

# der Radler am See

## Inhalt

Radverkehr Bodenseekreis	2 - 3
Konstanz	4
Ravensburg	5
E-Mobilität	6
Veranstaltungen	7
Radverkehr Friedrichshafen	8 - 10
Tourenrückblick	11
Letzte Seite	12

Warum genießt der 2011 eröffnete Bike-Tower in Meckenbeuren diese große Aufmerksamkeit weit über Meckenbeuren und den Bodenseekreis hinaus? Was ist das Besondere an diesem neuen Fahrradparkhaus? Es sind mehrere Faktoren, welche hier eine Rolle spielen.

Zunächst drängt sich die Frage auf, warum sich eine Gemeinde mit 13.500 Einwohnern, die bereits 13 Fahrradboxen zur Verfügung stellt, ein hochmodernes Fahrradparkhaus mit 70 Stellplätzen leistet. Zum Vergleich: In der benachbarten Stadt Friedrichshafen mit einem deutlich größeren Bahnknotenpunkt, der vierfachen Einwohnerzahl und einer höheren Fahrradnutzung gibt es 70 Fahrradboxen.

Die Antwort ist: Meckenbeuren hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil des Radverkehrs zu erhöhen. Anders als die meisten Gemeinden im Bodenseekreis ließ die Gemeinde Meckenbeuren dieser Absichtserklärung in kürzester Zeit Taten folgen und entschied sich mit dem Bike-Tower auch für ein „Leuchtturm-Projekt“.

## Das Fahrrad-Mecka



Einweihung des Bike-Towers (v.l.): Landrat Lothar Wölfle, Walter Göppel von der Energieagentur, Prof. Jürgen Brath von der DHBW, Bernd Reutemann von e-bike mobility, Erster Bürgermeister Dr. Stefan Köhler aus Friedrichshafen, Stefan Huber vom ADFC Bodenseekreis und Bürgermeister Andreas Schmid aus Meckenbeuren.

Ein Leuchtturm strahlt bekanntlich weit in die Region aus und bietet Orientierung, so auch der Bike-Tower. Die Botschaft aus Meckenbeuren ist eindeutig: Seht her, wir trauen uns was!

Es ist im Bodenseekreis selten, dass für den Radverkehr ein derart attraktives Angebot geschaffen wird, um die Nachfrage zu steigern. Meckenbeuren fährt nicht den zaghaften Kurs, der in vielen Kommunen die Radverkehrsförderung bestimmt, sondern macht Nägel mit Köpfen, nimmt Geld in die Hand und wagt Neuland zu betreten. Der Bike-Tower ist nämlich weit mehr als ein Fahrradparkhaus. Er erzeugt Emotionen und löst Bewunderung aus. Genau dieser emotionale Faktor ist ungemein wichtig, um das Radfahren ins Gespräch zu bringen und als vollwertiges Verkehrsmittel zu etablieren. Es muss für Kommunen und Unternehmen selbstverständlich werden, auch in die Fahrradinfrastruktur überdurchschnittliche Investitionen zu tätigen (siehe Seite 12).

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist, dass der Bike-Tower sicheres Fahrradparken mit Elektromobilität vernetzt. Elektrofahräder bieten für einen größeren Personenkreis die Chance, auch Alltagsstrecken von 10 und mehr Kilometern in hügeligem Gelände, z.B. beim Arbeitsweg nach Tettngang, leicht

zu bewältigen. Sowohl Gäste als auch Berufspendler ins Umland von Meckenbeuren können davon profitieren. Natürlich fahren auch in Meckenbeuren heute schon viele Menschen Fahrrad und stellen es am Bahnhof ab. Aber es könnten sehr viel mehr sein, da Meckenbeuren eine zentrale Lage zwischen den Oberzentren Ravensburg und Friedrichshafen hat und das touristische Potential für Radler längst nicht ausgereizt ist.

