

Fahrradland statt Autosommer



Bei Baustellen, hier am Bodensee-Radweg in Immenstaad, zeigt sich der Stellenwert des Radverkehrs: Radfahrer werden abrupt ausgebremst. Eine gelb markierte Ausleitung auf die Fahrbahn und Tempo 30 während der Bauzeit wären die bessere Lösung gewesen.

Die Landesregierung hat für 2011 den „Automobilsommer“ ausgerufen, denn 125 Jahre Automobil müssen gefeiert werden. Die Internationale Bodensee Tourismus GmbH (IBT) will diesen Anlass nutzen, automobile Gäste an den See zu locken. Bei 53% Tagestourismus, der am Bodensee ermittelt wurde, kann man sich die Blechlawine, die sich Richtung Bodensee wälzt, schon plastisch vorstellen. Sanfter Tourismus sieht anders aus.

Friedrichshafen, Hagnau, Meckenbeuren und viele anderen Gemeinden kommen 365 Tage im Jahr in den Genuss eines „Automobilsommers“: Straßen, die die Stadt zerschneiden und die Landschaft verunstalten. Verkehr,

der unerträglichen Lärm erzeugt und Menschen krank macht. Doch das Auto an sich ist nichts Schlechtes, denn es kommt auf den Fahrer an.

Jeder einzelne mobile Mensch und mündige Konsument entscheidet täglich mehrfach darüber, wie viel Verkehr auf unseren Straßen herrscht. Kompliziert wird es, wenn wir die Wege unserer Nahrungsmittel und Konsumartikel analysieren und uns entscheiden, den Transportterror dieser Waren nicht mehr zu unterstützen. Viel einfacher ist es dagegen, wenn wir über unsere täglichen und meistens recht kurzen Wege nachdenken: Das Fahrrad wartet darauf, in die Pedale getreten zu werden.

Baden-Württemberg

Baden-Württemberg möchte Fahrradland Nr. 1 in Deutschland werden und den Radverkehrsanteil verdoppeln. Erste vorsichtige Schritte wurden 2010 getan, so wurde zum Beispiel die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) gegründet.

Friedrichshafen

Friedrichshafen ist Gründungsmitglied der AGFK, aber als ehemalige Vorzeigestadt in Sachen Radverkehrsförderung mittlerweile ins Mittelfeld abgefallen. Offiziell liegt dies am fehlenden Geld, doch selbst im Jahr 2009, als die Stadt nahe der Pleite war, wurde noch viel Geld für unnötigen Straßenausbau ausgegeben (siehe Seite 7). 2010 wurde in Friedrichshafen keine einzige Verbesserungsmaßnahme für den Radverkehr umgesetzt, das gab's seit 15 Jahren nicht mehr.

Ein Meilenstein in der Verkehrspolitik ist der Lärmaktionsplan, der für den Straßenverkehr zukünftig nachts Tempo 30 und sogar Straßensperrungen auf Durchgangsstraßen bringen wird. Das ist gut für die lärmgeplagten Anwohner, doch es wäre konsequent gewesen, gleichzeitig durch eine massive Förderung des Radverkehrs zu beginnen, den hausgemachten Autoverkehr aufs Fahrrad zu verlagern.

Inhalt

Radverkehr Bodenseekreis	2 - 4
Konstanz	5
Radverkehr Friedrichshafen	6 - 7
Ravensburg	8
Veranstaltungen	9
E-Mobilität	10
Tourenrückblick	11
Letzte Seite	12

Überlingen

In Überlingen wurde 2010 auf Vorschlag des ADFC der Arbeitskreis Radverkehr gegründet. Wir sind gespannt, welches Arbeitsprogramm sich der Arbeitskreis vornehmen wird und ob die Überlinger Kommunalpolitik zukünftig stärker als bisher die Anliegen des Radverkehrs berücksichtigen wird (siehe Seite 3).

Meckenbeuren

Meckenbeuren startete interessante Aktivitäten zum Thema E-Mobilität für Fahrräder. 2011 sollen konkrete Schritte unter anderem zur Einrichtung einer Solartankstelle und Ausschilderung von Radrouten für Pedelecs gemacht werden. Der ADFC ist hier in beratender Funktion eingebunden und lieferte auch den Vorschlag für zukünftige Pedelec-Routen (siehe Seite 10).

Immenstaad

Das Regierungspräsidium Tübingen (RP) ist immer gut für eine Überraschung. So wurde 2010 am Dornierknoten eine Planung ohne Kenntnis der örtlichen Verhältnisse vorgelegt, Vorschläge lokaler Experten wurden ignoriert. Vor allem für den Bodensee-Radweg, der zukünftig den Dornierknoten auf der Südseite in beiden Richtungen queren wird, forderten wir eine bessere Routenführung, aber das RP ging nicht auf unsere Vorschläge ein (siehe Seite 4). Kurz vor Redaktionsschluss erreichte uns Ende Januar 2011 schließlich die Nachricht aus dem RP, dass die Planung des Dornierknotens doch noch geändert wird und die Querung der EADS-Zufahrt für Radfahrer sicherer gestaltet wird. Dies ist - nach einem Jahr hartnäckiger Lobbyarbeit - ein Erfolg für den ADFC!

Bodenseekreis

Bedenklich stellte sich die Entwicklung auf Landkreisebene dar. Der ADFC kündigte 2010 die Mitarbeit im Runden Tisch Radverkehr auf (siehe Seite 2), denn wir wollten die anhaltende Tatenlosigkeit des Landratsamtes nicht mehr länger mittragen. Außerdem wurde uns immer wieder signalisiert, dass unsere Vorschläge nicht erwünscht sind. Deshalb trafen wir die Entscheidung, die langjährige Zusammenarbeit auszusetzen und die Öffentlichkeit über das mangelhafte Engagement des Landratsamtes zu informieren. bg

Interview

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

Antje von Dewitz, Geschäftsführerin von VAUDE in Tettngang, beantwortet Fragen von Bernhard Glatthaar.

ADFC: Was schätzen Sie persönlich am Radfahren besonders?



Von Dewitz: Ich genieße es sehr, Landschaften und Regionen auf dem Rad zu „erfahren“. Für mich ist das ein intensives Erleben von Land und Leuten, die ich gegenüber Radfahrern immer als sehr aufgeschlossen erlebe. Ich fühle mich einer Landschaft stärker verbunden, wenn ich sie mir „erradelt“ habe. Eigentlich wollte ich daher auch nach dem Studium mit meinem Lebenspartner ein Jahr mit dem Fahrrad um die ganze Welt fahren. Die Ankunft unserer Tochter Julie hat uns dann aber einen Strich durch die Rechnung gemacht. Als Baby hat sie das Radfahren lautstark abgelehnt. Heute sind Radtouren für uns und unsere vier Kinder ein schönes, gemeinschaftliches und aktives Familienerlebnis.

ADFC: Wie beurteilen Sie die Bedeutung des Radtourismus in der Region Bodensee und welche Potentiale sind aus Ihrer Sicht noch nicht ausgeschöpft?

Von Dewitz: Die Tour um den Bodensee ist zu Recht eine der schönsten und auch beliebtesten Strecken Deutschlands. Nicht ausgeschöpftes Potential liegt im Oberschwäbischen Hinterland mit den vielen kleinen Seen, den alten Obstbaumbeständen in der sanft hügeligen Landschaft. Ich kann mir gut vorstellen, dass diese Region durch die steigende Beliebtheit von E-Bikes verstärkten Zulauf erfahren wird.

ADFC: VAUDE wurde von BAUM e.V. als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber ausgezeichnet. Mit welchen Maßnahmen motivieren Sie Ihre Mitarbeiter bereits heute, das Fahrrad zu benutzen, und welche Anreize planen Sie für die Zukunft? Welchen Nutzen versprechen Sie sich davon für Ihr Unternehmen?

Von Dewitz: Radfahren ist für uns als Bike-Marke quasi eine „Kernkompetenz“. Wer gern und häufig selbst mit dem Rad fährt, kann Produkte dafür auch kompetenter entwickeln und vermarkten. Zum anderen liegt uns natürlich sehr viel an gesunden und ausgeglichenen Mitarbeitern.

... lesen Sie weiter auf Seite 12



EUROBIKE
THE GLOBAL SHOW

Friedrichshafen
31. Aug. – 3. Sept. 2011

PUBLIKUMSTAG
3. September 2011

Erleben Sie die weltgrößte
Fahrradmessen

- Über 1.100 Aussteller aus 42 Ländern
- Alle Neuheiten der kommenden Saison
- HOLIDAY ON BIKE Bike Reisemarkt
- EUROBIKE Fashion Show
- MTB- und BMX-Parcours, E-Bike-, Pedelec- und Liegerad-Testparcours u.v.m.



www.eurobike-show.de

Der Bodenseekreis verschläft den Fahrrad-Boom

Bodenseekreis. Im August traf der ADFC-Kreisvorstand nach reiflicher Überlegung eine Entscheidung, die hart, aber notwendig war: Wir kündigten die Mitarbeit beim Runden Tisch im Landratsamt auf.

Es war uns trotz großem ehrenamtlichen Engagements nicht gelungen, in diesem Gremium etwas für den Radverkehr zu bewegen. Der Punkt war erreicht, die Öffentlichkeit darüber zu informieren, dass der Landkreis wenig Interesse an der Förderung des Radverkehrs zeigt.

Die Bedeutung des Radfahrens in der Gesellschaft und vor allem am Bodensee, einer der beliebtesten Urlaubsgegenden Europas, wird vom Landkreis völlig unterschätzt. Unzählige Regionen in Deutschland und im Ausland haben dagegen erkannt, wie wichtig Fahrradfahren und der Fahrradtourismus im Besonderen ist, und engagieren sich zum Beispiel beim Ausbau von Radwegen oder bieten für Radfahrer zugeschnittene Dienstleistungen an.

Ein weiterer Kritikpunkt von uns war, dass vom Landratsamt wichtige Verbesserungen nicht umgesetzt und Vereinbarungen nicht eingehalten wurden. Statt der vereinbarten drei Sitzungen des Runden Tisches pro Jahr hatte seit März 2009 kein Treffen mehr stattgefunden, es war also über 15 Monate lang Funkstille.



Wegweisung für Tourenradler und Mountainbiker - in der Schweiz eine Selbstverständlichkeit, im Bodenseekreis unmöglich.

Seit der Aufstellung der kreisweiten Wegweisung für Radfahrer in den Jahren 2007 und 2008 waren keine Fortschritte mehr erkennbar. 2009 konnten wir das Landratsamt zwar davon überzeugen, die Wegweisungsposten mit Aufklebern zu versehen, und setzten dieses Projekt in Zusammenarbeit und im Einvernehmen mit dem Landkreis um. Daraus entwickelte sich unser Angebot, für den Landkreis die fortlaufende Qualitätssicherung der 1886 Wegweiser auf einem Routennetz von

927 km Länge ehrenamtlich zu übernehmen. Dieses Angebot wurde leider ausgeschlagen, zu konkreten Verhandlungen kam es gar nicht erst. Andere Landkreise würden so ein Angebot mit Handkuss annehmen!

Ein Rückblick: Erste Kontakte zum Landratsamt liegen gute 10 Jahre zurück. Ein Meilenstein war im Jahr 2001 der Start der Landkreis-Radtouren des ADFC zusammen mit Vertretern der Kreisbehörden. Die damalige Dezerntin für Verkehr, Sabine Reiser, und Wilfried Franke von der Kreisentwicklung pflegten von Anfang an einen konstruktiven und unaufgeregten Umgang mit dem ADFC. In den jährlichen gemeinsamen Radtouren wurden in gutem Klima auch schwierige Themen diskutiert.

