemand eine Beschädigung am Wegweiser melden möchte. Schäden an Schildern, zum Beispiel durch Vandalismus oder bei Ernte- und Forstarbeiten, sind leider unvermeidlich. Hier ist das Straßenbauamt auf Hinweise aus der Bevölkerung angewiesen.



So sieht einer der 1886 individuellen Aufkleber aus, hier am Standort „8222 1066“.

Da es für die Kreisverwaltung zu aufwändig war, die 1886 Pfosten nachträglich selbst mit Aufklebern zu versehen, boten wir an, dass ADFC-Mitglieder diese Aufgabe ehrenamtlich übernehmen könnten.

Im Rahmen einer mit dem Landratsamt vertraglich geregelten Kooperation schwärmten im Sommer 2009

Die Zeit war reif

Meckenbeuren. Die Idee war alt, die Zeit war jetzt reif: Seit Oktober stehen 12 Fahrradmietboxen am Bahnhof Meckenbeuren zur Verfügung.

Bereits 2003, nachdem in Friedrichshafen die ersten Fahrradboxen aufgestellt worden waren, hatte der ADFC den Wunsch nach Fahrradboxen am Bahnhof Meckenbeuren geäußert, damals erfolglos. Auch die Fraktion der BUS bohrte immer wieder nach, ohne Erfolg.

Im Jahr 2009 kam Bewegung in die Sache, denn im Rahmen des Projekts der Bahnhofsumgestaltung und des Kulturschuppens ergaben sich neue, auch finanzielle, Möglichkeiten. Der scheidende Bürgermeister Roland Weiß erkannte offensichtlich, dass dies der richtige Moment war, die Fahrradboxen endlich „durchzuboxen“. Plötzlich ging alles ganz schnell. Bei einem Ortstermin des Technischen Ausschusses waren die Gemeinderäte den Boxen gegenüber sehr aufgeschlossen, auch die Festlegung der Standorte war kein Problem.

Seit dem 1. Oktober 2009 vermietet



An jedem Wegweisungs-Pfosten wurde ein Aufkleber angebracht (im Bild unten).

16 ADFC-Mitglieder aus, um die Pfosten mit dem passenden Aufkleber zu versehen und jeden Schilderstandort zu fotografieren - somit erhielt das Straßenbauamt zusätzlich eine vollständige Fotodokumentation der gesamten Wegweisung im Landkreis. Die Aufkleber sind mit der individuellen achtstelligen Nummer des Standorts (z.B. 8222 1066) gekennzeichnet, damit das Landratsamt im Falle eines Hinweises aus der Bevölkerung die genaue Lage des Wegweisers schnell identifizieren kann. bg

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



Ihre Ansprechpartner:

Landkreis (Radwege außerorts, Wegweisung)

Rainer Schips, Straßenbauamt
Tel. 07541/204-5596
radwegweisung@bodenseekreis.de

Friedrichshafen (Stadtgebiet)

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



der ADFC nun im Auftrag der Gemeinde Meckenbeuren die 12 neuen Boxen an interessierte Radler. Nach wenigen Wochen waren bereits fast alle Boxen vermietet. bg

Kontakt:
RadBoxMeckenbeuren@adfc-bw.de

Die StVO-Novelle

Markdorf/Überlingen. Am 1. September 2009 trat die lang ersehnte Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) in Kraft. Einige für den Radverkehr wichtige Änderungen und Verbesserungen sind darin enthalten. Nach unseren Pressemitteilungen zur StVO wurden zwei Zeitungsredaktionen hellhörig und luden uns zum Ortstermin ein.

In Markdorf und Überlingen zeigten wir den Redakteuren an Beispielen vor Ort den neuen, größeren Handlungsspielraum der Verwaltung und die neuen Vorgaben der StVO, um Radfahren sicherer und komfortabler zu machen. In Markdorf gibt es an einigen Stellen konkreten Handlungsbedarf, wo das Schild „Radweg Ende“ zum Absteigen auffordert und keine weitere Verkehrsführung für den Radfahrer vorhanden oder erkennbar ist. So endet der Radweg aus Ittendorf an der Ravensburger Straße bei der Gutenbergstraße. An Stellen wie dieser fordert die neue StVO eine Lösung für den Radverkehr. Ein gutes Beispiel für die Ausleitung eines Radweges auf die Fahrbahn befindet sich gleich um die Ecke des genannten Negativbeispiels, nämlich an der Gutenbergstraße bei der Einmündung der Steinstraße.

Eine weitere Neuerung der StVO ist die Vorschrift, dass die Geschwindigkeit außerorts auf 70 km/h begrenzt werden muss, wenn Radverkehr anzu-

treffen ist, also wenn sich darauf zum Beispiel eine Radroute befindet. Dies ist der Fall in der Muldenbachstraße südlich des Wirthshofes, wo die ausgeschilderte Radroute nach Leimbach abzweigt und die Fahrbahn quert, auf der bisher noch 100 km/h erlaubt sind. Beim Pressetermin in Überlingen lag ein Schwerpunkt auf der Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr, konkret an der Krummebergstraße und Pfarrhofstraße. Die neue StVO ermöglicht eine Freigabe in Gegenrichtung nun deutlich leichter als bisher.

Aber auch in Überlingen gibt es Radwege, deren Ende für Radfahrer entweder umständlich oder gefährlich ist: Das beste Beispiel dafür ist der in Richtung Stadtmitte linksseitige Radweg an der Lippertsreuter Straße, der am Kreisverkehr beim Burgbergring endet, ohne dass eine Einleitung auf die Fahrbahn erkennbar oder vorhanden ist. Ein weiteres, berühmtes Beispiel für eine verwirrende Radverkehrsführung befindet sich am Bahnübergang in der Mühlenstraße. Gerade für Radtouristen ist diese unklare Stelle des Bodenseeradweges eine Zumutung.

Ob und wie schnell sich die neue StVO tatsächlich in besseren Radverkehrsführungen niederschlagen wird, das werden wir nicht nur in Markdorf und Überlingen genau beobachten. bg

Der erste Schritt

Daisendorf/Meersburg. Schon im Jahr 2003 wurde vom Straßenbauamt die Planung eines durchgehenden Radweges an der K7783 von Meersburg (Oberstadt) über Daisendorf nach Mühlhofen vorangetrieben. Die Chancen auf eine Realisierung waren zunächst nicht schlecht, doch die Absage aus Uhldingen-Mühlhofen, sich an den Kosten für den Abschnitt von Daisendorf bis Mühlhofen zu beteiligen, führte zur Einstellung der Aktivitäten.

Im Jahr 2009 wurde die Planung des Abschnitts zwischen Meersburg und Daisendorf wieder aufgenommen: Auf der Westseite der K7783 sollte vom Ortsende Daisendorf bis zum Kreisverkehr Allmendweg in Meersburg ein neuer Radweg errichtet werden. Denn der gegenläufige Fuß- und Radweg auf der Ostseite muss entlastet werden, da das Fahren auf der Gefällestrecke (bis zu 8%) mit den dadurch entstehenden Geschwindigkeiten auf einem 2,2 m breiten gegenläufigen Radweg nicht sicher ist.

Auch die zweimal erforderliche Querung in Fahrtrichtung Meersburg kann durch einen eigenen, auf der rechten Seite verlaufenden Radweg vermieden werden. Insofern konnte der ADFC diesem Radwegbauvorhaben grundsätzlich zustimmen.

Wir hatten dennoch einige Anmerkungen und erklärten folgenden Korrekturbedarf an der Planung:

- Radfahrstreifen statt Schutzstreifen an der Zufahrt zum Kreisverkehr
- Keine Verbreiterung der Straße
- Max. Tempo 70 km/h auf der K7783
- Keine Engstelle unter der B31
- Verbreiterung der Querunginsel
- Weiße Randmarkierungen
- Ergänzungen von Markierungen
- 100% ebene Übergänge

Nach diesem Radwegbau muss der Lückenschluss nach Uhldingen-Mühlhofen weiterverfolgt werden. Hier sollte zunächst mit wenig Aufwand der Feldweg Oberriederweg-Roggersberg fahrradtauglich hergestellt werden. bg

Gemeinsam voran

Bodenseekreis. Der im Januar 2008 erstmals einberufene „Runde Tisch Radverkehr Bodenseekreis“ tagte im Jahr 2009 im März. Weitere Sitzungen fanden nicht statt.

Ein Thema der Sitzung war der Vorschlag des ADFC, die bestehende Fahrradwegweisung in einem Pilotprojekt mit Mountainbike-Routen zu ergänzen. Hierzu kann sich der ADFC die Tourismusregion am Gehrenberg vorstellen. Auch die bestehende Kooperation des Landkreises mit der Bielefelder Verlagsanstalt (BVA) bei der ADFC-Regionalkarte Bodensee wurde diskutiert, da die ADFC-Regionalkarte 2009 in einer Neuauflage erschien.

Unser lang gehegter Wunsch, an zentralen Knotenpunkten des Radroutennetzes Informationstafeln mit Hinweisen auf das Wegweisungsnetz und radtouristisch wichtige Einrichtungen zu platzieren, war ebenfalls ein Thema.