Der Bike-Tower ist ein fair gehandeltes und regionales Produkt. Ohne die in der Firma e-bike-mobility gebündelte Kompetenz aus Technologie, Fahrradtechnik und Marketing wäre der Bike-Tower nicht entstanden. Die drei Väter des Bike-Towers Patrick Bartsch, Richard Dämpfle jun. und Bernd Reutemann bekamen für ihre innovative Technik den Eurobike Green Award 2011, denn die Technik des Bike-Towers macht ihn zum vielseitigsten Fahrradparkhaus der Welt. Moderne Reservierungs- und Buchungssysteme, eine hohe Flexibilität des Parksystems für nahezu alle Fahrradtypen und die integrierte Akku-Ladestation lassen keine Wünsche offen.

Wir wünschen uns: Lassen Sie sich anstecken vom Mut und der Weitsicht der Gemeinde Meckenbeuren. Pilgern Sie nach Mecka.

bg

## Interview

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

Seit 2009 ist Andreas Schmid Bürgermeister der Gemeinde Meckenbeuren. Bernhard Glatthaar befragte ihn zum Thema Radfahren.

**ADFC:** Welchen persönlichen Bezug haben Sie zum Fahrradfahren?



**Schmid:** Ich bin zugegebenermaßen ein Schönwetter-Radler. Im Sommer nutze ich das Fahrrad auch um ins Rathaus zu kommen oder um Außentermine wahrzunehmen. Dem Pedelec kann ich sehr viel abgewinnen, da ich noch etwas schneller bin, aber trotzdem erholt ankomme.

**ADFC:** Der Bike-Tower war das herausragende Fahrradprojekt in der Region im Jahr 2011. Ohne Ihre Initiative und Überzeugungskraft wäre es nicht realisiert worden.

Was war Ihrer Einschätzung nach der Erfolgsfaktor, dass der Gemeinderat und die Projektpartner dieses Projekt angepackt hat?

**Schmid:** Wie oft bei zukunftsgerichteten Projekten war es auch hier, dass wir in der Planungsphase die Akzeptanz des Bike-Towers nicht vorhersehen konnten. In der Einschätzung aller Beteiligten waren jedoch die Chancen des Projektes weitaus höher als die Risiken.

Ausschlaggebend war, dass alle an die Idee geglaubt haben, die dann zum Bahnhofsfest Realität wurde.

**ADFC:** Wo ist Meckenbeuren - vom Bike-Tower abgesehen - bereits vorbildlich, was die Infrastruktur für Radfahrer betrifft?

Wo liegen nach Ihrer Einschätzung die drängenden Probleme?

**Schmid:** Gerade das Thema Fahrradparken war schon länger im Sinne der Bürger und Bürgerinnen angegangen worden. Das ist neben den normalen Fahrradständern an den Fahrradboxen ersichtlich, die inzwischen auch am Bahnhofsteppunkt Kehlen zur Verfügung stehen.

Unser Radwegenetz abseits der Hauptstraßen ist für Touristen sehr reizvoll. Für die Weiterentwicklung der Radwege insbesondere für Pendler und Pedelecnutzer bleibt aber noch genug zu tun.

**ADFC:** Welche nächsten Schritte zur Förderung des Radfahrens in Meckenbeuren planen Sie konkret?

... lesen Sie weiter auf Seite 12



**EUROBIKE**  
THE GLOBAL SHOW

**2012 PUBLIKUMSTAG**  
1. SEPTEMBER

FRIEDRICHSHAFEN

## TECHNIK UND TRENDS VON MORGEN

[WWW.EUROBIKE-SHOW.DE](http://WWW.EUROBIKE-SHOW.DE)

Entdecken Sie das weltweit größte Angebot von über 1.100 Ausstellern, die preisgekrönten Innovationen des EUROBIKE AWARDS, die EUROBIKE Fashion Show, die Rad-Reise-Messe HOLIDAY ON BIKE, großzügige Testparcours und vieles mehr.