Darüber hinaus kamen auch immer wieder Vorschläge des ADFC zur Umsetzung, zum Beispiel die Asphaltierung des Weges von Immenstaad nach Kirchberg oder die Fahrradampel über die B30 westlich der Schussenbrücke.

Die Zusammenarbeit des ADFC mit dem Landratsamt wurde dann Anfang 2008 auf eine neue Basis gestellt, als auf Vorschlag des ADFC der Runde Tisch Radverkehr gegründet wurde. Die Hoffnung des ADFC war, dass der regelmäßige Austausch mit den zuständigen Ämtern einen positiven Effekt auf die Förderung des Radverkehrs hätte und Projekte besser voranbringen würde.

So war zum Beispiel ein langjähriger Vorschlag des ADFC, Informationstafeln an touristisch wichtigen Orten aufzustellen, um ortsunkundigen Radfahrern das vorbildlich ausgeschilderte Routennetz im Bodenseekreis vorzustellen. Leider hat das Landratsamt diese leicht umzusetzenden Maßnahmen, die in anderen Regionen seit Jahren selbstverständlich sind, für den Radtourismus nie angepackt.

Ein weiterer Vorschlag des ADFC, am Gehrenberg im Rahmen eines Pilotprojektes Mountainbike-Strecken für Touren-Biker auszuschildern, wurde im Runden Tisch zerredet und schließlich zu den Akten gelegt. Ein Blick in die benachbarte Schweiz, wo solche Infotafeln zum Standard gehören und Velofahrer jeder Couleur - auch Mountainbiker - in den Genuss von beschildderten Wegen kommen, zeigt, wie es in fortschrittlichen Regionen laufen kann.

Wider Erwarten wurde trotz des Runden Tisches die Zusammenarbeit



Infotafeln sind in der Schweiz eine Selbstverständlichkeit. Die Eidgenossen sind uns wieder einmal um Welten voraus: Wanderland, Veloland, Mountainbikeland, Skatingland, Kanuland. Nördlich des Bodensees herrscht im Vergleich dazu noch Tourismus-Steinzeit.

schwieriger statt einfacher. Es wurde uns zunehmend der Eindruck vermittelt, dass die Beteiligung des ADFC als Ideengeber und aktiver Partner am Runden Tisch Radverkehr verwaltungsintern nicht gewünscht war.

Im April 2010 sagte der Landrat schließlich die Landkreis-Radtour ab mit dem Hinweis auf kritische Textpassagen im Radler am See, die nicht seiner Auffassung entsprachen. Damit wurde vom Landrat eine Veranstaltung beerdigt, welche über die Jahre erst eine tragfähige Grundlage für die Zusammenarbeit seiner Verwaltung mit dem ADFC ermöglicht hatte.

Nüchtern betrachtet kann man aber auch zum Schluss kommen, dass der

Landkreis nicht länger vom ADFC auf seine Untätigkeit bei der Radverkehrsförderung hingewiesen werden wollte. Das macht den Ausstieg des Landkreises wiederum verständlich, diese Verweigerungshaltung ist dennoch ein Rückschritt und wirft den Radverkehr im Bodenseekreis um Jahre zurück. Der ADFC steht dem Landkreis weiterhin als Partner bereit, eine verbindliche Zusammenarbeit auf Augenhöhe ist hierzu aber Voraussetzung. Zahlreiche Kommunalverwaltungen und politische Gruppierungen im Bodenseekreis und darüber hinaus schätzen die Zusammenarbeit mit dem ADFC und nehmen unsere Vorschläge und Denkanstöße gerne an. bg

Der Radverkehr in Daisendorf hat's schwer

Daisendorf. Wie viele andere Gemeinden kämpft auch Daisendorf seit Jahren für eine bessere Radwegeanbindung. Die Probleme und Verzögerungen sind typisch für die Zaghaftheit der Politik und die Langsamkeit der Entscheidungsfindung. 2010 wurde sogar der Landrat offiziell nach Daisendorf eingeladen, um ihm die Probleme der Radwegsituation zu erläutern. Nun gibt es erste Anzeichen für Verbesserungen.

Es gibt vier wichtige Routen von Daisendorf in benachbarte Ortschaften:

Nach Norden führt die K7783 über Gebhardsweiler nach Mühlhofen. Hier liegt die Planung eines straßenbegleitenden Radweges seit 2004 auf Eis,

weil damals die Finanzierung am Widerstand aus Uhldingen-Mühlhofen gescheitert war. Im heutigen Zustand ist diese Kreisstraße nicht für den Freizeitverkehr geeignet, trotzdem ist die Route mangels Alternative offiziell für den Radverkehr ausgeschildert.

Der ADFC hält die K7783 nach wie vor für eine wichtige Radroute und sieht weiterhin den Bedarf für den Bau des Radweges, welcher auch in der Radwegenetzkonzeption des Landkreises enthalten ist. Doch ohne die Bereitschaft von Uhldingen-Mühlhofen zur Mitfinanzierung wird leider nichts aus diesem Radwegbau werden.

Bei der Strecke nach Baitenhausen im Osten Daisendorfs gibt es keinen nen-

nenswerten Handlungsbedarf. Dies ist ebenfalls eine ausgeschilderte Radroute.

Die Route nach Meersburg im Süden führt entlang der K7783 und unter der B31 hindurch zum Kreisverkehr am Allmendweg und hat als Schulweg eine hohe Bedeutung, weshalb ein Radweg auch im vordringlichen Bedarf der Radwegenetzkonzeption steht. Auf diesem Streckenabschnitt besteht zwar bereits auf der östlichen Straßenseite ein Fuß-/Radweg, welcher aber für Beidrichtungsverkehr zu schmal ist. Sowohl der Landkreis als auch Meersburg und Daisendorf unterstützen den Bau eines weiteren Radweges auf der westlichen Straßenseite. 2009 wurde

eine Planung vorgestellt.

Warum wurde dieser Radweg immer noch nicht gebaut? Der Landkreis baut seit 2007 im gesamten Landkreis keine Radwege an Kreisstraßen mehr, denn das bisherige *Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz* (GVFG) zur Förderung des kommunalen Straßenbaus lief 2006 im Zuge der Föderalismusreform aus. Der Landkreis wartet nun seit 2007 darauf, dass das Land Baden-Württemberg endlich ein Nachfolgegesetz und damit einen neuen Fördertopf auf den Weg bringt. Dieses Gesetz trägt den Titel *Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz*, kurz LGVFG, und wurde Ende 2010 vom Landtag verabschiedet.

- Fortsetzung auf Seite 3 -

- Fortsetzung von Seite 2 -

Somit steht 2011 dem Bau des Radweges von Daisendorf nach Meersburg eigentlich nichts mehr im Wege. Einige Punkte der Planung des Radweges an der K7783 nach Meersburg sind aus unserer Sicht kritikwürdig. Der Landkreis möchte die heute 6 Meter breite Fahrbahn auf 6,5 Meter verbreitern. Der ADFC lehnt diese Verbreiterung der K7783 ab und auch Meersburg und Daisendorf halten die Verbreiterung für unnötig und kontraproduktiv. Denn sie verleitet nicht nur zu höheren Geschwindigkeiten der Kfz auf der kurzen Strecke, sondern die verbreiterte Fahrbahn führt unter der Brücke der B31 zu einer Engstelle des Radweges von 1,57 Meter! Auf einer Gefällestrecke ein zu hohes Gefahrenpotential, wie wir finden! Doch auch hier liegt das Problem im System. Der Radwegbau an der K7783 allein ist zu billig und wäre nicht förderfähig, deshalb müssen die Kosten durch unnötige Baumaßnahmen - also die Straßenverbreiterung - ange-

hoben werden! Der ADFC weist das Land seit Jahren darauf hin, dass die Bagatellgrenze von 200.000 EUR für den Bau von Radwegen viel zu hoch ist. Leider ohne Erfolg.

Die vierte Route über den Oberriederweg nach Oberuhldingen ist derzeit noch nicht ausgeschildert. Trotz einer kurzen Steigung von etwa 80 Höhenmetern ist dieser straßenferne Feldweg gut als Freizeitrouten geeignet. Der ADFC hatte vorgeschlagen, diese Route als Alternativstrecke in das beschilderte Routennetz aufzunehmen. Nach langen Diskussionen einigten sich die Gemeinden Daisendorf und Uhldingen-Mühlhofen im Jahr 2010 darauf, den Weg zu befestigen. Dieser Ausbau sollte förderfähig sein, denn das neue LGVFG gilt auch für straßenferne Radwege.

Diese unterschiedlichen Probleme von Radwegprojekten zeigen, wie abhängig eine Gemeinde von der Verkehrspolitik des Landes und des Landkrei-

ses ist. Mit dem neuen LGVFG ist ein erster Schritt gemacht, doch nun gilt es, den Investitionsstau aufzulösen,

der sich im Landkreis angesammelt hat, und die dringend erforderlichen Radwege zu bauen. bg



Übersichtsplan des geplanten Radwegbaus an der K7783 von Daisendorf nach Meersburg.

In Baden-Württemberg wurden der Bau von Radwegen bisher nur im Zusammenhang mit förderungsfähigen Straßenbauvorhaben bezuschusst. In Zukunft soll auch die Förderung von selbstständig geführten Radwegen und Radverkehrsanlagen in kommunaler Baulast möglich sein. Voraussetzung für eine Förderung ist insbesondere, dass der Bedarf durch qualifizierte Radverkehrspläne oder entsprechende Fachkonzepte nachgewiesen ist.

Auszug aus dem Entwurf des 2010 verabschiedeten Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG). Die Endfassung lag zum Redaktionsschluss noch nicht vor.