Selbstverständlich wurde das Projekt der Pfostenaufkleber (siehe obenstehender Bericht) besprochen und vorbereitet.

Es wurde außerdem vereinbart, für die bisherigen Landkreis-Radtouren seit 2002 eine Bestandsaufnahme durchzuführen, inwieweit die vom ADFC vorgeschlagenen Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt wurden. bg

Alles im Griff!

Kennen Sie die neuen Ampelgriffe in Friedrichshafen? Die gelben Griffe, die im Herbst 2009 im Häfler Stadtgebiet an über 20 Kreuzungen montiert wurden, waren danach das Stadtgespräch Nummer eins. Die Ampelgriffe waren ein Vorschlag des ADFC, den der Erste Bürgermeister Dr. Köhler aufgriff und der im März vom Technischen Ausschuss gutgeheißen wurde. Der ADFC hatte zuvor eine Liste für mögliche Standorte für Ampelgriffe ausgearbeitet, diese Liste wurde von der Stadtverwaltung und der Polizei geprüft. Im Oktober wurden die ersten Griffe an der Friedrichstraße von der Stadt und dem ADFC der Öffentlichkeit vorgestellt, in den folgenden Wochen montierte das Baubetriebsamt nach und nach die insgesamt 60 Ampelgriffe



Einweihung der ersten Ampelgriffe in Friedrichshafen durch den Ersten Bürgermeister Dr. Stefan Köhler, Bernhard Glatthaar vom ADFC und den Leiter des städtischen Arbeitskreises Radverkehr, Hansjörg Röpnack (von links).

Kommentar

Wichtig ist, bei der Kostenfrage die Kirche im Dorf zu lassen: 2.200 Euro Materialkosten für 60 Ampelgriffe verschwinden im Etat des Straßenbaus! Zum Vergleich: Beim Millionengrab des vierstreifigen Ausbaus der Messestraße, bei dem zeitgleich zur Montage der Ampelgriffe über eine Million Euro städtischer Finanzmittel verbaut wurde, hatte sich niemand aufgeregt. Und das, obwohl es mit der alten dreistreifigen Fahrbahn bei der Eurobike und Fakuma gar keine Staus mehr gegeben hatte, weil die Messe nämlich die Öffnungszeiten erweitert und somit die An- und Abreisezeiten der Messebesucher entzerrt hatte!

im gesamten Stadtgebiet. Zeitgleich mit den ersten montierten Ampelgriffen kam die Meldung der Stadt, den jährlichen Seniorennachmittag aus Kostengründen zu streichen. Leserbriefe und Zeitungskommentare befassten sich mit den Ampelgriffen, welche von manchen Zeitgenossen für Geldverschwendung gehalten wurden (siehe Kommentar). Neben dem angenehmen Effekt, sich als Radler nicht mehr am Ampelmasten, sondern an einem schönen Griff festhalten zu können, ist die öffentliche

Wirkung der Ampelgriffe der entscheidende Aspekt: **Ampelgriffe sind Marketing fürs Radfahren!** Die an den Kreuzungen ins Auge stehenden gelben Ampelgriffe sind für Radler eine nette Geste, für Autofahrer aber die tägliche Erinnerung: „Steig um, rauf aufs Rad!“ Vielleicht liegt es auch an dieser emotionalen Botschaft der Ampelgriffe, dass die Kritik daran so übertrieben ausfiel. Denn an den 2.200 EUR kann es nicht gelegen haben. bg

Jahr zwei

Friedrichstraße - da war doch was? Im Jahr 2008 war die längst überfällige Machbarkeitsstudie erstellt und dem Gemeinderat unterbreitet worden. Das Ergebnis war: Eine Verbesserung der Situation für den Radverkehr ist machbar. Dann verschwand die Studie wieder in der Schublade. Das ist nicht nur schade, sondern fahrlässig, denn die Friedrichstraße ist das Sorgenkind des Radverkehrs in Friedrichshafen. Nirgends herrscht in der Radlersaison ein solches Chaos wie auf diesem gemeinsamen Fuß- und Radweg. Gerade in Zeiten gestrichener Haushaltsmittel für Baumaßnahmen könnte die Zeit sinnvoll genutzt werden, die längst überfällige Neuplanung des gesamten Bereiches der Friedrichstraße - einschließlich des Uferparks - voran zu treiben. Nicht nur die Belange des Radverkehrs erfordern eine wirksame Verbesserung, sondern auch für Fußgänger muss ein Konzept her. Denn die Friedrichstraße muss zur Flaniermeile und beliebten Radroute werden, statt als Transitstraße einer unerträglichen Blechlawine weiterhin das Stadtbild zu verschandeln und zu verlärmern. 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

AGFK - was ist das?

AGFK ist die Abkürzung für „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen“ in Baden-Württemberg. Der „Runde Tisch Radverkehr“, der 2007 bis 2008 im Innenministerium tagte und bei dem der ADFC in den beiden Arbeitskreisen intensiv mitarbeitete, empfahl in seinen Handlungsempfehlungen „Baden-Württemberg auf dem Weg zum Fahrradland Nr. 1“, dass die Kommunen sich nach dem Beispiel der AGFS aus Nordrhein-Westfalen zusammenschließen sollten. Ziel sollte sein, dass die bei der Radverkehrsförderung besonders engagierten Kommunen (Landkreise, Städte und Gemeinden) im Verbund den Radverkehr besser fördern können und sich vernetzen.

Die Stadt Friedrichshafen und auch der Landkreis Bodenseekreis waren bei der Gründung der AGFK mit dabei, denn die hiesigen Aktivitäten sind im Vergleich zu anderen Kommunen als vorbildlich zu bezeichnen, nicht zuletzt durch die Lobbyarbeit des ADFC. Als es allerdings darum ging, ob der ADFC in den Aufbau der AGFK eingebunden werden sollte, was unser ausdrücklicher Wunsch war, wollte die Stadt Friedrichshafen nichts davon wissen. Tatsache ist, dass die AGFK beim Runden Tisch Radverkehr vom ADFC angestoßen worden war. Vor diesem Hintergrund war die ablehnende Haltung der Stadt gegenüber der Einbeziehung des ADFC enttäuschend. bg

Wiederbelebung

Langjährige, aufmerksame Leser des „Radler am See“ haben es sicher schon bemerkt: Es wurde ruhig um das Radverkehrskonzept. Nicht erst seit der Haushaltssperre im Spätsommer 2009 wurde die Bremse angezogen, nein, es wurden schon in den letzten Jahren immer weniger Baumaßnahmen aus dem Konzept für den Radverkehr umgesetzt. Was sind die Ursachen dafür? Einerseits wurden in den ersten Jahren des Konzepts zunächst viele kleinere Maßnahmen - mit oft großer Wirkung - gebaut. Darunter waren Schutzstreifen und Umgestaltungen an Knotenpunkten. Die größeren Brocken, bei denen Geld und politischer Mut gefragt

sind, wurden mehrheitlich vertagt. Die bisher einzige Ausnahme: Der Kreisverkehr und die Hochstraße in Hofen. Andererseits ging es dem Radverkehrskonzept ähnlich wie T-City: Man hat schon mal was davon gehört, aber was steckt eigentlich dahinter? So geht es vielen Bürgern, aber auch Gemeinderäten, denn schließlich liegt die Beschlussfassung bereits 10 Jahre zurück, seither wurde das Kommunalparlament zweimal neu gewählt. Wir sind aber zuversichtlich, dass Baubürgermeister Dr. Köhler neuen Wind in die Sache bringen wird und den Gemeinderat, in dem viele neue Abgeordnete sitzen, für eine Fortsetzung begeistern kann. bg

www.ZWEIRAD-REINWALD.de
FAHRRADFACHGESCHÄFT AUF 500 m²

STEVENS SCOTT MERIDA
HERCULES CRESTA
Gudereit FLYER
EPPLE GT
BICYCLES

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

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

Die Wellness-Route



Auch Verliebte genießen die Fahrradstraße. Händchen halten, nun auch auf dem Fahrrad offiziell erlaubt.

Seit März 2009 ist die Schmidstraße in Friedrichshafen offiziell eine Fahrradstraße. Gerade für Radurlauber, die aus Westen kommen, ist es sehr erholend, nach einer kilometerlangen stressigen Fahrt an der B31 in die Schmidstraße geleitet zu werden. Kein ohrenbetäubender Autolärm mehr, sondern plötzlich stellen sich Ruhe und Entspannung ein. Endlich darf man nebeneinander fahren und kann wieder miteinander reden!

Denn das ist der einzige Unterschied für Radler zur vorherigen Situation: Radler dürfen auf einer Fahrradstraße offiziell nebeneinander fahren. Anliegern, die mit dem Auto unterwegs sind, ist die Zufahrt zur Schmidstraße natürlich weiterhin erlaubt. Dies ist am Zusatzschild „Anlieger frei“ erkennbar. Ansonsten gilt Tempo 30 für alle und natürlich gegenseitige Rücksicht, das Wichtigste im Straßenverkehr.