## Mit dem Rad durch Überlingen

**ÜBERLINGEN.** Der Arbeitskreis Radverkehr der Stadt Überlingen traf sich 2011 drei Mal. Die Diskussionspunkte und ersten Ergebnisse sind auf der Homepage der Stadt Überlingen in der Rubrik Stadtplanung öffentlich einsehbar. Tipp: Auf [www.ueberlingen.de](http://www.ueberlingen.de) einfach den Suchbegriff „Radverkehr“ eingeben.

Der Höhepunkt des Jahres war eine öffentliche Radtour, die im Anschluss an die September-Sitzung des Arbeitskreises Radverkehr stattfand. Die Teilnahme von Oberbürgermeisterin Sabine Becker unterstrich die Absicht der Stadt Überlingen, die Belange des Radverkehrs stärker in den Fokus zu nehmen.

Der Arbeitskreis radelte zu verschiedenen Brennpunkten des Radverkehrs in Überlingen, welche in der vorangegangenen Sitzung gemeinsam ausgewählt worden waren. Darunter waren die altbekannten Radler-Problemstellen, so der Bahnübergang Ost an der Mühlenstraße, die Querung der K7772 bei Goldbach und der Burgbergkreisel mit der Lippertsreuter Straße.

Leider glänzten die eingeladenen Vertreter des Regierungspräsidiums und des Landratsamtes durch Abwesenheit, weshalb an wichtigen Stellen manche Antworten auf Fragen offen blieben, welche in die Zuständigkeit dieser Behörden fielen.

An der Einmündung des Strandweges in die Mühlenstraße wurde schnell klar, wie irreführend die Verkehrsführung für Radler ist, denn regelgerechtes Verhalten ist an dieser Stelle nahezu unmöglich. Oberbürgermeisterin Becker sah den dringenden Handlungsbedarf und sagte angesichts des

herrschenden Chaos zu, Verbesserungsmaßnahmen prüfen zu lassen.

Im Westen von Überlingen besichtigte die Gruppe die Radler-Querung an der Einmündung von Goldbach in die K7772, auf welcher ebenfalls der Bodenseeradweg verläuft. Nicht nur die als Zwischenlösung markierte Aufstellfläche wurde hier diskutiert, sondern auch der in beiden Richtungen benutzungsrechtliche gemeinsame Fuß-/Radweg auf der Südseite der K7772 Richtung Sipplingen. Der ADFC war hier der Auffassung, dass dieser Fuß-/Radweg zu schmal sei und verbreitert werden müsse.

Zum Abschluss der Radtour stand die Lippertsreuter Straße auf dem Programm. Am Burgbergkreisel wurde offenkundig, dass es für Radler stadteinwärts keine Ausfahrtsmöglichkeit auf die Fahrbahn und den anschließenden Fahrrad-Schutzstreifen gibt. Stattdessen werden sie in den Burgberggring geleitet, wo eine 180°-Wende notwendig wird. Weiter stadtauswärts an der Einmündung der L195 in die Lippertsreuter Straße waren sich die Teilnehmer schnell einig, dass diese breite Einmündung ohne jegliche Fahrradfahrt sehr gefährlich ist und dringender Handlungsbedarf besteht, zumal hier auch Schüler mit dem Rad unterwegs sind.

Ende des Jahres 2011 übergab der bisherige Leiter des Arbeitskreises Radverkehr, Thomas Nöken, seine Aufgabe an Sabine Geerds vom Stadtplanungsamt. Herr Nöken gilt unser Dank, denn er hatte die Gründung des Arbeitskreises stets gefördert und die ersten Sitzungen in einer guten Arbeitsatmosphäre geleitet. bg

## Zukunft für Fahrrad und Schiene

**BODENSEEKREIS.** Anfang des Jahres 2011 lief das Anhörungsverfahren zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Bodenseekreises. Auch der ADFC gab dazu eine Stellungnahme mit verschiedenen Verbesserungsvorschlägen ab. Hier einige unserer wichtigsten Wünsche:

Beim Zugmaterial ist uns wichtig, dass es einen niveaugleichen und doppeltürigen Zustieg gibt; dies ist derzeit nur bei einem Teil der Züge der Fall.