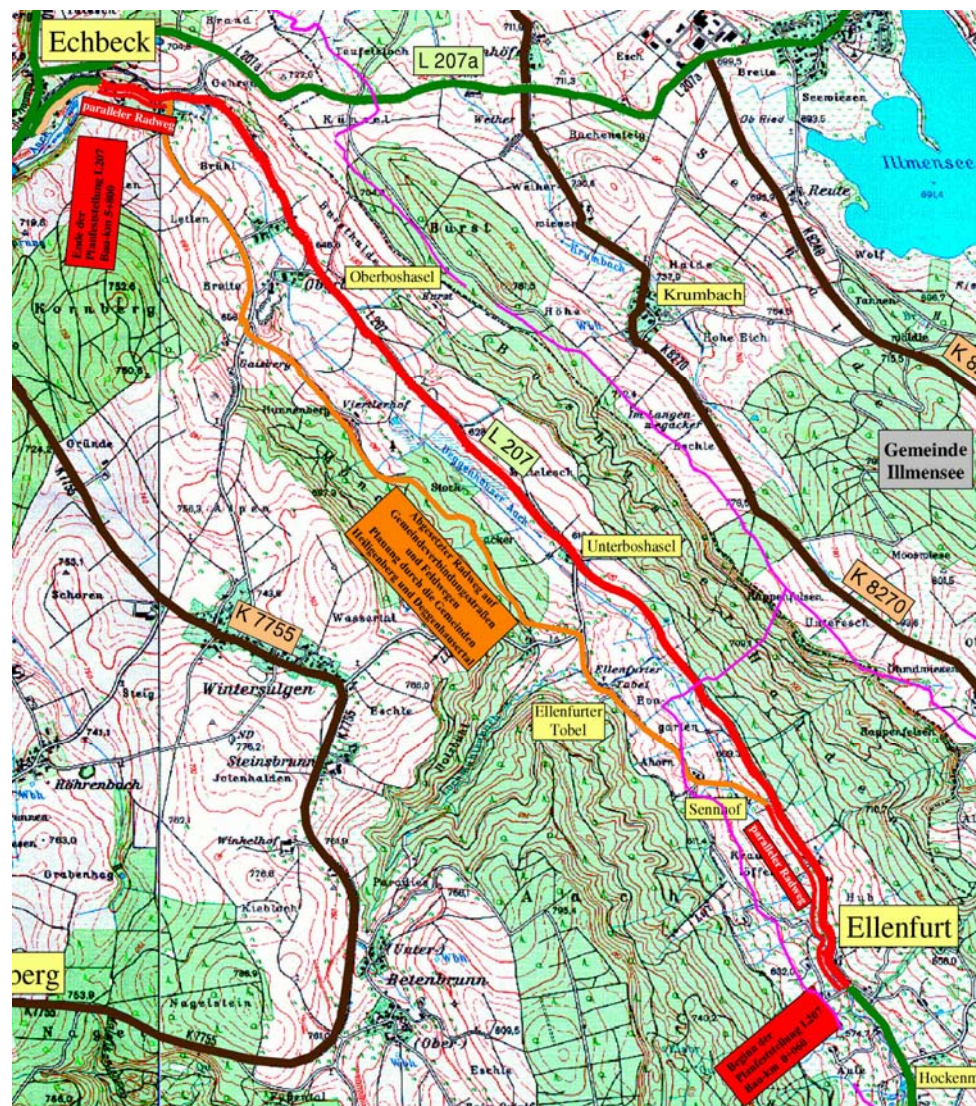
Heiligenberg muss Farbe bekennen!

Deggenhausertal/Heiligenberg. Jeder Radler kennt die Landesstraße (L207) vom Deggenhausertal nach Echbeck. Diese Strecke stellt die flachste Variante für Radfahrer vom Bodensee zur Donau dar und wird von Rennrad- und Tourenfahrern frequentiert. Auf der etwa 6 Meter breiten Fahrbahn fahren viele Autofahrer unvernünftig

schnell und rücksichtslos, der Fahrbahnbelag ist teilweise in schlechtem Zustand. Ein straßenbegleitender Radweg auf der gesamten Strecke war deshalb schon lange auf der Wunschliste der Radwegenetzkonzeption des Landkreises, doch bisher ohne die Chance auf eine Realisierung. Im Rahmen der Planfeststellung für

den Ausbau der L207 wurde nun der Radweg aus der Planung gestrichen, denn die dafür erforderlichen Flächen lägen in Naturschutzgebieten, so die Begründung. Die Fahrbahn wird dagegen auf 6,5 Meter Breite ausgebaut, so dass sie für Schwerverkehr geeignet ist. Dafür scheint genügend Platz vorhanden zu sein. Derzeit ist die L207 für den Schwerverkehr gesperrt, der deshalb durch die Gemeinde Heiligenberg fährt. Logisch, dass es das Bestreben der Heiligenberger ist, die L207 im Deggenhausertal Lkw-tauglich auszubauen. Ergebnis des Entscheidungsprozesses war schließlich die Idee einer zur L207 parallelen, aber straßenfernen Radroute auf Gemeinde- und Privatwegen westlich der L207 zwischen Ellenfurt und Echbeck. Ob die Gemeinde Heiligenberg, auf deren Gemarkung diese Parallelstre-

cke liegt, die dringend erforderliche Instandsetzung dieses Weges finanziell stemmen und ganzjährige Befahrbarkeit sicherstellen wird, ist völlig offen, denn das Ziel der Heiligenberger liegt offensichtlich in der Straßenverbreiterung der L207. Einziger Hoffnungsschimmer ist das neue Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG), welches zukünftig auch die Förderung von Radwegen erlaubt, die nicht direkt an einer Straße verlaufen. Die Gemeinde Heiligenberg ist nun gefordert, dem Radverkehr eine alternative und sichere Route durchs Deggenhausertal anzubieten. Denn die L207 zwischen Deggenhausen und Echbeck wird zukünftig eine Rennstrecke für Pkw und Lkw werden und für den Radverkehr eher gefährlicher als heute. bg



In der Übersichtskarte der Planfeststellung ist westlich der L207 die parallele Radroute auf Gemeindeverbindungs- und Feld- und Waldwegen erkennbar.

AK Rad in Überlingen gegründet

Überlingen. Bei der ADFC-Kreisversammlung 2010 in Überlingen war Thomas Nöken, Leiter des städtischen Planungsamtes, zu Gast bei uns. Er stellte Teile des Verkehrsentwicklungsplanes vor und ging dabei auf die Punkte ein, welche den Radverkehr betreffen.

Der Vorschlag des ADFC, in Überlingen einen Arbeitskreis Radverkehr zu gründen, stieß bei Thomas Nöken auf offene Ohren. Auch der Verkehrsausschuss Überlingen befürwortete diesen Arbeitskreis, um in Überlingen die Bedingungen für Radfahrer koordinieren und Verbesserungen einzuleiten. Der Arbeitskreis Radverkehr Überlingen traf sich am 25. Oktober 2010 zu seiner ersten Sitzung. Die Teilnehmer setzen sich aus folgenden Ämtern und Institutionen zusammen:

- Stadtplanungsamt
- Tiefbauamt
- Grünflächenamt
- Öffentliche Ordnung
- Polizeidirektion
- Verkehrskordinatoren der Schulen
- Landratsamt
- Regierungspräsidium
- Kur & Touristik Überlingen
- Agenda 21, AG Verkehr
- ADFC Bodenseekreis

Für das Jahr 2011 hat sich der Arbeitskreis vorgenommen, neben der Festlegung einer gemeinsamen Zielsetzung, erste konkrete Vorschläge auszuarbeiten. Der ADFC freut sich, dass der Radverkehr in Überlingen zukünftig einen höheren Stellenwert haben wird, und wird engagiert mitarbeiten. bg

Dornierknoten - Planung ohne Ahnung

Immenstaad. Dem Bau des Materialwirtschaftszentrums (MWZ) der MTU in Friedrichshafen an der Grenze zu Immenstaad ging ein langes Tauziehen zwischen den Bürgern von Kluffern und der Stadt Friedrichshafen, aber auch zwischen Friedrichshafen und Immenstaad voraus. Als die Planung fertig und der Bau des MWZ beschlossen war, folgte im zweiten Schritt die Umplanung der Einmündung der L207 aus Kluffern in die B31 bei Immenstaad, dem sogenannten Dornierknoten. Diese Einmündung sollte für den stark zunehmenden Lkw-Verkehr des MWZ ertüchtigt werden. Soweit die Vorgeschichte.

Der Umbau eines Knotenpunktes bietet stets die Gelegenheit, auch die Führung des Radverkehrs zu verbessern: Der Bodensee-Radweg quer nämlich den Dornierknoten bisher auf einer wenig attraktiven Route, Ideen zur Optimierung lagen aber bereits seit Jahren in der Schublade.

Doch es kam wie es kommen musste: Die Kommunikation und Kooperation des Regierungspräsidiums (RP) Tübingen als verantwortliche Planungsbehörde stellte sich während der Planung als derart miserabel heraus, dass es sowohl den Gemeinden als auch dem ADFC nahezu unmöglich war, Verbesserungsvorschläge für den Radverkehr einzubringen.

Der erste Planentwurf des Knotens lag im April 2010 vor und wurde dem Arbeitskreis Radverkehr Friedrichshafen vorenthalten, obwohl die Planung zwei Tage zuvor bereits in der Presse abgedruckt war und zwei Tage danach Tagesordnungspunkt im Technischen Ausschuss Friedrichshafen war. Das RP lehnte nicht nur Gespräche mit dem ADFC, sondern sogar mit den beteiligten Kommunen ab.

Ein weiteres Problem: Die Planung beinhaltete keinen Erläuterungsbericht und somit keine Informationen zur zukünftigen Routenführung des Bodensee-Radweges.

Weder die längst überfällige Verlegung des Bodenseeradweges weg von der B31 noch die Verbesserung der Querung der Claude-Dornier-Straße (südliche EADS-Zufahrt) waren Bestandteil

der Planung. Kein Wunder, denn die verantwortlichen Planer hatten offensichtlich weder die Motivation noch die erforderlichen Ortskenntnisse dafür. In einer ausführlichen Stellungnahme legten wir die zahlreichen Mängel der Planung offen.

Darauf folgte der nächste Paukenschlag: Irgendein Verantwortlicher, der sich als besonders eifriger Sparer profilieren wollte, veranlasste, den Radweg auf der Nordwestseite des Knotens wieder aus der Planung zu nehmen. Der Radweg würde nicht benötigt, hieß es nun.

In einem mittlerweile vorliegenden Erläuterungsbericht des RP wurde festgelegt, den Bodenseeradweg zukünftig ab dem Ortsende in Fischbach auf den südlichen Radweg an der B31 bis Immenstaad zu legen. Somit sollte der gesamte touristische Radverkehr Richtung Immenstaad über eine kleine Mittelinsel die B31 im fließenden Verkehr queren! Dieses völlig abwegige Vorhaben zeigte klar die Realitätsferne der Verantwortlichen.

Daraufhin verfasste der ADFC eine zweite Stellungnahme und erläuterte in einer Pressekonferenz die Kritik an dieser geplanten, höchst gefährlichen Verkehrsführung. Zentrales Element unseres Alternativvorschlages war die Verlegung des Bodenseeradweges ins Hinterland westlich von Fischbach, weg von der grässlichen Strecke entlang der B31. Aus unserer Sicht eine machbare und finanzierbare Lösung, die nur Vorteile bringt und die Attraktivität für den Radtourismus erheblich steigern würde. Untersuchungen der Stadt Friedrichshafen lassen bereits eine grundsätzliche Machbarkeit dieser Hinterlandroute erwarten.

In der überarbeiteten Planung vom August 2010 war am Dornierknoten der nordwestliche Radweg, der zwischendurch weggeplant worden war, plötzlich wieder vorhanden, nun allerdings nur noch mit 2,0 m Breite. In der ursprünglichen Planung vom April waren es noch 2,5 m. Aus Sicht des ADFC sind 2,0 Meter eine unzulässige Breite für diesen gemeinsamen Geh- und Radweg in einer Kurve bei gleichzeitigem Gefälle.

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 - 0, Fax: 0(049) 75 41-92 38 372

Das RP betonte, die Wiederaufnahme dieses Radweges in die Planung ginge auf Sicherheitsbedenken der Polizei zurück und nicht auf Sicherheitsbedenken des ADFC. Man kann die Verantwortlichen im RP verstehen: Der Polizei nachträglich zuzustimmen ist weniger karriereschädlich als dem ADFC Recht zu geben.



Ein Vorschlag des ADFC an der Claude-Dornier-Straße: Ein Kreisverkehr.

Im Herbst 2010 begannen die Bauarbeiten auf der Nordseite des Dornierknotens, der Umbau der Südseite war anschließend für das Frühjahr 2011 geplant. Da der Bodensee-Radweg zukünftig die Claude-Dornier-Straße in beiden Richtungen queren würde, legten wir dem RP Anfang Dezember 2010 den Vorschlag für einen Kreis-

verkehr vor. Unser Ziel war, den jährlich weit über 100.000 Urlaubs- und Alltagsradlern eine sichere und komfortable Querung der Claude-Dornier-Straße zu ermöglichen, statt sie über eine mit acht Meter Breite völlig überdimensionierte Fahrbahn zu führen.