Für den ADFC Bodenseekreis, der die Idee zu dieser Fahrradstraße hatte, wird Friedrichshafen durch diese Fahrradstraße für Einheimische und Radur-

lauber als Fahrradstadt noch attraktiver. Eine Fahrradstraße ist ein klares Bekenntnis der Stadt, den Radverkehr nach Kräften zu unterstützen, und ein Signal an alle Bürger, das Fahrrad verstärkt zu benutzen. Doch noch ist die Fahrradstraße nicht in trockenen Tüchern: Sie wurde mit einer Probezeit von einem Jahr beschlossen, denn der Verkehrsausschuss hatte so seine Bedenken. Man muss wissen, dass der mächtige ADAC-Präsident Anlieger dieser Fahrradstraße ist.

„Auto muss wegen zwei Radfahrern langsamer fahren“ - ein untragbarer Zustand im Zeitalter des selbstgemachten Klimawandels?

Es wird spannend, wie der Gemeinderat und die Verwaltung das Probejahr bewerten werden, und ob sie den Mut besitzen, diese Fahrradstraße als sinnvollen Baustein der Radverkehrsförderung anzuerkennen. Denn auf einer Straße dem Radverkehr den Vorrang zu lassen, ist *mehr* als eine verkehrsrechtliche Anordnung. Es ist ein Bekenntnis zum Radverkehr. bg

Haben wir noch alle?

Was hat die Plakataktion für die B31-Umgehung in Friedrichshafen mit dem Radverkehr zu tun? Zunächst nicht

viel. Auf den zweiten Blick offenbart sie allerdings tiefe Einblicke in die Denkweise unserer Kommunalpolitiker



Das erste Plakat der B31-Kampagne in Friedrichshafen überraschte mit einem seltenen dämlichen Spruch.

Enttäuschend

Am 19. Oktober beschloss der Gemeinderat die neuen Sportförderrichtlinien. Eine Neufassung der Richtlinien war längst überfällig, das bewies schon der 200-seitige Abschlussbericht der Sportentwicklungsplanung 2006 aufgrund von Fakten und Umfragen in der Bevölkerung.

Ohne Sportvereine ihre Bedeutung in Abrede stellen zu wollen: Die heute vielfältigen Möglichkeiten an individuellen Freizeitsportarten werden von der Bevölkerung zunehmend genutzt und nachgefragt, Sportvereine verlieren dagegen an Bedeutung.

Als vorrangige Motive für sportliche Aktivität wurden von den Befragten Gesundheit, Fitness und Entspannung angegeben, Geselligkeit kam an zweiter Stelle, und das Streben nach Leistung und Wettkampf ist weniger wichtig. Bei den zehn am häufigsten ausgeübten Sport- und Bewegungsaktivitäten landete Radfahren auf Platz 1 (62% der Bürger fahren aktiv Rad). Fazit: Radfahren ist die Liebessportart der Häfler Bevölkerung.

Der Bericht zog außerdem klare Schlüsse: Bisher wurden von der Stadt einseitig leistungsorientierte Sportarten finanziell gefördert, auch die Bezu-

schussung von Neubauten wurde im Abschlussbericht kritisch gesehen. Es wurde stattdessen empfohlen, den gesundheitsrelevanten Bereich der individuellen Ausdauersportarten stärker zu fördern und die Bewegungsmöglichkeiten im Alltag, z.B. von Kindern, zu verbessern. Allerdings wurden diese Erkenntnisse der Sportentwicklungsplanung vom Gemeinderat ignoriert. Der Lobbyismus der mächtigen Sportvereine verfehlte seine Wirkung nicht, als der Gemeinderat nun die neuen Sportförderrichtlinien verabschiedete.

So werden trotz leerer Kassen weiterhin neue Hallen für Einzelsportarten mit hohen Summen aus Steuergeldern bezuschusst, während es in manchen Stadtteilen für Kinder keine Möglichkeit gibt, sich im Freien auszutoben. Und solange es im Stadtgebiet zu wenig kindgerechte Wege gibt, werden viele Kinder weiterhin vom „Mamataxi“ auf ihren täglichen Wegen befördert, anstatt zu Fuß zu gehen oder mit dem Fahrrad zu fahren.

Aber gerade in der Erziehung zur körperlichen Bewegung im Alltag liegt das größte Potential der Gesundheitsförderung. bg

Handmade in Germany



STERZAI
BIKES.COM
DAS PERFEKTE FAHRRAD



Tel. 07541 21271 www.sterzaibikes.com
Paulinenstraße 7 Friedrichshafen

und Straßenlobbyisten. Das erste, feierlich eröffnete Plakat der B31-Kampagne trug nämlich den Titel „Wir haben alles. Außer freie Fahrt.“

Dieser griffige Slogan stammt von Studenten der Zeppelin University. Genießen diese Studenten ihre Lehre beim Institut „Mobility Management“?

Falls ja, dann sollte einem Angst werden um den akademischen Nachwuchs. Falls nein, dann besteht noch Hoffnung, dass sich diese Studenten in den folgenden Semestern die nötigen Grundlagen der Verkehrswissenschaft aneignen können.

Haben wir wirklich alles?

Haben wir eine zweigleisige und elektrifizierte Gürtelbahn mit einer Bodensee-S-Bahn, haben wir durchgehende attraktive Radverkehrsnetze, haben wir sichere Schulwege für unsere Kinder? Eher nein. Sicher ist aber: Wir haben genügend Straßen, aber zu viele Autos, die darauf herumfahren, denn die Hälfte aller Autofahrten ist kürzer als 5 km. Betrachten wir dagegen die Verlärmung und Zerschneidung unserer Stadt durch unsere

Hauptstraßen, dann haben wir tatsächlich alles.

Freie Fahrt

Der motorisierte Verkehr hat auf der B31 fast immer freie Fahrt. Denn keine Straße ist dafür ausgelegt, Verkehrsspitzen völlig staufrei aufzunehmen. Wer auf einer Straße freie Fahrt fordert, dem ist jegliche Kompetenz auf dem Gebiet der Verkehrsplanung abzusprechen. Selbst der ADAC hat sich von seiner langjährigen Forderung „freie Fahrt für freie Bürger“ verabschiedet. Heute „freie Fahrt“ zu fordern entspricht einem neoliberalen Zeitgeist, der uns noch weiter in die Sackgasse führt, aus der viele Menschen bereits einen Ausweg zu suchen beginnen, während andere sich mit dem „weiter so“ zufrieden geben.

Ein kluger Mensch hat gesagt: *Es ist schwierig, mit den Menschen, welche die Probleme verursachen, nach den Lösungen zu suchen.* Deshalb brauchen wir für eine nachhaltige Gestaltung des Verkehrs neue Ideen und auch neue Köpfe. Auf jeden Fall keine solchen Plakate. bg

Eine gute Idee wurde Realität

Der Umbau des Radweges an der Zeppelinstraße (B31) von Manzell bis nach Friedrichshafen war die größte Radwegbaumaßnahme des Jahres 2009. Die Stadt trug circa 55.000 Euro für die Planung, die halbe Million für die Baukosten zahlte der Bund. Es ist selten, dass ein Radweg ausgehend von einer Idee des ADFC in diesem Umfang und dieser Qualität umgesetzt wird. Aus diesem Grund freut es uns besonders, dass der Ausbau des Radweges nun fertiggestellt werden konnte.

Im Jahre 2006 brachten wir beim Landkreis und im Arbeitskreis Radverkehr Friedrichshafen den Vorschlag ein, die auf zwei schmalen Asphaltstreifen getrennten Fuß- und Radwege in einen breiten gemeinsamen Fuß- und Radweg auszubauen. Denn der schmale Radweg und der daneben liegende Fußweg waren schon lange nicht mehr geeignet, die vielen Radler des Bodenseeradwegs aufzunehmen. Zusammen mit Inlineskatern war das Chaos perfekt. Auch wenn die Trennung des Radver-



Vorher: An der ehemaligen Tankstelle beim Reiherweg verlief der Radweg unübersichtlich und war oft zugeparkt.



Nachher: Die geradlinige Führung vor der Tankstelle verbessert auch die Situation an der Einmündung des Reiherwegs.



Vorher: An der westlichen Einfahrt des Seemooser Weges begannen die schmalen Streifen für Radler und Fußgänger.



Nachher: Der breite Fuß-/ und Rad und die neu gepflanzte Hecke für den Blend- und Spritzschutz sind ein Meilenstein.



Vorher: Beim Bahnhofpunkt am Landratsamt war vor allem die Rampe hinauf zur Zeppelinstraße für Radler untauglich.



Nachher: Zwei breite Rampen sind nicht nur für Radler, sondern auch für Rollstuhlfahrer eine wesentliche Verbesserung.

kehr vom Fußverkehr in aller Regel die beste Lösung ist, hier waren die beiden Streifen zu schmal. Es war praktisch auf langen Abschnitten kein gefahrloses Überholen anderer Radfahrer möglich.

Zwei kritische Bereiche waren außerdem die ehemalige Tankstelle an der Einmündung des Reiherwegs und der Bahnhofpunkt am Landratsamt.