Besonderen Handlungsbedarf sehen wir bei der Infrastruktur an Haltestellen und Bahnsteigen. Noch immer fehlen an vielen Bahnhöfen ausreichend dimensionierte Aufzüge oder Schiebrinnen an den Zugangstreppen. Gerade am wichtigsten Bahnknotenpunkt, dem Stadtbahnhof in Friedrichshafen, wären Wagenstandsanzeiger und Durchsagen wichtig, um den voraussichtlichen Halteort des Fahrradtransportwagens anzukündigen. Nur so

wird eine zügige Abwicklung des Zustiegs von Radlern ermöglicht.

Bei Bushaltestellen ist darauf zu achten, dass die Hinweis-Stelen angrenzende Radwege nicht einengen, und dass Radwege so geführt werden, dass es keine Konflikte mit aus- und einsteigenden Fahrgästen gibt.

Beim Tarifsystem ist eine grenzüberschreitende Einheits-Fahrradfahrkarte für alle Euregio-Zonen und alle Arten von Fahrkarten seit Jahren überfällig, denn das bestehende Tarifsystem für die Fahrradbeförderung ist im internationalen Bodenseeraum ein kompliziertes Puzzlespiel. Wichtig ist auch, dass die Fahrradkarten sowohl für Züge als auch Schiffe gültig sind.

Der vom Kreistag im Sommer 2011 schließlich beschlossene Nahverkehrsplan lässt leider einen engagierten Maßnahmenplan für den besseren Verbund von Öffentlichem Verkehr und Radverkehr vermissen. Nur wenige Aussagen gehen über die reine Bestandsaufnahme der aktuellen Situation hinaus. Stattdessen profilierten sich die politisch Verantwortlichen des Landkreises und vieler Kommunen im Jahr 2011 mit Hingabe für Stuttgart 21. Es entstand der Eindruck, das Prestigeprojekt in der Landeshauptstadt sei wichtiger als die vielen dringend notwendigen Maßnahmen vor Ort im Bodenseekreis. bg

**INFO:** Die ADFC-Stellungnahme ist auf [www.adfc-bw.de/bodenseekreis](http://www.adfc-bw.de/bodenseekreis) unter der Rubrik Radverkehr-Bodenseekreis verfügbar.



Oberbürgermeisterin Sabine Becker nahm an der Radtour des Arbeitskreises Radverkehr Überlingen teil. Bei der Einfahrt aus Richtung Ostbad in die Mühlenstraße war sie von der unklaren Verkehrsführung überrascht und versprach Verbesserungen zu prüfen.

## Der Premium-Radweg

**SALEM.** Am 20. April wurde der neue 2,5 km lange und 1 Mio. Euro teure Radweg an der L204 von Altenbeuren nach Stefansfeld eingeweiht. Das Regierungspräsidium lud zur feierlichen Eröffnung des Radweges ein, der nach Einschätzung des ADFC als gelungen bezeichnet werden kann. Besonders hervorzuheben ist die breite Querungsinsel am Ortseingang von Stefansfeld mit großen Rädern und Aufstellflächen für Radler. Dass auch das Regierungspräsidium völlig abgesenkte Bordsteine einbauen kann, hat uns positiv überrascht und muss deshalb lobend erwähnt werden.