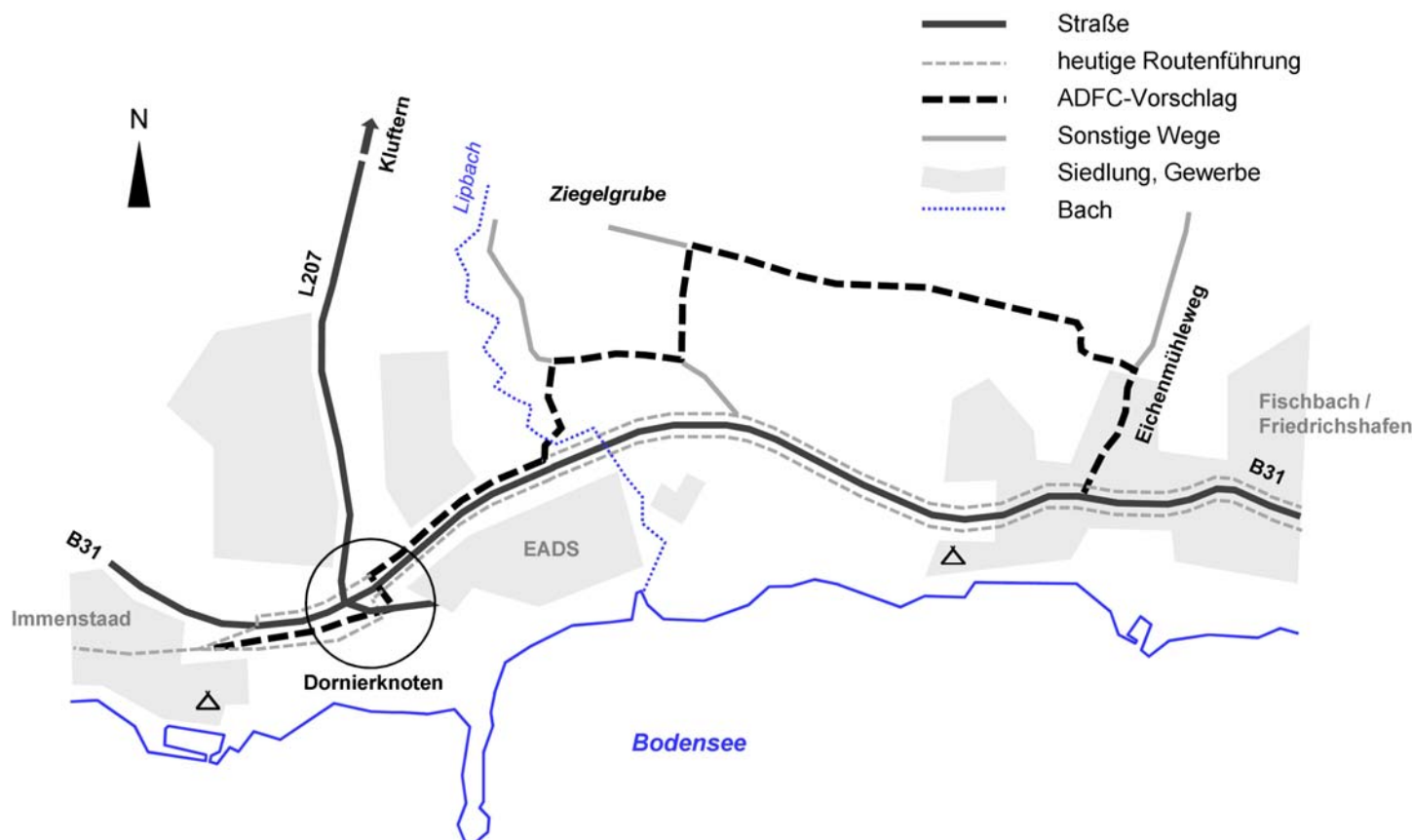
Kurz vor Redaktionsschluss erreichte uns Ende Januar 2011 die Nachricht aus dem RP, dass die Planung doch noch geändert wird. Das RP sagte zu, auf der Claude-Dornier-Straße eine Querungshilfe für Radfahrer in Form einer Mittelinsel zu bauen. Vorausgesetzt, dass diese Querungshilfe so gebaut wird, dass sie den Bedürfnissen des Radverkehrs gerecht wird, ist dies ein großer Erfolg für den ADFC!

Alle Forderungen des ADFC zur Verbesserung des Dornierknotens für den Radverkehr in Kürze:

- Verlegung des Bodensee-Radweges zwischen Fischbach und Immenstaad auf eine Route fern der B31.
- Einrichtung einer sicheren Querung der B31 in Fischbach am Eichenmühlweg.
- Nutzungsvereinbarung mit den Grundeigentümern der landwirtschaftlichen Wege in Fischbach.
- Verbreiterung der (zu) kleinen Brücke über den Lipbach.
- Aufwertung der Dornierunterführung für den Radverkehr.
- Sichere und komfortable Querung der Claude-Dornier-Straße.
- Verbesserung der Ein- und Ausleitung des Radverkehrs beim Campingplatz Helmsdorf.

Unser Fazit: Die Verkehrsplanung auf der Nordseite des Dornierknotens bringt für den Radverkehr keine Vorteile, es entstehen stattdessen neue Umwege. Auf der Südseite lenkte das Regierungspräsidium kurz vor Baubeginn ein und sagte zu, für den Radverkehr eine Querungshilfe zu bauen. Und ob die Hinterlandroute nördlich der B31 realisiert wird, ist leider noch offen. Hier hoffen wir auf die Stadt Friedrichshafen, in deren Zuständigkeit diese Entscheidung liegt.

Der ADFC hätte es vorgezogen, am Anfang der Planung gemeinsam mit dem Regierungspräsidium und den beteiligten Gemeinden die bestmögliche Lösung für den Radverkehr zu suchen. Denn beim Bodensee-Radweg, dem touristischen Rückgrat der Bodenseeregion, und im Fahrradland Nr. 1 darf es keine Rückschritte für den Radverkehr geben. bg



Die Skizze des ADFC zeigt den heutigen Stand der Routenführung des Bodensee-Radweges und den Vorschlag des ADFC. Heute wird der Bodensee-Radweg entlang der B31 geführt, wahrlich kein Aushängeschild der Tourismusregion Bodensee. Der ADFC möchte die Strecke ab Fischbach ins Hinterland verlegen und den Dornierknoten auf der Südseite für den Radverkehr optimieren.

Ansprechpartner Radverkehr

Konstanz. Seit diesem Jahr haben wir ihn: Einen Beauftragten für den Radverkehr bei der Stadtverwaltung Konstanz. Oder besser gesagt *zwischen* der Stadtverwaltung und der Öffentlichkeit, denn ein städtisches Budget hat Ansprechpartner Wolfgang Becker aus Konstanz-Dingelsdorf leider nicht. Aber dafür viele Kontakte. Seine Aufgabe soll es sein, Informationen zu sammeln und diese weiterzugeben sowie beim Thema Radfahren als Schnittstelle zwischen Bürgern und Verwaltung zu fungieren. Jeder kann ihn befragen, Probleme darstellen, meckern und motzen oder positive



Vorschläge betreffend der Fahrradinfrastruktur in Konstanz machen. In Zukunft soll auch der Arbeitskreis Rad von ihm organisiert und geleitet werden.

Damit verbessert sich die Dienstleistungsstruktur für Radfahrer in Konstanz wesentlich. Ein Ansprechpartner, eine Website, eine Telefonhotline und eine Fahrradgarage (siehe eigenen Artikel) dienen der Verbesserung der Fahrradqualität in der Stadt.

Wir vom ADFC Konstanz hoffen, dass all diese Einrichtungen nicht dem momentan praktizierten Sparkurs der Verwaltungsspitze zum Opfer fallen, denn wir meinen, hier wird grundsätzlich wichtige Strukturarbeit geleistet - nur so kommen wir voran auf den Radwegen!

Es ist natürlich zu hoffen, dass langfristig eine solche Stelle zum festen Bestandteil der Stadtverwaltung wird, denn Planungen zum Radverkehr wie z.B. innerhalb des „Masterplan Verkehr“ bedürfen immer einer Person, die dahinter steht und sich dieser Aufgabe konzentriert widmen kann! rs

Kontakt Wolfgang Becker:
AnSpRad-kn@email.de
www.Radfahren-in-Konstanz.de

Telefonhotline: 07531/9000

Fahrradschule

Konstanz. Nach einem verregneten ersten Termin wurde die Fahrradschule im Juli im zweiten Anlauf ein voller Erfolg der ADFC-Ortsgruppe Konstanz: Unter erfahrener Anleitung von Winfried Hoepfner, Birgit Semle und Karl-Heinz Berner wurden Menschen, die aus verschiedenen Gründen das Fahrradfahren wieder erlernen und die Angst vor dem ersten Meter auf dem Rad überwinden wollten, behutsam in Technik, Verhaltensweise und Ver-

kehrsregeln eingeführt. Dank der freundlichen Kooperation der hiesigen Polizeidirektion, die das Verkehrsübungsgelände in einem Konstanzer Wohngebiet kostenlos zur Verfügung stellte, konnten sich die „Fahrrad-Lehrer“ an zwei Tagen, samstags und sonntags, Zeit und Ruhe nehmen für ihre Schüler.

Diese Aktion wollen wir 2011 auf jeden Fall wiederholen. Termine finden Sie in unserem Jahresprogramm. rs



Wieder mit Spaß fahrradfahren.



Ein Erfolg der „Fahrradschule“ des ADFC.

Ortsgruppe Singen gegründet

Singen. Der ADFC-Kreisverband Konstanz erstreckt sich über den ganzen Landkreis. Besonders aktiv sind hier die verschiedenen Ortsgruppen in den jeweiligen Städten des Kreises. Nachdem in den letzten Jahren besonders die Ortsgruppen Radolfzell und Konstanz die Arbeit des Vereins vorangetrieben haben, formierte sich unter der Federführung von Manfred Lehn in Singen eine neue, eigentlich alte Ortsgruppe.

In den letzten Jahren hatten sich dort Aktive v.a. um das Thema Verkehrspolitik gekümmert, jetzt soll das Vereinsleben auch wieder in Richtung gemeinsam organisierte und durchge-

führte Radtouren und Aktionen des ADFC ausgeweitet werden.

Die Konstanzer und Radolfzeller kamen zu einem ersten Treffen im Oktober nach Singen und berichteten über die eigenen Aktivitäten. So sollen Lichtaktionen, die Teilnahme an lokalen und regionalen Messen, vielleicht auch eine Fahrradschule wie in Konstanz fest in das Vereinsleben der Singener Gruppe integriert werden. rs

Ortsgruppe Singen / Hohentwiel

Vorstand: Dr. Manfred Lehn

Tel.: 07731/948 944

E-Mail: manfred.lehn@adfc-bw.de

Fahrradgarage am Schnetztor

Wer kennt das nicht - bei einer Radtour oder einer Radreise kommt man in eine fremde Stadt, will die Räder abstellen, eine Besichtigung oder Einkäufe machen - nur, wo lässt man die Velos samt Gepäck?