Als harte Nuss sollte sich im Laufe der Planungen die ehemalige Tankstelle herausstellen, doch die Stadt konnte nach langen Verhandlungen mit dem Eigentümer die bestmögliche Führung für den Radverkehr durchsetzen. Beim Bahnhofpunkt am Landratsamt wurde die Querung der B31 für Radfahrer durch zwei komfortable Rampen deutlich verbessert.

Ein ungelöstes Problem sind die vielen Radler, zum Beispiel der Zeppelin-

University, die ab dem Reiherweg auf der falschen (linken) Seite Richtung Manzell fahren. Hier sollte eine Freigabe in Gegenrichtung geprüft werden. Folglich muss die Stadt sowohl mit Beschilderungen als auch mit baulichen Maßnahmen noch nacharbeiten, denn das Verbot wird auf Dauer schwer durchzusetzen sein.

Auf der Nordseite der Zeppelinstraße führte beim Starenweg der Radweg um eine ehemalige, nicht mehr benötigte Haltebucht herum, dadurch kamen Radfahrer wegen einer hohen Hecke erst direkt an der Einmündung ins Blickfeld von Autofahrern, die aus dem Starenweg in die B31 einfahren wollten. Durch die Auflösung der Haltebucht und die Verlagerung des Radweges an die Fahrbahn konnte die Sichtbeziehung wesentlich verbessert und die Sicherheit erhöht werden. bg



Vorher: Vor der Einmündung des Starenwegs in die Zeppelinstraße gab es eine Abbiegespur und Bushaltestelle.



Nachher: Auf Vorschlag des ADFC wurde die Bucht entfernt und der Fuß- und Radweg an die Fahrbahn verlegt.

Brückenschlag

Diese Diagnose hatte die Stadt im Jahr 2007 kalt erwischt: Die beiden Fuß- und Radbrücken neben den Bahngleisen über die Riedleparkstraße waren wegen Korrosionsschäden nicht mehr sicher begehbar und mussten gesperrt werden. Wegen des Sparzwanges wurde angedacht, die nördliche der beiden Brücken einzusparen. Diese Brücke ist zwar geringer frequentiert, stellt aber ebenfalls eine wichtige Route im Bahnhofsbereich für

Fußgänger dar. Für den Radverkehr könnte sie in Zukunft besonders interessant werden, wenn auf dem abgebauten Gleis Richtung Löwental eine Radtrasse realisiert werden könnte. Baubürgermeister Dr. Köhler setzte sich dafür ein, beide Brücken zu ersetzen. Die Kosten für die beiden neuen Brücken betragen 400.000 Euro. Im Herbst wurden die beiden modern gestalteten Brücken schließlich dem Verkehr übergeben. bg



Die beiden Brücken über die Riedleparkstraße (hier die südliche Brücke) sind wichtige Bausteine im Routennetz für Fußgänger und Radfahrer.

Radfahrer frei

Seit der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist es für die Verkehrsbehörden einfacher möglich, Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung zu öffnen. Sollten Sie also eine Einbahnstraße kennen, die noch nicht für Radfahrer freigegeben ist, freuen wir uns über Ihre Vorschläge, wir werden sie an die Verkehrsbehörde weiterleiten.

Die StVO legalisiert seit der Novelle endlich die Möglichkeit, ein Sackgassenschild (Zeichen 357 StVO) mit einem Zusatzpiktogramm so zu ergänzen, dass Radfahrer sofort erkennen, dass es keine Sackgasse für Radfahrer, sondern nur für Kraftfahrzeuge ist. In Friedrichshafen ist diese Kennzeichnung schon seit Jahren üblich - nicht ganz legal, aber pragmatisch.

Bei der Häfler Version des Sackgassenschildes wurde bisher ein Radwegschild (Zeichen 240 StVO, d.h. der gemeinsame Geh- und Radweg) eingefügt, was nicht im Sinne der StVO war, denn es muss ein *Fahrrad-Piktogramm*, also ein neutrales Fahrradsymbol sein. Wird nämlich ein StVO-Radwegschild eingefügt, müsste streng genommen am Ende der Sackgasse ein beschilderter Radweg begin-



nen, was nur in seltenen Fällen zutreffend ist. Hinzu kommt, dass die StVO seit 2009 die Verwendung der (blauen) Radwegschilder ausdrücklich einschränkt. Deshalb hat sich die Stadt entschlossen, zukünftig nur das Piktogramm zu verwenden. Die bestehenden Sackgassenschilder können sehr einfach und kostengünstig nachträglich mit einem Piktogramm beklebt werden. In anderen Städten hat das sogar der ADFC für die Stadt durchgeführt. bg

Felgenfresser oder Abstellanlage?

Bei der traditionellen ADFC-Radtour „Radlers Höhen und Tiefen in FN“ waren 2009 die Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet das Thema. Erstmals war der Erste Bürgermeister Dr. Stefan Köhler bei der Radtour mit dabei. Im Verlauf der Tour wurden Fahrradständer an Schulen, Geschäften und öffentlichen Bauten besichtigt, dabei zeigte sich, dass Friedrichshafen zahl-

reiche gute Abstellanlagen aufweist, dass es aber auch viele Stellen mit miserablen Abstellanlagen gibt. Leider zählten die Schulen durchgehend zu den schlechten Beispielen. Die Ziele der Radtour waren:

- Schulquartier
- Franziskusplatz
- Privathaus Hofener Straße
- Nahkauf Albrechtstraße

- Mädchenrealschule St. Elisabeth
- Post, Wissenswerkstatt
- K42, Zeppelin-Museum
- Marktkauf
- Bodensee-Center
- Stellplatzumwandlung an der Allmandstraße

Die ausführliche Dokumentation der Tour ist auf der ADFC-Homepage als Download verfügbar. bg



Eine Station der Tour war der Franziskusplatz mit den überfüllten Fahrradständern.

Ein toller Typ

Bei den gängigsten Fahrradständern handelt sich um folgende drei Typen:

- Reine Vorderradhalter
- Anlehnbügel
- Kombination aus Vorderrad- und Rahmenhalter

Reine **Vorderradhalter** sind völlig ungeeignet zum Abstellen von Fahrrädern, da sie direkten Kontakt zu den Speichen haben. Vorderradhalter fixieren das Vorderrad manchmal sogar in einer schrägen Lage, was Schäden am Rad geradezu provoziert. Vorderradhalter haben außerdem den Nachteil, dass das Anschließen des Rahmens nur erschwert oder überhaupt nicht möglich ist.



Ein Vorderradhalter, auch Felgenfresser genannt, am Franziskusplatz

Die Motive, **Anlehnbügel** aufzustellen, sind oftmals ästhetischer Natur. Anlehnbügel locken auch als scheinbar kostengünstige Lösungen. Für ein stand sicheres Abstellen von Fahrrädern sind sie allerdings nur eingeschränkt geeignet, da das Vorderrad nicht fixiert ist und das Fahrrad bei Seitenkräften (z.B. Wind, Kontakt mit Personen) kippen kann. Außerdem erschwert z.B. ein Fahrradkorb oder Kindersitz das Anlehnen. Bei Rahmen mit tiefem Einstieg besteht durch das Fehlen des Oberrohres außerdem ein zusätzliches Risiko des Kippens.

Ein weiterer Nachteil der Anlehnbügel



Die Anlehnbügel im Fahrradkeller des Karl-Maybach-Gymnasiums sind eine Fehlinvestition, denn fast kein Fahrrad wird an den Anlehnbügel angelehnt...

ist, dass der Fahrradrahmen direkten Kontakt zum metallischen Bügel hat und somit Lackschäden vorprogrammiert sind. Aus diesen Gründen lehnen viele Radler ihr Rad gar nicht an den

Anlehnbügel an, was zu einem unordentlichen Bild führt, das die ursprüngliche Absicht, eine optisch ansprechende Abstellanlage zu erstellen, oftmals ins Gegenteil verkehrt. Der einzige Vorteil der Anlehnbügel ist die Möglichkeit, den Rahmen anschließen zu können.

Der Fahrradparker „beta focus“ der Fa. Orion ist eine **Kombination aus Vorderrad- und Rahmenhalter** und hält das Fahrrad mit einer Dreipunktstützung: Das Vorderrad wird unten von zwei U-förmigen Halterungen oder einem Bügel fixiert, während die seitliche Abstützung des Rades an der Vorderradgabel erfolgt. Somit werden Kippräfte nur punktförmig in das Fahrrad eingeleitet, ohne Biegekräfte



Der „Orion beta focus“ an der Abstellanlage am Kirchplatz (Schanzstraße)

am Vorderrad zu erzeugen (wie es beim Vorderradhalter der Fall ist). Der Kontakt zur Gabel ist mit Kunststoffschonern geschützt. Der „beta focus“ ist aus diesen Gründen der Standard-Fahrradparker der Stadt Friedrichshafen. Kein anderes auf dem Markt erhältliches Modell vereint so viele Vorteile wie der „Orion beta focus“:

- Beste Stand- und Kippsicherheit der verschiedensten Fahrradtypen.
- Geringste Beschädigungsgefahr des Rades: Kein Verbiegen des Vorderades, kein Verheddern von Kabeln, keine Scheuerstellen am Rad.
- Ordentliches Erscheinungsbild, da die abgestellten Fahrräder parallel stehen.
- Guter Diebstahlschutz: Rahmen gut anschließbar.
- Kompatibilität der verschiedensten Fahrradtypen: Passend für alle gängigen Rahmengometrien, Kinderräder und auch Sondermodelle, mit oder ohne Federgabel, verschiedene Reifengrößen und -breiten.
- Modulares Konzept, d.h. einfach erweiterbar, veränderbar, versetzbar, in allen RAL-Farben erhältlich.
- Gutes Preis-Leistungsverhältnis: Keine Tiefbauarbeiten erforderlich, bei Änderungen versetzbar, keine Folgekosten.