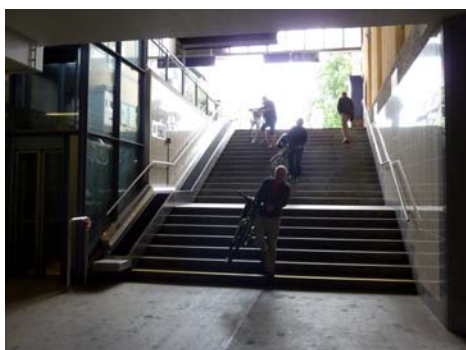
Neue Radwege sind im Bodenseekreis in den letzten Jahren allerdings selten geworden, obwohl es zahlreiche Lücken im Radwegenetz gibt, welche dringend geschlossen werden müssten. Bei Bundes- und Landesstraßen liegt die Verantwortung für die Priorisierung beim Regierungspräsidium Tübingen, während bei den Kreisstraßen der Kreistag Herr des Verfahrens ist. An Kreisstraßen stagnierte der Radwegbau seit einigen Jahren völlig, was auch an ungeklärten Zuschussregelungen und Finanzierungsgesetzen des Landes lag. Die schwarz-gelbe

Landesregierung hatte zu lange neue verbindliche Förderrichtlinien verschleppt, ohne die der Landkreis nicht bereit war, Radwege zu finanzieren und zu bauen.



Bei der festlichen Eröffnung des Radweges von Altenbeuren nach Stefansfeld war die Politprominenz vollständig vertreten.

Die grün-rote Landesregierung hat nun ihre Absicht bekundet, den Anteil der Verkehrsfinanzen sogar zu Gunsten des Radverkehrs und öffentlichen Verkehrs umzuschichten. Wir sind gespannt, wann das Umdenken in Stuttgart sich auf den Radwegbau im Bodenseekreis auswirken wird. bg



Der Zugang zu den Gleisen 2 bis 5 des Häfler Stadtbahnhofs ist von Süden nur über eine Treppe oder einen Aufzug mit zu geringer Transportkapazität möglich.





**Mit Fahrrad und Fähre um und über den See.**

**Gönnen Sie sich bei Ihrer Radtour eine Pause...**

**Ab Friedrichshafen oder Romanshorn**

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

[www.bsb.de](http://www.bsb.de)  
 Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH • Seestr. 23 • 88045 Friedrichshafen • Tel. 07541 9238-0 • [faehre@bsb.de](mailto:faehre@bsb.de)

# Für Sie neu gebaut: Herzlich willkommen am Bodensee-Radweg!



Das Bild zeigt den 2,0 m schmalen Radweg auf der Nordseite des Dornierknotens. Die Behörden legten die Route des Bodensee-Radweges wieder direkt an die stark befahrene Bundesstraße, anstatt die vorhandenen straßenfernen Wege zu nutzen! Aus Sicht des ADFC ist dies eine unverantwortliche Entscheidung, die den Bodensee-Radweg zwischen Friedrichshafen und Immenstaad weiterhin zur Horrorstrecke macht.

**IMMENSTAAD.** Über den Dornierknoten wurde schon in der letzten Ausgabe des Radler am See ausführlich berichtet, denn die Planung ist ein bemerkenswertes Beispiel dafür, wie die Situation für den Radverkehr bei einer Straßenplanung erheblich verschlechtert werden kann.

Im Jahr 2011 wurde der Dornierknoten umgebaut. Über das Ergebnis dieser größten Straßenbaumaßnahme in Friedrichshafen / Immenstaad im Jahr 2011 für den Radverkehr soll hier berichtet werden.

Im Januar 2011 - kurz vor Abschluss der Planung - ging das für Planung und Bau verantwortliche Regierungspräsidium Tübingen erstmals auf den ADFC zu. Damit reagierte das Regierungspräsidium auf eine Stellungnahme des ADFC, bei der wir verschiedene Vorschläge vorlegten, u.a. zur Verbesserung der Radverkehrsführung an der Claude-Dornier-Straße (EADS-Zufahrt). Sachstand war damals, die Route des Bodensee-Radweges in beiden Fahrrichtungen über die Claude-Dornier-Straße zu führen. Folglich musste die Voraussetzung geschaffen werden, den Radverkehr aus Richtung Klärwerk durch die Dornier-Unterführung auf die Südseite zu führen. Unser Vorschlag war, auf der Südseite die Einmündung des Gemeindeverbin-

dungsweges nach Immenstaad gegenüber der Ausfahrt aus der Unterführung zu positionieren. Das Regierungspräsidium erkannte den Sinn dieser Verkehrsführung an und nahm unseren Vorschlag („ADFC-Kurve“) in die Planung auf.