Hier hat sich in Konstanz eine schöne Möglichkeit ergeben: Die alte, ungenutzte und geschlossene Unterführung am Schnetztor direkt am Eingang der historischen Innenstadt wird seit einiger Zeit von der Initiative INDIGO, getragen vom paritätischen Wohlfahrtsverband, als Fahrradgarage betrieben. Hier kann jeder, Einwohner oder Tou-

rist, sein Rad unterstellen und das zu günstigen Preisen ab 1 Euro pro Tag. Daneben bietet der Service, der sich auch als soziale und integrative Einrichtung empfindet, Reparaturen an, es werden Räder und Pedelecs zum Verleih bereit gestellt, man kann sein Rad reinigen lassen oder für den Winter unterstellen.

Dieses Angebot hatte in Konstanz gefehlt, kommen doch viele Kunden aus den Umlandgemeinden mit dem Rad zum Einkauf, auch aus der benachbarten Schweiz. Ein weiterer Baustein zu einer fahrradfreundlichen Stadt! rs



Die Fahrradgarage der INDIGO-Initiative in der ehemaligen Unterführung am Schnetztor.

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. +49 (0) 7531/27310; Fax /916326,

Mail: Kultur-Raedle@t-online.de, Web: www.Kultur-Raedle.de



(Ab-)Sturzgefahr am Flughafen-Radweg

Entlang der Kreisstraße „Am Flughafen“ verläuft ein gemeinsamer Fuß-/Radweg, der in beiden Fahrtrichtungen benutzungspflichtig ist. Zwischen dem Dornier-Museum und dem Flughafen queren einige Ein- und Ausfahrten den Radweg. Im Bereich des Flughafens, wo nach Landungen von Flugzeugen der Pkw-Verkehr kurzzeitig stark zunimmt, ist die Querung vor allem an der Hauptausfahrt des Flughafens beim Ibis-Hotel eine gefährliche Stelle für Radfahrer. Denn viele Autofahrer beachten beim Ausfahren Richtung Friedrichshafen nicht, dass der Radweg auch linksseitig befahren

wird und rechnen folglich nicht mit Radfahrern von rechts. Vor allem Taxifahrer nehmen es oftmals nicht so genau mit der Sorgfaltspflicht, wie Beobachtungen vor Ort gezeigt haben, und schauen nur nach links, ob sich ein Auto auf der Fahrbahn nähert, und nicht nach rechts auf den Radweg. Dies ist ein landläufig bekanntes Problem bei Einmündungen mit linksseitigen Radwegen, weshalb die StVO linksseitige Radwege innerorts im Prinzip verbietet. Zusätzliches Gefahrenpotential wird sich durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs ergeben, mit denen



Der Radweg entlang des Flughafens ist für Radfahrer ein lästiger Slalom mit gefährlichen Fallen an den zahlreichen Einmündungen. Der Blick von der Bahnüberführung offenbart, wie fahrradunfreundlich der Radweg angelegt ist.



Vor allem die Ausfahrt vom Flughafen am Ibis-Hotel ist für Radfahrer gefährlich. Die wenigsten Autofahrer rechnen mit Radfahrern, die von rechts kommen, außerdem wird die Sicht durch das Schild des Ibis-Hotels erschwert.

auf der Ebene 25 km/h als Reisegeschwindigkeit für jeden Radler erreichbar ist. Dadurch wird der Radweg am Flugplatz noch gefährlicher, denn mit schnellen Radfahrern rechnen Autofahrer erst Recht nicht. Motorradfahrer wissen, was gemeint ist.

Der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) kommt hier eine große Bedeutung zu, denn die rechtlichen Vorgaben für benutzungspflichtige Radwege und Radwege im Beidrichungsverkehr wurden verschärft. Ziel der StVO-Novelle ist der Schutz der Radfahrer vor den Gefahren scheinbar sicherer Radwege, welche in der Realität oftmals gefährlicher sind als das Radeln auf der Fahrbahn. Das bedeu-

tet für die Behörden, dass auch der Radweg am Flughafen aus rechtlichen Gesichtspunkten dringend auf den Prüfstand gestellt werden muss und alternative Radverkehrsführungen, also auch bauliche Lösungen, ernsthaft geprüft werden müssen.

Als erster Schritt sollte geübten Radfahrern zu ihrer eigenen Sicherheit erlaubt werden, auf der Fahrbahn zu fahren, indem die Benutzungspflicht des Radweges aufgehoben wird und die blauen Radwegeschilder (Zeichen 240 StVO) entfernt werden. Leider gibt es von den Verkehrsbehörden des Landkreises und der Stadt Friedrichshafen keine positiven Signale in diese Richtung. bg

Geht nicht, gibt's nicht

Wieder einmal hatte sich bewahrheitet: „Geht nicht, gibt's nicht.“ Ort des Geschehens war diesmal Kluffern. Bereits vor über zehn Jahren entstanden

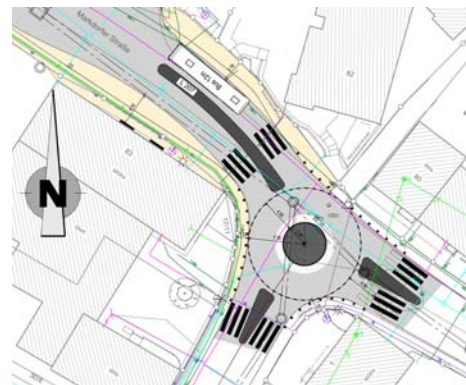
den im städtischen Radverkehrskonzept Ideen und Planungsvorschläge für eine bessere Integration des Radverkehrs in die Ortsdurchfahrt Kluffern bei gleichzeitiger Aufwertung der Verkehrsqualität für alle nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer. Zentrales Element war ein Minikreisel am sogenannten „Scharfen Eck“, der Einmündung der L328b in die L207, aber auch Querungshilfen am Bürgerhaus und an der Immenstaader Straße waren Bestandteil des Radverkehrskonzeptes. Zehn Jahre lang galten diese Baumaßnahmen aus verschiedenen Gründen als nicht realisierbar: Grunderwerb unmöglich, verkehrliche Killerargumente und chronischer Geldmangel. Was gab den Anstoß für den plötzlichen Meinungsumschwung?

Das geplante Materialwirtschaftszentrum (MWZ) südlich von Kluffern führte 2009 zu großen Kontroversen innerhalb der Bevölkerung, denn es würde neuen Schwerverkehr nach Kluffern bringen, der auch von der B33 aus Richtung Markdorf durch Kluffern zum MWZ fahren würde. Lärmprognosen zeigten auf, dass der zulässige Lärmpegel nur durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 eingehalten werden kann. Um Tempo 30 den motorisierten Verkehrsteilnehmern auch mit baulichen Maßnahmen zu verdeutlichen, kamen der Minikreisel und die Querungsinselfen als Geschwindigkeitsbremsen ins Spiel. Ohne diese originären Ideen des Radverkehrskonzeptes überhaupt im Arbeitskreis Radverkehr zu diskutieren, wurden sie im Gemeinderat beschlossen. Geld spielte nun keine Rolle.



Das Verkehrskonzept in Kluffern beinhaltet zwei Querungs- und Bremsinseln, den Minikreisel am Scharfen Eck sowie die Verlegung der Ampel am Rathaus.

Leider fehlt dennoch ein Verkehrskonzept für ganz Kluffern, denn die Ortsdurchfahrt der L328b vom Scharfen Eck bis Efrizweiler ist nicht Bestandteil dieser Maßnahmen. Weder für den motorisierten Verkehr noch für den Radverkehr wird somit eine durchgehende und schlüssige Verkehrsführung erkennbar sein. Leider lag der Handlungsdruck lediglich auf der Verkehrsachse zum MWZ.



Der geplante Minikreisel am Scharfen Eck soll das zunehmende Verkehrsaufkommen besser abwickeln und gleichzeitig die Geschwindigkeit auf der Markdorfer Straße verringern helfen. Davon profitiert auch der Radverkehr.

Ob der Rest von Kluffern nochmals zehn Jahre warten muss? Immerhin wurde eine Arbeitsgruppe aus Kluffern von der Stadt in die Konzeption einbezogen, allerdings fehlt auch hier der durchgehende Planungsansatz von Lipbach bis Efrizweiler.

2011 sollen die Baumaßnahmen in Kluffern beginnen. Hoffen wir, dass die Baumaßnahmen auch im Detail fahrradfreundlich ausgeführt werden. bg

Fahrradland Nr. ?

Am 4. Mai 2010 wurde im Rahmen einer feierlichen Veranstaltung im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen“ (AGFK-BW) gegründet. Die Vereinssatzung wurde von den 19 Gründungsmitgliedern, bestehend aus 17 Städten und zwei Landkreisen, unterzeichnet. Darunter war auch Friedrichshafen.

Dieser Gründungskreis hatte auch die Strukturen des Vereins erarbeitet. Die Idee zu einer AGFK wurde zuvor vom Runden Tisch Radverkehr entwickelt und darin maßgeblich vom ADFC vorangetrieben.

Die AGFK soll dazu beitragen, eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur in den Kommunen zu schaffen und zwischen den Mitgliedskommunen Synergien zu nutzen, das bedeutet zum Beispiel, gemeinsame Kampagnen durchzuführen und Standards für Radverkehrsanlagen auszuarbeiten.

Ob es Baden-Württemberg schaffen wird, die angestaubten Ideologien und autofixierten Denkweisen abzuschütteln und das Fahrrad endlich aus dem Schattendasein der Verkehrspolitik zu holen, das wird sich bald zeigen.

Jede verkehrspolitische Entscheidung auf Landesebene und auch auf kommunaler Ebene muss ab sofort kritisch hinterfragt werden:

Will das Land Baden-Württemberg wirklich Fahrradland Nr. 1 werden? bg

Informationen im Internet:
AGFK: www.fahrradland-bw.de
AGFS: www.fahrradfreundlich.nrw.de

Ein Quartier, wie gemacht fürs Rad

Unsere traditionelle verkehrspolitische Radtour, die „Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“, hatte 2010 den Fallenbrunnen als Thema. Das ehemalige militärische Gelände entwickelt sich seit einigen Jahren zum Standort für Kultur, Gewerbe und Bildung und ist mit einer Entfernung von vier Kilometern zur Stadtmitte ideal für das Fahrrad als Verkehrsmittel geeignet. Die Ansiedelung der Dualen Hochschule (DHBW) und der Zeppelin University waren wichtige Weichenstellungen für den Bildungsstandort Friedrichshafen. Zuvor hatten bereits kulturelle Einrichtungen wie das Refugium, Atrium und Studio 17, aber auch Vereine, Kleingewerbe und gemeinnützige

Einrichtungen den Fallenbrunnen entdeckt.

Es ist das erklärte Ziel der Stadt Friedrichshafen, den Fallenbrunnen als Quartier weiter zu entwickeln. Noch ist die Verkehrsinfrastruktur weitgehend unberührt und besitzt den morbiden Charme ehemaliger Kasernengelände. Deshalb wollte der ADFC mit seiner Radtour frühzeitig die Möglichkeiten aufzeigen und die Chancen vorstellen, den Fallenbrunnen gezielt und beispielhaft als fahrradfreundliches Quartier zu gestalten. Hierzu sollte eine Verkehrskonzeption erarbeitet werden, welche die Priorisierung des Radverkehrs im Auge behält. Die Anregung des ADFC, die Verkehrswege zukünftige



kilian
Fahrradpark-Systeme

Hartmut Kilian
Fr.-Naumann-Str. 51 · 72762 Reutlingen
Postfach 20 07 · 72710 Reutlingen
Telefon 07121 / 33 89 25 · Telefax 33 91 75
E-Mail: info@kilian-rt.de



Die Feuerwehrezufahrt von der Windhager Straße ist derzeit die einzige offizielle Öffnung des Fallenbrunnens nach Westen. Leider sind aber auf der Windhager Straße viele Autofahrer sehr schnell unterwegs. Dem Wunsch des ADFC nach einer Verkehrsberuhigung der Windhager Straße wurde leider eine Absage erteilt.

tig fußgänger- und fahrradfreundlich zu gestalten, stieß bei Bürgermeister Dr. Stefan Köhler und den anwesenden Gemeinderäten auf offene Ohren. Im Vordergrund sollte die Schaffung eines Verkehrsklimas stehen, welches die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel fördert.