Wir beraten Sie gerne und freuen uns auf Ihre Anfrage. bg

Bewährter Standard

Im Herbst wurden am Karl-Maybach-Gymnasium die Mehrzahl der Felgenfresser entfernt und über 100 Ständer des Typs „Orion beta focus“ aufgestellt. Das ist ein Grund zur Freude, denn dies sind die ersten vernünftigen Fahrradständer an einer Schule in Friedrichshafen! Wir hoffen nun auf Schulleiter, die bereit sind, ihre Investitionsmittel auch für neue Fahrradständer auszugeben.

Auch in der neu gestalteten Fußgängerzone in der Innenstadt sollten neue Fahrradständer aufgestellt werden.



Am Karl-Maybach-Gymnasium stehen seit Herbst 2009 die ersten „gescheiterten“ Fahrradständer an einer Häfler Schule!

Da die neuen Sitzbänke modern und unbequem gestaltet wurden, stand die Forderung von Einzelpersonen im Raum, ebenfalls „moderne“ Fahrradständer aufzustellen, also kantige Anlehnbügel. Eine intensive Diskussion über Design war die Folge. Über Geschmack lässt sich bekanntlich schön streiten, doch bei Fahrradständern sollten sachliche Gründe vorrangig berücksichtigt werden.

Der ADFC und der Arbeitskreis Radverkehr sprachen sich für den Orion-Standardständer aus, mit Erfolg. bg



Beinahe wären in der neu gestalteten Fußgängerzone neben den Folter-Sitzbänken nur Anlehnbügel aufgestellt worden.

Der Quantensprung

Im August wurden am Bodensee-Center 68 neue Fahrradständer aufgestellt. Den Stein ins Rollen hatte die vorausgegangene Radtour „Radlers Höhen und Tiefen“ gebracht, bei der wir die bisherigen Fahrradständer am Bodensee-Center kritisiert hatten (Bericht siehe oben).

Nach der Radtour vermittelte der Geschäftsführer des Stadtmarketings, Thomas Goldschmidt, dem ADFC den Kontakt zum Centermanagement des Bodensee-Centers, der Hahn Gruppe. In kürzester Zeit und in sehr kooperativer Weise wurde die neue Abstellanlage vor dem Haupteingang konzipiert. Der ADFC freut sich über die Bereitschaft der Hahn Gruppe, in eine bessere Abstellanlage zu investieren.

Es ist ein Quantensprung für alle Kunden des Bodensee-Centers, die mit dem Rad zum Einkaufen fahren: Endlich kann das Fahrrad sicher und bequem geparkt werden. Im „Orion beta focus“ können auch die unterschiedlichsten Fahrradtypen standsicher abgestellt werden. Dies ist wichtig, wenn die getätigten Einkäufe aufs Fahrrad geladen werden. Auch die großzügig bemessenen Abstände der Ständer erleichtern das Beladen von Fahrradkörben und Packtaschen.

Für den Eigentümer der Abstellanlage bieten sich ebenfalls Vorteile: Es ergibt sich ein ordentliches Erscheinungsbild, da die Fahrräder geordnet in gleichmä-

ßigen Abständen stehen. Aber auch die Kostenseite ist interessant: Es sind keine aufwändigen Tiefbauarbeiten erforderlich, und das modulare Konzept ermöglicht jederzeit eine Erweiterung oder Änderung der Anlage.

Der ADFC wünscht sich, dass nun auch andere Supermärkte, Geschäfte und Einzelhändler dem Beispiel des Bodensee-Centers folgen und mit modernen Abstellanlagen für Rad fahrende Kunden werben. bg



Sie freuen sich über die neuen Fahrradständer am Bodensee-Center (von links): Anna-Lena Schadow (Stadtmarketing), Erster Bürgermeister Dr. Stefan Köhler, Bernhard Glatthaar (ADFC).

Isny hängt Ravensburg und Weingarten ab

Weingarten/Ravensburg/Isny. Es gibt Bewegung in Sachen Radverkehr im Landkreis: In Bad Waldsee und in Isny wurden im Jahr 2009 neue Radverkehrskonzepte beschlossen bzw. erarbeitet.

Stillstand in Weingarten

Im Schulzentrum und in der Lägerstraße wird der Schutzstreifen nicht so angenommen wie gewünscht, weil auf der anderen Straßenseite ein breiter Fuß-/Radweg existiert. Deswegen aber die Umsetzung aller Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes aussetzen und ein Jahr Pause einzulegen, halten wir für überzogen. So täten der autogerechten „inneren“ Abt-Hyller-



Weingarten: Die Abt-Hyller-Straße ist autogerecht ausgebaut, Schutzstreifen täten hier gut.

Straße Schutzstreifen sehr gut, Platz dafür wäre vorhanden.

Offenbar ist für den Stillstand unter anderem die knappe Personalsituation bei der Stadtverwaltung ausschlaggebend. Die Konjunkturkrise tut das Übrige, so dass voraussichtlich auch 2010 ein Jahr ohne größere Investitionen sein wird. Dennoch: Einfache und kostengünstige Maßnahmen könnten wesentliche Verbesserungen bringen, wie etwa die Freigabe von Einbahnstraßen oder Teilen der Fußgängerzone (Zufahrt zum Kaufland).

Auch bei der Radwegweisung klaffen noch Lücken Richtung Wolfegg, Wangen und Ravensburg. Das Schild „Andere Richtungen“ am neugestalteten Münsterplatz führt zum Beispiel ins Nirwana. Der geplante zentrale Wegweiserstandort am Rathaus existiert schlicht und einfach nicht. Da hilft auch kein Suchen. Fündig müsste man in den Schubladen der Weingartner Stadtverwaltung werden - denn das detaillierte Konzept wurde bereits 2007 vom ADFC abgegeben.

Der damalige Einwand, es gäbe keine brauchbare Route von der Oberstadt Richtung Wolfegg, ist mit der Asphaltierung des Waldstückes der Köpfinger Straße nicht mehr aktuell. Auch die damals angeführte fehlende

Abstimmung mit Ravensburg darf keine zwei Jahre dauern.

Ravensburg blockt Agendagruppe ab

Auf Ravensburger Stadtgebiet sind ebenfalls Null Fortschritte beim Schließen der Wegweisungslücken zu beobachten. Seit dem Weggang von Herrn Dreyer, der bis 2008 der Ravensburger Verkehrsplaner war, beißt die Agendagruppe Radverkehr mit Ihren Vorschlägen zum Radverkehr bei der Stadtverwaltung auf Granit. Aber steter Tropfen höhlt auch den festesten Stein.

Neues Radverkehrskonzept in Isny

Wirklich erfreulich ist dagegen die Entwicklung in Isny: Im Oktober wurde im Technischen Ausschuss das Radver-

kehrskonzept vorgestellt, das von der ADFC-Ortsgruppe Isny unter Leitung von Robert Blaser-Sziede erarbeitet wurde. Es wurden die bestehende Verkehrssituation analysiert und Straßen und Wege in Rot-Gelb-Grün je nach Radtauglichkeit eingeteilt. Erstaunlich hoch war die Vergabe von Rot für schlechte Bedingungen für Radler.

Als wichtige Argumente für das neue Radkonzept wurden die Tourismus-Attraktivität (geplante Ferienanlage „Center Parcs“ in Leutkirch) und Umweltargumente genannt, insbesondere um die CO₂-Reduktion voranzutreiben (die Stadt Isny nimmt am European Energy Award teil). Über die Umsetzung des Konzeptes soll ein Arbeitskreis beraten. Wir alle hoffen auf positive Ergebnisse. sv



Radverkehrskonzept in Isny: In der Fußgängerzone ist Radfahren jetzt schon erlaubt.



Weingarten: Andere Richtungen - Wegweiser ins Nirwana.

SHIMANO SERVICE CENTER

AMANN

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

...da fahren alle drauf ab!

BICI | Wir wissen Rad



Liebfrauenstraße 39
88250 Weingarten
Tel: 0751 - 48671
info@bici-weingarten.de

Widerstand gegen Schutzstreifen

Bad Waldsee. Nach der Vorberatung des Radverkehrskonzeptes im Arbeitskreis Radverkehr wurde es im Gemeinderat Anfang 2009 einstimmig beschlossen.