Im Rahmen der Radtour wurden sowohl kurzfristig umsetzbare Maßnahmen diskutiert als auch langfristige Überlegungen vorgestellt. Dr. Köhler und Andreas Seitz vom Stadtplanungsamt erläuterten den Teilnehmern

der Tour die Planungen der Stadt Friedrichshafen.

Auf der Vorschlagsliste des ADFC standen außerdem konkrete Verbesserungsmaßnahmen wie zum Beispiel die sichere Gestaltung der Zufahrten zum Fallenbrunnen in Sparbruck oder an der Windhager Straße sowie Verbesserung der Wegweisung und Straßenbeleuchtung. bg

Die Dokumentation ist auf der ADFC-Homepage als Download verfügbar. www.adfc-bw.de/bodenseekreis

Hier liegen die Millionen begraben

Am 17. Juni 2010 wurde die auf vier Fahrstreifen verbreiterte Messestraße feierlich eröffnet. Ein Grund zum Feiern? Sicher nicht für die Häfler Bevölkerung, denn die 1.600.000 Euro des städtischen Anteils an den Baukosten tun weh, da an anderer Stelle bei bedeutenden Zukunftsprojekten gespart werden muss. Auch die Investitionen in den Radverkehr lagen 2010 unterhalb der Wahrnehmungsgrenze. Genau gesagt, beim Radverkehr lief gar nichts.

Der eigentliche Skandal ist, dass die Verbreiterung der Messestraße weder notwendig war noch einen Beitrag für die nachhaltige Entwicklung der Stadt

Friedrichshafen darstellt. Sie war Straßenbau zur Gewissensberuhigung, zum Frustabbau. Wenn schon keine B31 in Sicht ist, dann bauen wir halt ein Stück vierspurige B30, dachte sich offensichtlich die Mehrheit der Entscheidungsträger.

Bereits nach den großen Messen 2009, also vor der Verbreiterung der Messestraße, kam von der Messegesellschaft die eindeutige Botschaft: Der Verkehr auf der Messestraße verlief flüssig, Staus waren Vergangenheit. Der Grund dafür lag vor allem in der Verlegung der Messeöffnungszeiten, so dass sich der Verkehr während der Stoßzeiten besser verteilte. Diese

intelligente Maßnahme war zusammen mit der neuen Nordanbindung der Messe bereits ausreichend, doch der Gemeinderat wollte mehr, nämlich endlich eine vierspurige Straße im Stadtgebiet, koste es, was es wolle.

Die Geldgeber in Berlin lachen sich derweil ins Fäustchen: Die Stadt baut auf der Trasse der zukünftigen B30 den ersten Abschnitt der Bundesstraße nach Ravensburg und bezahlt mehr als die Hälfte selbst, den Rest steuert das Land bei. Welche Stadt leistet sich den Luxus, dem Bund ein Stück Bundesstraße zu schenken? Kommt es bei der Rekordverschuldung der Stadt Friedrichshafen etwa

auf 1,6 Mio. Euro mehr oder weniger nicht an?

Eigentlich müssten die Häfler Bürger Sturm laufen gegen diese massive Verschwendung von kommunalen Steuergeldern. Dass sich keiner aufregt liegt sicher nicht daran, dass die Mehrheit der Bevölkerung solche Stadtautobahnen gut heißt, sondern dass die Spardiskussion vor allem auf die kleineren Beträge gelenkt wird.

Tatsache ist: Beim Straßenbau wurden sinnlos Millionen ausgegeben, während Radverkehrsförderung, von der alle Häfler Bürger und unsere Radfahrenden Gäste profitieren, kaum mehr stattfindet. bg



Die Messestraße wurde mit 1.600.000 Euro von der Stadt Friedrichshafen mitfinanziert. Dass dieser überzogene Ausbau auf Autobahnniveau unnötig war, zeigt dieses Foto, aufgenommen am Besuchertag der Eurobike 2010 um 18 Uhr, also zur Rushhour der größten Messe in Friedrichshafen.

Radverkehrskonzept wird erfahrbar



Teilnehmer der Radweginitiative auf den Schutzstreifen in der Wolfegger Straße - einer der ersten Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes.

Bad Waldsee. Sechs Teilnehmer der Radweginitiative Bad Waldsee haben die neuen Radweg-Maßnahmen in Bad Waldsee „getestet“. Insgesamt wurden vier Maßnahmen des umfangreichen Radverkehrskonzeptes in Bad Waldsee im Zuge von Belagsarbeiten umgesetzt:

- Markierung von Schutzstreifen auf drei Straßen,
- Radwegführung durch die neu gestaltete Bushaltestelle bzw. den Parkplatz beim Schulzentrum.

Alle waren sich einig, dass es ein gutes und sicheres Gefühl ist, auf den Schutzstreifen zu radeln. Es konnte beobachtet werden, dass sich der Autoverkehr verlangsamt, wenn Radler auf den Schutzstreifen sind und bei entgegenkommendem Autoverkehr ein achtsameres Fahren von Seiten der Pkw-Fahrer erfolgt.

Durch Piktogramme und Pfeile auf der Fahrbahn werden die Radler und Radlerinnen durch den Parkplatz beim Schulzentrum geleitet, die Busspur und der Gehweg sollten für die Radler „tabu“ sein. Auch die Bordsteinabsenkungen sind tief genug.

Komfortables Radeln auf beidseitigen Schutzstreifen kann auch in der Richard-Wagner-Straße erlebt werden. Mit der Trennung von Fußgängern und Radlern ist ein zügiges Radeln in beide Richtungen möglich. Das macht „Lust auf mehr“!

Einige Unklarheiten im Zusammenhang mit der Beschilderung, mit Querungshilfen, Ausleitungen, mit dem abrupten Ende des Schutzstreifens in der Steinacherstraße u.a. sind den Teilnehmern der Erprobungstour allerdings aufgefallen.

Ein Anfang ist mit diesen Maßnahmen zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes gemacht. Das ist erfreulich und alle Verkehrsteilnehmer können sich mit den Neuerungen anfreunden. Umso wichtiger, dass die Stadtverwaltung „dran bleibt“ und zügig die weiteren Maßnahmen des ersten Pakets bis Ende 2012 umsetzt, so wie es der Gemeinderat 2009 beschlossen hat.

Dies wäre auch ein Meilenstein auf dem Weg zur ebenfalls vom Gemeinderat beschlossenen Erhöhung des Wegeanteils mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (ÖPNV, Radverkehr, Fußgänger) um 11% zu Lasten des Pkw-Verkehrs. mb

Löwenplatz - für ein Miteinander

Weingarten. Große Anstrengungen wurden 2010 in Weingarten unternommen, die Fußgängerzone neu und modern zu gestalten. Für alle Bürger? Nein, denn Radler bleiben ausgeschlossen. Sie müssen das Fahrverbot beachten, auch wenn Sie zu den Radabstellplätzen am Kaufland kommen wollen. Wer würde dies Autofahrern zumuten?

Der ADFC tritt für ein Miteinander von Fußgängern und Radlern in Teilbereichen der Fußgängerzone ein. In Ravensburg dürfen sogar Busse mitten durch die City fahren. In Friedrichshafen führt der von Tausenden befahrene Bodenseeradweg mitten durch die größte Einkaufsstraße in der Innenstadt. Was dort möglich ist, muss auch auf dem Löwenplatz und in der Markt-gasse möglich sein, meinen wir vom ADFC-Kreisverband. sv



Löwenplatz - Radler müssen absteigen und schieben! Und die Andienungs-Kfz?

Agenda Radfahren holpert vorwärts

Ravensburg. Seit 2005 besteht in Ravensburg der Agenda-Arbeitskreis „Radfahren in Ravensburg“ (AK Rad). In den ersten Jahren erwies sich die Zusammenarbeit mit der Stadt als sehr fruchtbringend - es konnten viele kleine Verbesserungen erreicht werden. Dann gab es eine längere Zeit des Stillstands. Doch endlich scheint Licht am Ende des Tunnels zu sein:

straßen „Wassertreter“ und „Im Andermannsberg“ wurde abgelehnt, ebenso eine Schiebespur auf den Treppen der Bahnstufunterführung.

Leider erfolgte noch nicht einmal eine Diskussion der von engagierten Bürgern erarbeiteten Vorschläge, sondern es gab nur ein Amtsschreiben. Wir wünschen uns eine kooperativere Zusammenarbeit!



Sie freuen sich über den Fahrradständer bei der Bücherei (von links): Timo Nordmann (Tiefbauamt), Jürgen Wagener (Arbeitskreis Radfahren), Gabi Beicht (Koordination der Arbeitskreise RV), Maria Weithmann (Arbeitskreis Radfahren)

Attraktive Fahrradabstellanlagen

Der AK Rad hatte schon 2007 in einem Konzept vorgeschlagen, Radparker mit Hoch- und Tiefeinstellung einzusetzen, um trotz des beschränkten Platzes in der Altstadt ein möglichst großes Parkangebot zu schaffen.

Für die Stadt spielte dagegen das (altbackene) Design die Hauptrolle: "Die Radparker müssen in die Altstadt passen." Endlich steht nun ein neuer passender Radparkertyp vor dem Kornhaus (Stadtbücherei), der erstmalig das kippsichere Abstellen und das Anschließen des Rahmens erlaubt.

Die Prototypanlage wurde gut angenommen. Daher soll 2011 an sechs weiteren Standorten derselbe Typ aufgestellt werden. Somit trägt das Konzept erste zarte Früchte. Wir hoffen auf weitere Fahrradparker an den restlichen vier vorgeschlagenen Standorten. Auch eine überdachte und mit Gepäckboxen ausgestattete Anlage an zentraler Stelle steht ganz oben auf der Wunschliste.

Damit könnte Ravensburg Radfahrern zeigen: Hier sind wir willkommen.

Abgelehnte Vorschläge

In den Jahren 2009 und 2010 wurden einige neue Vorschläge durch den AK Rad vorgebracht.

Der Zusammenschluss der Fahrrad-

Gefahr an Kreuzung entschärft

An der Einmündung der Marktstraße am Obertor in die Wangener Straße (B32) musste die Stadt handeln:

Nach der Entfernung der Radfurt samt Rotmarkierung gab es für Radler keine legale und sichere Überquerungsmöglichkeit mehr - der Radweg endete einfach. Mit dem Bau einer Rampe und von Bordsteinabsenkungen wurde zumindest wieder eine Möglichkeit an anderer Stelle geschaffen.

Den eigentlich notwendigen mutigen Schritt, das Rechtsabbiegen zum Obertor zu verbieten und einen breiteren Geh-/Radweg zu bauen, ging man jedoch nicht. jw

Agendaprogramm für 2011

- Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes - damit endlich eine Richtung ins Durcheinander in Ravensburg gebracht wird
- Familienfreundlicher Radweg von der Innenstadt zum Flappachbad
- Verbesserung des Radweges Richtung Knollengraben-Wangen

Der AK Rad trifft sich monatlich. Infos bei Jürgen Wagener unter Tel. 07520/966783 oder per E-Mail bei juergen_wagener@freenet.de



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



AMANN

...da fahren alle drauf ab!

Ich nehm' das Rad - zur Schule



Jede der insgesamt 20 Klassen befasste sich etwa 15 Minuten mit unserer Entfernungsabfrage. Jeder Schüler setzte an seinen Wohnort entsprechend seinem Verkehrsmittel einen Farbpunkt. Dies ergibt für jede Klasse die individuelle Aussage „wer wohnt wo“ und „wer fährt wie zur Schule“. Im Stadtplan wurden auch die Radfahrwege zur Schule eingetragen.

Im Oktober fand an der Droste-Hülshoff-Schule in Friedrichshafen der Aktionstag „Ich nehm' das Rad“ statt, an dem 450 Schüler teilnahmen. Der Fahrradtag war ein Projekt im Aktionsprogramm „Klimaschutz an Schulen“. Neben der Polizei, die über Verkehrsregeln und Sicherheit im Straßenverkehr informierte, war der ADFC mit einem Infostand vertreten. Mit einer Umfrage der besonderen Art versuchten wir, mit den Schülern ins Gespräch zu kommen. Jeder Schüler durfte auf einer Karte seinen Wohnort und das Verkehrsmittel zur Schule kennzeichnen. Interessant waren die unterschiedlichen Ergebnisse der Klassen, da es sich sowohl um beruf-

begleitende Schulen als auch Gymnasien handelte.

In einer kurzen Diskussion konnten die zwischen 15 und 21 Jahre alten Schüler ihre Beweggründe nennen, warum sie zum Beispiel lieber mit dem Bus als mit dem Fahrrad zu Schule kommen.

Auf einem Stadtplan konnten die Schüler unter Anleitung von Hansjörg Röpnack vom städtischen Arbeitskreis Radverkehr ihre Radstrecke eintragen. Im Unterricht wurde später zusätzlich ein Fragebogen ausgewertet. Zielsetzung dieses Aktionstages war es, die Schüler für das Radfahren zu sensibilisieren und zum Nachdenken anzuregen. bg

Jubiläum 20+5

Der ADFC-Kreisverband Bodenseekreis feierte am 17. Oktober 2010 sein 20-jähriges Bestehen. Auch der vor fünf Jahren eröffnete ADFC-Infoladen in Friedrichshafen war Anlass zum Feiern und um 14 Uhr gleichzeitig Ort des Sektempfangs, zu dem der ADFC alle Bürger eingeladen hatte. Auch Oberbürgermeister Andreas Brand stattete dem ADFC einen Besuch ab und würdigte in seinem Grußwort die Zusammenarbeit mit dem ADFC.

Der Kreisverband blickt auf bewegte zwei Jahrzehnte zurück, in denen nicht nur hunderte geführte Radtouren angeboten, sondern bei den beliebten Fahrradgebrauchtmärkten auch tausende gebrauchte Fahrräder verkauft wurden. „Spuren“ auf der Straße hat



Oberbürgermeister Andreas Brand (Mitte) gratuliert im Infoladen dem Kreisvorsitzenden Bernhard Glatthaar zum Jubiläum. Rechts Gerhard Leiprecht, Kreisvorsitzender von 1991 bis 2000.



Die Fotoalben der letzten 20 Jahre waren begehrte Anschauungsobjekte.

der ADFC überall dort hinterlassen, wo er sich erfolgreich für bessere Radwege, Fahrradständer und Beschilderungen einsetzen konnte.

Dass die Förderung des Radfahrens in der Politik noch lange kein Selbstläufer ist und die Arbeit des ADFC weiterhin erforderlich sein wird, betonte der Kreisvorsitzende Bernhard Glatthaar. Der fast 750 Mitglieder starke Kreisverband hat in den vergangenen fünf Jahren mit seinem Infoladen in der Friedrichstraße 36/2 ein umfassendes Beratungsangebot für die radelnde Bevölkerung aufgebaut und für den Verein einen vielseitig nutzbaren Raum geschaffen.

Zahlreiche Mitglieder und Gäste nutzten die Gelegenheit, am verkaufsoffenen Sonntag den Infoladen zu besuchen. bg

Markdorf, Überlingen, Meckenbeuren



Der Infostand beim Markdorfer Dixiefest - noch mit altem Zelt.

Zum dritten Mal war der ADFC in Markdorf mit einem Infostand beim Dixiefest vertreten, das traditionell Anfang Mai stattfindet. Viele Besucher nahmen das Beratungsangebot des ADFC wahr.

Ein weiterer Infostand stand im August in Überlingen auf dem Programm. Der Standort am Pflummern-Platz in der Fußgängerzone war gut geeignet, das Überlinger Publikum anzusprechen.

In Meckenbeuren nahmen wir den Herbstmarkt und das Radkriterium „Rund um d'Kirch“ im Oktober zum Anlass für einen Infostand. Leider waren die Temperaturen schon Richtung



In Überlingen kam erstmals unser neues Zelt mit neuem Design zum Einsatz.



Beim Radkriterium in Meckenbeuren hatten wir unser Zelt am Kirchplatz aufgestellt.

„Glühwein“ abgesunken, dennoch waren viele Besucher unterwegs. bg

 <p>STERZAI BIKES.COM</p> <p>e-Bike Spezi</p>			
	<p>DAS PERFEKTE FAHRRAD</p>		
			
	<p>PEDELEC</p> <p>Die Leichtigkeit von A nach B zu kommen</p> <p>Paulinenstraße 7 88046 Friedrichshafen Tel. 07541 - 21271</p>		
			
			
			

Alle Jahre wieder

Beim Frühjahrsgebrauchtmarkt in der Festhalle in Friedrichshafen im März wurde eine neue Rekordmarke aufgestellt: Mit 301 Rädern war das Angebot so groß wie noch nie. Davon wurden 215 Räder verkauft.

Beim Fahrradgebrauchtmarkt in Tettnang, den wir zusammen mit den Grünen veranstalten, wurden 218 Räder zum Kauf angeboten.

Bei der Häfler Herbstausgabe im September erwiesen sich die Käufer und Verkäufer gebrauchter Räder als wetterfest. Trotz Dauerregens lagen Angebot und Nachfrage auf dem Niveau



Selbst das widrige Wetter schreckte die Leute nicht ab, ihre Fahrräder zum Gebrauchtmarkt zu bringen.

der letzten Jahre: 192 Räder standen zum Verkauf, sogar Sondermodelle wie zum Beispiel ein klappbares E-Bike oder ein stabiler Lastenanhänger wurden angeboten. Insgesamt wechselten 138 Fahrräder den Besitzer.

Die im Herbst erstmals eingeführte Trennung der Zugänge für Käufer und Verkäufer bewährte sich auf Anhieb.

Damit konnten auch die letzten angelieferten Räder kurz vor Beginn des Verkaufs um 10 Uhr noch reibungslos angenommen werden, die bisher übliche „Verstopfung“ im Eingangsbereich blieb aus. bg



Die Trennung der Verkäufer und Kaufinteressenten (links) erleichterte die Annahme der Räder wesentlich.

E-Mobility Campus



Nicht die Sonne, dafür aber die Gesichter strahlen bei der Einweihung der Solartankstelle im Fallenbrunnen: MdL Dr. Hans Peter-Wetzel, Campusleiter Professor Dr. Martin Freitag, Erster Bürgermeister Dr. Stefan Köhler, Professor Dr. Václav Pohl, Dr. Ralf Hoppe vom ADFC sowie die beiden Studenten Thomas Notz und Florian Frank (von links).

Elektro-Fahrräder erleben derzeit einen Boom. Der ADFC Bodenseekreis und die Duale Hochschule Baden-Württemberg (DHBW) haben deshalb am 16. Juni einen Aktionstag auf dem Campus der DHBW im Fallenbrunnen,

Friedrichshafen, veranstaltet. Höhepunkt der Veranstaltung war die Einweihung der Solartankstelle der DHBW, die Prof. Dr. Václav Pohl mit seinen Studenten entwickelt hat. „Das Thema Mobilität mit regenerati-

Die etwas andere Art des Radfahrens

Pedelecs – der Begriff steht für "Pedal Electric Cycle" - sind Fahrräder mit Elektrounterstützung. Diese sprechen immer mehr auch junge und technikbegeisterte Menschen an. Für den ADFC eine positive Entwicklung, denn er sieht im Pedelec viel Potenzial, um die Mobilität vom Auto oder Kleinkraftrad auf das Fahrrad zu verlagern. Pedelecs tragen auch dazu bei, das „normale“, also allein mit Muskelkraft betriebene Fahrrad, als gesundes, ökologisches und ökonomisches Fahrzeug in den Blickpunkt zu rücken. Mit Pedelecs lassen sich leicht längere



Radfahren mit eingebautem Rückenwind!

Strecken zurücklegen. Das macht sie nicht nur für ältere Menschen interes-

sant. In den Niederlanden nutzen Polizei sowie Liefer- und Sanitätsdienste sie bereits als kostengünstige Dienstfahrzeuge. In Gebieten, die kaum an öffentliche Verkehrsmittel angeschlossen sind und in denen Wege für die tägliche Fahrradnutzung zu weit erscheinen, ist ein Pedelec als Alternative besonders sinnvoll. Vor allem innerstädtisch gibt es kaum noch Argumente für ein Auto. Betrachtet man Faktoren wie Zeit, Lärm sowie benötigte Verkehrs- und Parkfläche ist das Fahrrad dem Auto deutlich überlegen. Die lästige und Zeit kostende Parkplatzsuche und Parkgebühren entfallen. Das Ziehen von Fahrradanhängern, zum Beispiel mit Kindern, wird mit einem Pedelec zum Kinderspiel. Der ADFC empfiehlt unbedingt den Praxistest. Im Sommer 2010 organisierte der ADFC für seine Tourenleiter und Aktiven eine vierstündige Tour, von Romanshorn nach St. Gallen und zurück. Danach waren selbst die größten Skeptiker von dieser Art der Mobilität angetan. Alle wichtigen Verbraucherinformationen gibt es in der ADFC -Broschüre „Pedelecs und E-Bikes“ im Infoladen des ADFC. rh

	Elektro-Fahrräder	
	Pedelec	E-Bike
Betriebserlaubnis Vers.-Kennzeichen	nicht notwendig	notwendig
Motorleistung	≤ 250 Watt	≤ 500 Watt
Pedalbewegung	notwendig	notwendig / nicht notwendig
Geschwindigkeit	≤ 25 km/h	> 25 km/h / ≤ 20 km/h

Die wichtigsten Unterschiede zwischen Pedelecs und E-Bikes.

e-bike mobility



Eine Solar-Ladestation für E-Bikes wurde erstmals auf der Eurobike 2010 vorgestellt. Die Station wurde von Unternehmern aus dem Bodenseekreis entwickelt und konzipiert. Sie bietet nach Angaben des Herstellers ein klimaneutrales Gesamtkonzept für 20 Akkus pro Modul. Geeignet ist sie für Unternehmen, Organisationen, Tourismus und Städte.

Nähere Informationen unter:
www.e-bike-mobility.com

ven Energien zu verbinden, passt hervorragend zur Stadt Friedrichshafen, deren Entwicklung in hohem Maße von Mobilität geprägt ist“, begrüßte Erster Bürgermeister Dr. Stefan Köhler das Engagement der Studierenden der DHBW. Der Verkehr mit klassischen, fossilen Brennstoffen habe langfristig keine Zukunft. Deshalb sei es wichtig, neue Glanzpunkte zu setzen. Unter dem Motto „E-Mobility-Campus“ waren technikinteressierte und fahrradbegeisterte Menschen eingeladen. Bei der Veranstaltung drehte sich alles rund um Elektrofahräder.