Das rund 100 Maßnahmen umfassende Konzept soll in den nächsten 10 bis 15 Jahren umgesetzt werden. Erklärtes Ziel ist die Förderung des Radverkehrs. Ein erstes Paket 2009 bis 2012 enthält nahezu alle Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung des Schulzentrums.

Als erste Maßnahme wurden im Zusammenhang mit Straßenbauarbeiten in einer Straße beim Schulzentrum beidseitige Schutzstreifen vorbereitet. Eine Interessengemeinschaft aus rund 20 Anwohnern wehrt sich gegen die

Schutzstreifen, da ihnen Parkplätze vor ihren Grundstücken verloren gehen. Sie wollen die Verbreiterung des Gehweges zur Anlage eines Fuß- und Radweges und sind überzeugt davon, dass Radfahrer den Schutzstreifen nicht befahren werden.

Das Beispiel zeigt, dass die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes für Bad Waldsee ungewöhnlich und neu sind. Die Hintergründe für neuartige Radverkehrsanlagen sind vielen Bürgern nicht bekannt und die Veränderungen bringen Interessenskonflikte mit sich, wie in diesem Fall durch den Wegfall von bisherigen Parkmöglichkeiten.

Die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes in Bad Waldsee steht noch

ganz am Anfang, aber es wird bereits deutlich, dass eine sehr gute begleitende Öffentlichkeitsarbeit sinnvoll ist. Aus der Radweginitiative Bad Waldsee sind Ideen angedacht, wie zum Beispiel das Angebot von öffentlichen Radtouren in Nachbarstädte, um umgesetzte Maßnahmen abzuradeln, die Vorbild für Bad Waldsee sein können. Oder Touren in Bad Waldsee, um die geplanten Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes bekannt zu machen und Hintergrundwissen zu vermitteln. Eine enge Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung und die Wiederbelebung des AK Radverkehr könnten hierbei hilfreich sein! Bad Waldsee startet durch, muss aber nun dran bleiben, damit es sich nicht „verfährt“! mb

Infotag bei Siemens

Großbetriebe haben in Konstanz immer größeren Seltenheitswert und so war es sehr erfreulich, dass die Betriebsratsvorsitzende von Siemens-dematic auf uns zukam mit der Bitte, an einem Informationstag über das Radfahren in allen seinen Aspekten teilzunehmen.

Auf dem Betriebsgelände und zusammen mit der Betriebsärztin, dem Roten Kreuz, der Feuerwehr, der Polizei, Ergotherapeuten und anderen Institutionen wurde breit gefächert darüber informiert, wie gesund, umweltfreundlich und nachhaltig die Benutzung des Fahrrads auf dem Weg zur Arbeit sowie in der Freizeit ist.

Für uns vom ADFC eine Selbstverständlichkeit, hat es uns doch überrascht, wie viele MitarbeiterInnen der

Fa. Siemens schon regelmäßig und zu allen Jahreszeiten das Rad benutzen. So drehten sich die Gespräche besonders um technische Details und touristische Ziele, aber auch um die Radwegnetzgestaltung in Konstanz.

Siemens liegt in unmittelbarer Nähe des Radwegs entlang der Bahnlinie. Durch den Ausbau der B33 zum Autobahnzubringer und durch den Wegfall des dort bisher zur Reichenau führenden Radwegs wird sich diese Route an der Bahnlinie im Konstanzer Radwegnetz zur Hauptachse nach Allensbach, Radolfzell und Singen entwickeln.

2010 wollen wir uns dann wieder wie 2008 den Senioren zuwenden und mit dem Seniorenzentrum Konstanz eine Einführung in das Thema „Elektro- rad“ veranstalten. rs



Beim Fahrrad-Informationstag bei Siemens war auch der ADFC mit einem Infostand vertreten.

Licht-Aktion in Konstanz

Wie jedes Jahr standen auch 2009 Mitglieder der ADFC-Kreisgruppe Konstanz-Radolfzell Anfang November an der Südseite der Radlerbrücke in Konstanz und machten Radfahrer auf mangelhafte Beleuchtung aufmerksam.

Diese Aktion hat jedes Jahr einen besonderen Reiz, einmal sieht man vor lauter Nebel die Radler gar nicht, einmal schneit's. 2009 war es jedoch klar und trocken.

Die Sachlage bleibt aber immer die gleiche: Zwar werden es nach unserem Eindruck jedes Jahr weniger, die ohne irgendeine Beleuchtung unterwegs sind, es bleiben aber noch genug, die man dann bei einem kurzen Halt auf die Gefährlichkeit solchen Verhaltens hinweisen kann. Wir wollen nicht Polizei spielen, aber auf die bei einer regulären Kontrolle anfallenden Bußgelder weisen wir doch hin.

Dabei ergeben sich angeregte Gespräche um den allgemeinen technischen



Oft ist eine defekte Beleuchtung schnell repariert, wie hier bei der Lichtaktion des ADFC, doch leider fehlt immer noch an zu vielen Fahrrädern jegliche Lichtanlage.

Zustand der Räder, und viele Radler lassen sich gerne informieren und noch lieber natürlich kleine Defekte an der Lichtanlage sofort von unseren technischen „Helferlein“ abstellen. rs

EUROBIKE
THE GLOBAL SHOW

LEADING THE TRENDS 10

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

Friedrichshafen
1. – 4. September 2010

Publikumstag
4. September 2010

Mi-Fr 8.30 – 18.30 Uhr
Sa 9 – 18 Uhr

www.eurobike-show.de



MESSE FRIEDRICHSHAFEN

Neue Mobilität

Direkt neben dem ADFC-Infoladen entsteht im Winter 2009/10 eine Mobilitätszentrale, für die ein Verein seit über 10 Jahren gekämpft hatte.

Nachdem der Bahnhofsturm schon seit 2006 eingerüstet war, soll es hier nun schneller gehen: Im Frühjahr 2010 können Kunden und Gäste der Stadt Konstanz die Tickets der Deutschen Bahn und die Billets der SBB an dem selben Ort erwerben.

Im linken Flügel des alten Bahnhofsgebäudes soll darüber hinaus die Tourist-Information untergebracht werden und andere Organisationen wie das Car-Sharing eine Möglichkeit zur Kundeninformation bekommen.

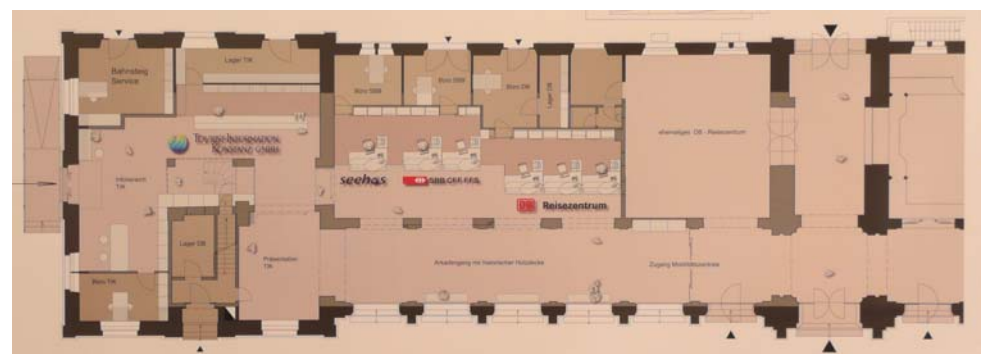
Der alte Schweizer Bahnhof wird dann geräumt, die Planungen über die Neunutzung des Gebäudes laufen an. Vielleicht bekommen wir ja bald eine Fahrrad-Station in Konstanz!

Natürlich bedarf es dann auch einer Umgestaltung der Infrastruktur des Bahnhofes: Als Radfahrer schafft man es nicht, auf die Gleise 2 oder 3 zu

kommen, außer man zwingt sich in die wenig einladende Unterführung, die keinerlei Schubhilfe aufweist. Und dies in einem Bahnhof der größten fahrradtouristischen Destinationen Deutschlands! Die von der Stadt erstellte neue Überführungsbrücke zum See hat wegen der Kostenübertretung vorerst keinen Aufzug auf die andern Gleise erhalten.

Die DB AG wird diesen Problemen mit Unterstützung der Stadt in unmittelbarer Zukunft nachgehen, so äußerten sich jedenfalls die Spitzen der DB Station&Service Baden-Württemberg und Vertreter der Konzernspitze aus Berlin bei der kleinen Spatenstichfeier am 06.11.2009.

Aber jetzt freuen wir uns erst einmal auf die neue Mobilitätszentrale, die wir vom ADFC als gute Nachbarn empfinden. Sollte dann auch noch die Begegnungszone vor dem Bahnhof Wirklichkeit werden, wäre in Konstanz für umweltfreundliche Mobilität aller Art ein großer Schritt nach vorne getan! rs



Der Grundriss der neuen Mobilitätszentrale am Bahnhof in Konstanz.

Kultur-Rädele

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



ELTERN TAXI



So fing es an: 11 Tandems warteten am 20. April auf ihre Fahrer.