Die Fahrradhändler Sterzai und Fahrradprofis aus Friedrichshafen, saikls (Dämpfle) aus Meckenbeuren sowie Experten des ADFC standen für Fragen bereit.

Trotz regnerischem Wetter kamen die Besucher in Scharen und testeten die von den Händlern ausgestellten Modelle.

Wer sich für den theoretischen Hintergrund interessierte, kam ebenfalls auf seine Kosten. Dr. Ralf Hoppe referierte zum Thema „Elektro-Fahrräder - Fakten und Trends“. Außerdem gab es Vorträge über aktuelle DHBW-Projekte wie die Solartankstelle von Prof. Dr. Václav Pohl. rh

Kriterien für Pedelec-Routen

Pedelecs sind ein Fahrradtyp mit stark wachsender Nachfrage. Aufgrund der besonderen Fahreigenschaften, vor allem der höheren Reise- und auch Durchschnittsgeschwindigkeit, sind für eine sichere Nutzung besondere Kriterien an Radwege zu stellen. Hier ist die Politik gefragt, auf die wachsende Nutzung von Pedelecs rasch zu reagieren. Die Radverkehrsinfrastruktur muss an die Anforderungen des schnelleren Radverkehrs mit Pedelecs angepasst werden.

Der ADFC Bodenseekreis hat Kriterien für Pedelec-taugliche Fahrradwege definiert:

Besonders geeignet sind:

- Strecken mit stetiger Linienführung
- verkehrsarme Straßen und Mischverkehr, auch außerorts
- Radwege > 2,5 m befestigte Breite
- Routen abseits großer Rad- und Fußverkehrsmengen
- Strecken auch mit Steigungen (bis etwa 10%)
- Routenführungen mit spezifischer Infrastruktur (z.B. Ladestationen)

Zu vermeiden sind generell:

- Routenführungen mit abrupten Richtungswechseln
- Strecken mit hohem Fußgängeraufkommen
- Routen mit Absperrgittern und Absperrpfosten
- Engstellen und in die Fahrbahn ragende Hindernisse (z.B. Lichtmasten)
- mehrere aufeinander folgende Grundstückszufahrten sowie Einmündungen bei linksseitigen Radwegen
- Radwege < 2,5 m befestigte Breite
- gemeinsame und getrennte Rad-/Fußwege sowie für Radfahrer freigegebene Fußwege
- unbefestigte Wege mit schlechter Oberfläche
- steile Rampen und Treppen (z.B. Stadtbahnhof Friedrichshafen)

Der ADFC hält es gerade am Bodensee für erforderlich, die bestehenden Radwege zu überprüfen und Routen für Pedelecs zu optimieren und entsprechend auszuschildern. rh

saikls
BIKES & MORE

Saikl's bietet maßgeschneiderte Fahrradtechnik und Zubehör mit Fachwerkstatt. Unser Know-how bekommen Sie aus der Profizeit des Saikls-Teams bei Beratung, Anpassung und Trainingsplanung. Wir freuen uns auf euren Besuch!

Richard Dämpfle
Ravensburgerstr. 14-18
D-88074 Meckenbeuren

Fon 07542-53 91 18
Fax 07542-53 91 28
www.saikls-meckenbeuren.de



Auf dem Weg nach Kreenheinstetten zu den Schwäbischen Highland-Games.



Auf der Südseite des Walensees bei der Mountainbike-Dreitagestour.



Vier Radler fahren eine Woche vom Main zur Rhön und zurück.



Die Dreitagestour „Bayerisches Schwaben, Ries und Mittelfranken“ beinhaltet sowohl historische Altstädte als auch landschaftliche Strecken.



In vier Tagen wurde mit dem Mountainbike der Südschwarzwald durchquert.



Rennradler erkundeten die Hegauvulkane, hier auf dem Weg zum Hohentwiel.



Im Rheintal zwischen Bregenz und Feldkirch wurden idyllische Wege befahren.



Bei der bike&hike-Tour auf den Galinakopf (links) waren auch single-trails dabei.



Eine Pedelec-Testradtour führte von Romanshorn nach St. Gallen und zurück.



Bei den Rennrad-Feierabendtouren wird sportlich ohne Leistungsdruck gefahren.



Mittlerweile sind Platten so selten, dass alle beim Flickern mithelfen wollen.



Bei den Radtouren im Hegau wurde auch das Lenkrelief in Ludwigshafen besichtigt.



Die Rennradtour zum Schokofest nach Bludenz führte durch den Bregenzer Wald.

Interview

... Fortsetzung von Seite 1

Und last but not least ist „mit dem Rad zur Arbeit statt mit dem Auto“ bei unserem Standort im Hinterland tatsächlich eine wesentliche Maßnahme, um aktiven Umweltschutz zu betreiben. Wir haben ein ganzes Bündel an Maßnahmen geschaffen, um die Mitarbeiter zu motivieren aufs Rad zu steigen. VAUDE beteiligt sich beispielsweise an einer E-Bike-Route im Bodenseeraum, um das Thema E-Mobility zu unterstützen. Wir wollen einen Pool an eigenen E-Bikes und eine Ladestation anschaffen, welche die VAUDE-Mitarbeiter für den Weg zur Arbeit und Erledigungen nutzen können.



Neben E-Bikes fördern wir nach wie vor das normale Radfahren sehr stark - etwa mit unserer bereits im dritten Jahr stattfindenden Aktion „VAUDE fährt Rad - weniger CO₂ - mehr Spaß!“, bei der wir jährlich mindestens 25.000 km Autofahrten zur Arbeit und damit jede Menge CO₂ einsparen. Diese Aktion fördern wir zusätzlich mit Incentives für teilnehmende Mitarbeiter. Wir werden im Frühjahr die Radel-Saison mit einem Auftakt-Event für das VAUDE-Team begrüßen, bei dem wir u.a. Technik- und Sicherheits-Trainings und eine Ausrüstungsbörse anbieten. Den ganzen Sommer über bieten Kollegen für Kollegen Ausfahrten und wöchentliche Trainings an, die sehr gut angenommen werden. Eine besondere Vorbildfunktion haben unsere Führungskräfte, die z.B. mit dem Fahrrad gemeinsam zu Klausurtagungen radeln.

ADFC: Wo ist das Radwegenetz in Tettngang und im Bodenseekreis bereits vorbildlich, wo sehen Sie Nachholbedarf?

Von Dewitz: Rund um den Bodensee sehe ich es als sehr vorbildlich an, im Hinterland (und das fängt gleich hinter Tettngang an) sind noch viele unausgebaute Teilstrecken. Zwei davon leider auf dem Weg zwischen Tettngang und unserem Standort Obereisenbach. Hier freuen wir uns zwar sehr über den frisch fertig gestellten Radweg, der weist aber innerhalb dieser sechs Kilometer langen Strecke, an zwei nicht ungefährlichen Stellen, Lücken auf.

ADFC: Herzlichen Dank für das Interview.

Der ADFC-Kreisvorstand Bodenseekreis stellt sich vor



Der Kreisvorstand, wie er 2010 gewählt wurde (von links): Fritz Jähnichen, Ralf Hoppe, Arthur Wetzel, Christian Ahlswede, Bernhard Glatthaar, Ralf Müller, Stefan Huber, Jörg Ockert

Der ADFC-Kreisverband Bodenseekreis mit seinen 750 Mitgliedern ist stolz auf seine 50 aktiven Mitglieder, die bei den unterschiedlichsten Aktivitäten mitmachen: Bei der Leitung von Radtouren, beim Dienst im Infoladen, bei der Mitarbeit an Fahrradgebrauchsmärkten oder Codieraktionen, Kursen, Infoabenden oder den vielfältigen Diensten, die das Vereinsleben so mit sich bringen. Es ist ein großes Team an engagierten und leidenschaftlichen Radlern, die ihre individuellen Fähigkeiten im ADFC einsetzen. Damit leisten sie einen wichtigen Beitrag, das Radfahren zu fördern und als Vorbilder das Bewusstsein für eine moderne Mobilität zu stärken. Aber natürlich ist auch jedes normale Mitglied wichtig, denn es unterstützt den ADFC als Interessenverband.

2010 wurde der Kreisvorstand neu gewählt und um Beisitzer ergänzt. Ein starkes Team mit einem einzigen Manko: Die Frauenquote ist schlecht. Der Vorstand freut sich über Ihre Rückmeldungen und Anregungen.

Bernhard Glatthaar, Kreisvorsitzender aus Friedrichshafen, hat die Schwerpunkte Radverkehr, Öffentlichkeitsarbeit, Werbung, Publikationen und Mitgliederverwaltung.
Tel. 07541/28129
bodenseekreis@adfc-bw.de

Ralf Müller, stellv. Kreisvorsitzender, kommt aus Friedrichshafen und ist verantwortlich für die Finanzen im Kreisverband.
Tel. 07541/3003683
ralfuwemuller@googlemail.com

Arthur Wetzel aus Friedrichshafen ist stellv. Kreisvorsitzender und zuständig für den Infoladen und Fahrradtechnik.
Tel. 07541/65987
arthur.wetzel@gmx.de

Christian Ahlswede aus Überlingen ist stellv. Kreisvorsitzender, Ansprechpartner in Überlingen und Koordinator der Radtouren.
Tel. 07551/3365
cahlswede@onlinehome.de

Ralf Hoppe aus Friedrichshafen, stellv. Kreisvorsitzender, ist zuständig für Veranstaltungen, Fahrradtourismus und E-Mobilität.
Tel. 07541/51453
hoppe@gefak.de

Fritz Jähnichen ist Ansprechpartner in Markdorf und Beisitzer im Kreisvorstand.
Tel. 07544/71574
jaehnichen@online.de

Stefan Huber ist Ansprechpartner in Meckenbeuren und Beisitzer im Kreisvorstand.
Tel. 07542/940994
stefan.huber@tunau.de

Jörg Ockert war von 2002 bis 2010 Ansprechpartner in Uhldingen-Mühlhofen. Wir danken ihm für sein langjähriges Engagement und die vielen Radtouren, die er als Tourenleiter geleitet hat.



b o d o
bodensee-oberschwaben verkehrsbund

© 2010, www.d-werk.com

Einen Gang höher schalten - bodo bringt auch Radler günstig voran!

Unsere Fahrplanauskunft im Land
01805-779966

www.bodo.de



Impressum

Der Radler am See - Jahreszeitschrift des ADFC-Kreisverbandes Bodenseekreis, Ausgabe 18, 2011

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), Ralf Hoppe (rh), Ralf Seuffert (rs), Stefan Valentin (sv), Margarete Bareis (mb), Jürgen Wagener (jw)

Fotos:

Bernhard Glatthaar, Gunthild Schulte-Hoppe, Theo Mahler, Christian Ahlswede, Fritz Jähnichen, Willy Schuster, Heinz Graf, Ralf Seuffert, Winfried Hoepfner, Karl-Heinz Becker, Wolfgang Becker, Alfred Oswald, Stefan Valentin, Margarete Bareis, Fa. Dämpfle, Fa. VAUDE

Anzeigen: Bernhard Glatthaar

Layout:

Roland Merz, Markus Barthold, Bernhard Glatthaar

Druck: Druckhaus Müller

Auflage: 1.700 (FN), 600 (KN), 200 (RV)

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

- 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