Eine Aktion der besonderen Art bot der ADFC in Friedrichshafen vom 20. April bis 5. Mai 2009: Das ELTERN TAXI. Elf Familien mit Kindern in der 2. bis 4. Klasse von sechs Häfler Grundschulen bekamen zwei Wochen lang kostenlos ein Eltern-Kind-Tandem zur Verfügung gestellt, um damit ihre täglichen Wege mit einem Kind zurückzulegen. Diese Aktion nach Friedrichshafen zu holen, war schon länger geplant, 2009 klappte es schließlich. Die Schirmherrschaft übernahm Bürgermeister Peter Hauswald.



Schon die Probefahrt beim Start der Aktion machte den Teilnehmern der Aktion sichtbar Spaß.

Initiator der Aktion ELTERN TAXI ist das Unternehmen Zwei plus zwei aus Köln, das die Tandems zur Verfügung gestellt hatte. Seit fünfzehn Jahren entwickelt und vertreibt das Unternehmen Tandems und Fahrradanhänger und setzt sich darüber hinaus für eine familienfreundliche und fahrradorientierte Verkehrspolitik ein. Die Aktion ELTERN TAXI ist eine pfiffi-

ge Möglichkeit, wie Eltern und Kinder zusammen mit dem Fahrrad in der Stadt ihre Wege zurücklegen können - auch als Vorbild für viele, die das leider noch zu oft mit dem Auto tun. Denn mit dem Fahrrad ist man in der Stadt schneller unterwegs, es macht Spaß, spart Geld, ist umweltfreundlich und gesund. Stau und Parkplatzsuche gehören mit dem Fahrrad für immer der Vergangenheit an. Das Fahrradgeschäft BICI aus Weingarten übernahm während des Akti-



Eine Hälfte der Familie Hauke dreht ihre letzten Kurven auf dem Schulhof der Pestalozzi-Schule, bevor das ELTERN TAXI nach zwei erlebnisreichen Wochen wieder abgegeben werden musste.

onszeitraums die technische Betreuung der Räder. Wer bei der ELTERN TAXI-Aktion nicht zum Zuge kam oder auch andere Modelle probieren möchte, kann bei BICI jederzeit Tandems Probe fahren oder mieten. bg

www.elterntaxi.de
www.zweipluszwei.com

Das Recht

Es ist ein Thema, das alle interessiert oder betrifft: Verkehrsrecht für Radfahrer.

Der Infoabend im ADFC-Infoladen am 5. Mai stieß auf großes Interesse, der Raum war voll belegt.

Hans Schöpf, Rechtsanwalt aus Tettang, referierte zunächst über grundsätzliche Vorschriften der Straßenverkehrsordnung, die insbesondere für Radfahrer wichtig sind. Welche Fehler sind bei Radfahrern besonders verbreitet? Was ist erlaubt, was ist verboten? Die Grenzen zwischen rechtstreuem Verhalten und Improvisation sind für Laien oftmals unscharf, denn manche Verkehrsführungen können für Radfahrer gar nicht ohne Ordnungswidrigkeit befahren werden. An mehreren Bildbeispielen aus der Region konnte Hans Schöpf die Problematik anschaulich aufzeigen.

Dass problematische Radverkehrsanlagen oft auch ein verkehrspolitisches Thema sind, kam ebenfalls zur Sprache. Doch dies war nicht vorrangiges Thema dieses Infoabends. Darauf wird beim nächsten Infoabend im Jahr 2010 näher eingegangen. bg

Nächster Termin:
Verkehrsrecht für Radfahrer
6. Mai 2010, 19 Uhr, Infoladen



Hans Schöpf, der Referent, bei seinem Vortrag im voll besetzten Infoladen.

Der Code

Immer mehr Radfahrer erkennen, dass die Fahrradcodierung ein guter Diebstahlschutz ist. Vor allem hochwertige oder besonders lieb gewordene Fahrräder sollten mit dem persönlichen Code versehen werden.

Dieser 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.

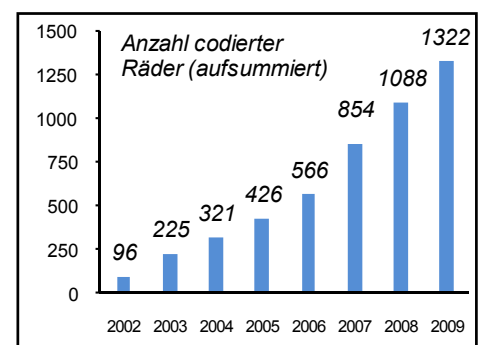
Die anonyme Rahmennummer, die in jedem Rad mehr oder weniger gut lesbar ist, kann dies nicht leisten.

Die Codieraktionen des ADFC, die in Kooperation mit der Polizei und mit Fahrradhändlern stattfinden, werden gut angenommen:

- Polizeirevier Friedrichshafen und Überlingen
- Fahrrad Dämpfle Meckenbeuren
- fredy's Radshop Markdorf
- Fahrrad Hienerwadel Markdorf
- Zweirad Filo Langenargen

Auch im Infoladen oder bei den Fahrradgebrauchtmärkten in Friedrichshafen und Tettang - Theo Mahler und sein Team sind fleißig unterwegs.

So wurden seit 2002 genau 1322 Fahrräder codiert! bg



Eine starke Leistung für die Diebstahlprävention: Von 2002 bis 2009 wurden vom ADFC Bodenseekreis 1322 Fahrräder codiert.

Ferienaktion

Erstmals war der ADFC 2009 beim Ferienprogramm der Stadt Friedrichshafen dabei. Weil die Polizei aus personellen Gründen den Fahrradparcours nicht mehr anbieten konnte, wurden wir von der Stadt gefragt, ob wir in der Schreieneschule eine Aktion für Kinder anbieten könnten. Ein kleines ADFC-Team machte sich Gedanken über mögliche Aktionen und was Kinder interessieren könnte. Da der bisherige Fahrradparcours stets gerne angenommen wurde, übernahmen wir die Ausrüstung von der Polizei



Beim Fahrradparcours konnten die Kinder ihre Geschicklichkeit testen.

und boten den Kindern die Möglichkeit, ihre Geschicklichkeit zu testen und sich mit anderen Kindern zu messen. Ein weiteres Angebot war es, das Flicker eines Plattens zu lernen und zu üben.

Das Fahrrad-Ferienprogramm machte den Kindern und auch den Aktiven des ADFC Spaß. Wir freuen uns auf die nächste Ferienaktion. bg



Auch das Flicker eines Plattens will gelernt sein.

- 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



Fahrradfestival zieht 5000 Besucher an

Das 2. Häfler Fahrradfestival 2009 im Graf-Zeppelin-Haus war ein voller Erfolg. Bis zu 5000 Besucher kamen, um sich über die neuesten Trends rund ums Fahrrad zu informieren.

„Eine wunderbare Gelegenheit, sich sachkundig zu machen“, fand Landrat Lothar Wölfle, der als Schirmherr die Veranstaltung eröffnete und sich beeindruckt zeigte, was sich in der Fahrradbranche getan hat. Das Fahrradfestival sei ein Zeichen dafür, dass der Radverkehr in Friedrichshafen und im Bodenseekreis eine wichtige Stellung einnehme.

Den Mittelpunkt der Veranstaltung bildeten 13 Fahrradhändler aus Friedrichshafen und Umgebung, die ihre neuesten Modelle präsentierten. Außer Fahrrädern für Kinder, Trekking- und Mountainbikes sowie Stadträdern stan-

den besonders Elektroräder hoch im Kurs. Aber auch an historischen Fahrrädern war das Interesse groß. „Die Resonanz war wesentlich größer als letztes Jahr“, freut sich Georg Schmitz vom Verein „Historische Fahrräder“.

Im Gegensatz dazu ging's am ADFC-Stand ganz modern zu. Unter anderem wurden dort in Kooperation mit Marine-sport Kösling GPS-Geräte demonstriert, die bei der Fahrradtour für die richtige Orientierung sorgen sollen.

Das 2. Häfler Fahrradfestival war eine rundum gelungene Sache. „Wir hatten einen großen Zustrom und eine höhere Resonanz als letztes Jahr“, freuten sich ADFC-Kreisvorsitzender Bernhard Glatthaar und Organisator Ralf Hoppe nach Ende der Veranstaltung. Auch die Aussteller waren mit dem Besucherinteresse sehr zufrieden.





Die 3-stündigen Rennrad-Feierabendtouren führen oft bis in die Nachbarkreise LI oder RV.



Bei der Tobeltour wurden die Tobel bis Schmalegg unsicher gemacht.



Beim Neueinsteigertreffen in Überlingen wurde anschließend noch geradelt.



Fröhliche Radfahrerinnen waren bei der Radtour zum Wildwest-Treffen nach Nenzingen anzutreffen (Termin 2010: 3. Juni). Da muss man hin...



Die Strecke der Rennradtour nach Hunderringen (Donau) war 150 km lang.



Die bike&hike-Tour auf die Sulzfluh (Gipfel im Hintergrund) fand leider bei Nebel statt.



Bei der Fahrt ins Blaue wurde auch die Landwirtschaft besichtigt.



Eine dreitägige MTB-Tour hatte das Prättigau als Ziel, hier der Weg zum Scalettapass.



Die zweite dreitägige MTB-Tour führte durch Vorarlberg, im Hintergrund der Diedamskopf.



Der Höhepunkt der Tour nach Kreenheinstetten: Die Schwäbischen Highland-Games. Kräftige Männer in Schottenröcken messen sich jedes Jahr im Zweikampf unter anderem beim „Rundballarolla“ (Bild links), „Stoiwuchta (Mitte) oder dem beliebten „Schlammratscha“ (rechts), wo sich die Gladiatoren mit nassen Strohsäcken bekämpfen. Termin 2010: 5. September.

Interview

Fortsetzung von Seite 1

Auch eine Sauberhaltung und kontinuierliche Pflege von Radwegen sowie die Trennung von Rad- und Fußwegen wird zu einer höheren Akzeptanz beitragen. Des Weiteren ist eine gute und



lückenlose Beschilderung unumgänglich. Gerade für Überlingen mit seiner interessanten topografischen Lage, wäre eine bessere Vermarktung von E-Bikes von Vorteil. Vielen bisher eventuell weniger ambitionierten Radfahrern und vor allem auch älteren Menschen wird durch diese neue und einfache Technik das Radfahren immens erleichtert oder gar überhaupt erst möglich gemacht.

ADFC: Wo ist Überlingen bereits vorbildlich, was die Infrastruktur für Radfahrer betrifft?

Becker: Als vorbildlich kann man die Einrichtung der "Fahrradgaragen" an der Nordseite des Parkhauses Stadtmitte bezeichnen. Die Vermietung findet über die Stadtwerke Überlingen GmbH statt. Zu erwähnen wäre hierbei auch die Schiffsverbindung für Radtouristen und Pendler von Überlingen nach Wallhausen und zurück (ganzjährig mit Zuschuss der Stadt ÜB). Daneben gibt es in den Ferien noch das Angebot der "Herberge" in der Obertorstraße. Noch ganz aktuell ist die neue Fußgänger- und Radfahrerbrücke bei der Waldorfschule, welche dort einen großen Mosaikstein bei der Vernetzung der dort bestehenden Radwegebeziehungen darstellt und ein größtmögliches Maß an Verkehrssicherheit bietet.

ADFC: Teilen Sie unsere Auffassung, dass der Radverkehr in Überlingen neu ins Bewusstsein der Politik und Verwaltung gerückt werden muss? Befürworten Sie die Einbindung des ADFC, zum Beispiel in einem Arbeitskreis Radverkehr?

Becker: Die Stadt Überlingen ist bemüht, die Belange der Radfahrer im Rahmen von Straßenplanungen zu berücksichtigen (z. B. Radweg entlang der Rengoldshäuser Straße, Lückenschluss des Radweges entlang der Lippertsreuter Straße -innerorts-). Der Radverkehr und seine Förderung gehört sicherlich auch in Überlingen immer wieder ins Bewusstsein gerückt. Sofern ein Arbeitskreis Radverkehr gegründet werden sollte, gehört eine Beteiligung des ADFC selbstverständlich dazu.

ADFC: Herzlichen Dank für das Interview.

Die Fragen stellte Bernhard Glatthaar.

Aufstand im Dunkeln

Jeder zweite Radfahrer fährt ohne Licht, hat der ADAC ermittelt und ist tief empört. Auch rote Ampeln haben für viele Radler oft nur empfehlenden Charakter. Die Zahl der Unfälle von Fahrradfahrern zeigt, wie lebensgefährlich das ist.

Leider hat der Münchner Benzinesen-Club nicht gefragt, was der Grund für so viel Renitenz sein könnte. Sie hat ihre Ursache in einem Verkehrssystem, das Radfahrer seit Jahrzehnten ins Abseits stellt und sie täglich mit immer schnelleren, schwereren und monströseren Fahrzeugen konfrontiert. Die Rammstangen der Four-Wheel-Drives und die irren Abmessungen der 40-Tonnen-Monstertrucks, die jetzt -siehe Koalitionsvertrag - noch größer werden sollen, die tägliche Aggression im Todeskampf um Parklücke und Poleposition - dies alles bedroht den Radfahrer nicht nur unbewusst, sondern sehr direkt.

Fakt ist, dass sich die Knautschzone des Radlers auf die Länge seiner Nase beschränkt. Auf durchlöchernde Radwege und Minispuren abgedrängt, ver-

kehrspolitisch marginalisiert und im Verkehrsalltag immer mit einem Bein im Krankenhaus, rebelliert der Radfahrer auf seine Art und Weise: Er kündigt der Straßenverkehrsordnung die Gefolgschaft auf.

Wir leben in einer Republik, die als Autoland gilt, das zuweilen von Autokanzlern regiert wird und das in seiner Autofixierung mit der Abwrackprämie gerade komplett den Verstand verloren hat. Aber von den Radlern erwarten wir jederzeit Vernunft und Gesetzestreue. Und wenn sie schon unter die Räder der Vorstadtpanzer kommen, dann bitte mit Reflexionsstreifen und surrender Lichtmaschine.

Diese Gesellschaft muss das gesündeste, erschwänglichste, eleganteste, leiseste und einzig emissionsfreie Verkehrsmittel endlich ernst nehmen.

Merke: Radfahrer sind sexy, gesund und sehen gut aus. Nur manchmal sind sie mausetot. mk

Manfred Kriener ist Chefredakteur des neuen Umweltmagazins "zeozwei"

Verdienter Ruhestand

15 Jahre aktive Mitarbeit bei der Gestaltung des „Radler am See“ liegen hinter ihm: Felix von Kienlin.

Er hat die Zeitschrift seit den Anfangsjahren des Kreisverbandes bis ins Jahr 2009 maßgeblich mitgestaltet und das

Layout und den Druck verantwortet. Die heutige Form im großen Zeitungsformat wurde von ihm maßgeblich mitentwickelt. Vielen Dank dafür!

Für Felix rückt Markus Barthold nach. Willkommen im Redaktionsteam! bg



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
Adenauerplatz 1, Friedrichshafen

Sterzai Bikes
Paulinenstraße 7, Friedrichshafen

Teuscher Bicycles
Markdorfer Straße 88, Kluffern

Zweirad Amann
Goldgasse 2-4, Ravensburg

Zweirad Reinwald
Heiligenberger Str. 111, Salem-Weild.



Die Hochzeit des Jahres: Sabine und Arthur Wetzel wurden bei der Fahrt mit der Fahrrad-Rikscha von Ailingen nach Friedrichshafen von zahlreichen ADFC-Mitgliedern eskortiert.



Oberschwaben erkunden – mit dem 3-Löwen-Takt Radexpress

Erstmals verkehrt 2010 an ausgewählten Sonntagen der 3-Löwen-Takt Radexpress „Oberschwaben“ auf der Güterzug-Strecke Aulendorf – Bad Waldsee – Bad Wurzach. Steigen Sie ein und genießen Sie die reizvolle oberöberschwäbische Landschaft und die vielen Sehenswürdigkeiten und Ausflugsziele entlang der Strecke. Die Mitnahme von Fahrrädern ist im Radexpress kostenlos möglich.



Der 3-Löwen-Takt Radexpress fährt 2010 an folgenden Sonntagen nach Fahrplan:
4. Juli, 1. August, 8. August, 15. August, 22. August, 29. August, 5. September, 12. September, 19. September und 3. Oktober

Auf Entdeckungsreise mit der bodo-Tageskarte – gültig für bis zu 5 Personen!

Baden-Württemberg

3-LOWEN-TAKT

Unsere Fahrgastkarte ist in Leih

01805-779966

www.bodo.de



Impressum

Der Radler am See - Jahreszeitschrift des ADFC-Kreisverbandes Bodenseekreis
Ausgabe 17, 2010

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), Gunthild Schulte-Hoppe (gs), Ralf Seuffert (rs), Stefan Valentin (sv), Margarete Bareis (mb), Manfred Kriener (mk)

Fotos:

Bernhard Glatthaar, Gunthild Schulte-Hoppe, Christian Ahlswede, Willy Schuster, Stefan Huber, Stephanie Glatthaar, Ralf Seuffert, Karl-Heinz Berner, Stefan Valentin, Robert Blaser-Sziede, Andrea Gärtner

Anzeigen:

Bernhard Glatthaar

Layout:

Roland Merz, Gunthild Schulte-Hoppe, Bernhard Glatthaar, Markus Barthold

Druck: Druckhaus Müller

Auflage: 1.400 (FN), 600 (KN), 250 (RV)

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



Rauf aufs Rad
mit dem ADFC

Sparen Sie jetzt mit dabei! Gründe gibt's genug:

- Mehrere Vorteile, die gerne Rad fahren
- Einfluss nehmen auf sanftere und sichere Straßen
- Beratung zu Recht, Versicherung, Technik/Reparatur
- Tourenpläne für Deutschland und darüber hinaus

Jetzt Mitglied werden!
Startpaket für alle Ausfahrten

Infoline 0421/34 62 90
www.adfc.de