Zurück auf die Nordseite des Dornierknotens.

Interessant und für die weiteren Verlauf der Geschichte wichtig ist der Sachverhalt, dass das Regierungspräsidium im Jahr 2010 den Radweg auf der Nordseite entlang der L207 zur B31 und bis zur bestehenden Radunterführung aus der Planung gestrichen hatte. Aus irgendwelchen Gründen wurde keine Notwendigkeit mehr für diesen Radweg gesehen.

Wir protestierten und konnten erreichen, dass der Radweg wieder in die Planung aufgenommen wurde, allerdings wurde der Radweg nur noch mit einer Breite von 2,0 m vorgesehen, der Grünstreifen zur Fahrbahn nur mit einer Breite von 1,0 bis 1,25 m. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), das aktuelle technische Regelwerk für die Planung von Radverkehrsanlagen, schreiben dagegen als Regelform für Radwege wie am Dornierknoten eine Breite von 2,5 m vor. Bei einem hohen Bodensee-



Auch Kinder müssen in ungefähr zwei Meter Entfernung vom Kfz-Verkehr an der Bundesstraße radeln! Stress für alle Eltern, die sich eigentlich auf eine entspannte Radtour am Bodensee gefreut haben.

Radweg sind sogar noch deutlich größere Radwegbreiten vorgeschrieben. Die ERA 2010 gibt außerdem für Grünstreifen zur Fahrbahn eine Breite von 1,75 m als Regelform vor.

Wurde hier bewusst gegen aktuelle Vorschriften verstoßen? Was würde der Landesrechnungshof zur Verwendung von Steuergeldern für den Bau eines nicht rechtskonformen und zudem gefährlichen Radweges sagen? Im Mai 2011 berieten Vertreter des Regierungspräsidiums, des Kreisstraßenbauamtes, des Bauamts Immenstaad, des Stadtbauamts und der Verkehrsbehörde Friedrichshafen, der Polizeidirektion und des ADFC über die zukünftige wegweisende Ausschilderung des Bodenseeradweges und die verkehrsrechtliche Beschilderung der Radwege am Dornierknoten.

Das Ergebnis des Gesprächs war für den ADFC eine Hiobsbotschaft: Die bisher vereinbarte Führung des Bodensee-Radweges in beiden Fahrrichtungen über die Claude-Dornier-Straße (siehe oben), welche wenige Monate vorher noch für den Radverkehr optimiert worden war, wurde von allen Behördenvertretern plötzlich als zu gefährlich eingestuft! Auch die Durchfahrt der Dornier-Unterführung und die Einfahrt in die Friedrichshafener Straße beim Campingplatz Helmsdorf wurden als höheres Sicherheitsrisiko gesehen als die Überquerung der L207 und der an der B31 verlaufende schmale Radweg auf der Nordseite.

Bei der Sitzung wurde schließlich gegen das Veto des ADFC beschlossen, die Route des Bodensee-Radweges von Ost nach West auf der Nordseite des Dornierknotens über die Querungsinsel der L207 und den schmalen Radweg direkt an der B31 entlang bis zur bestehenden Fuß- und Radunterführung zu führen. Dieser für den ADFC nicht nachvollziehbare Meinungsschwenk der Behörden führte die Gespräche und Planungen der vorherigen Monate ad absurdum.

Aufgrund der unzureichenden Ausführung des Radweges auf der Nordseite des Dornierknotens, seiner starken Frequentierung und der hohen Lkw-Belastung auf der B 31 und der L207 ist die Sicherheit der Radler massiv gefährdet. Diese Verkehrsplanung zeigt deutlich, dass die Interessen des Radtourismus und der einheimischen Radler bei der Verkehrsplanung am Bodensee nur einen untergeordneten Stellenwert haben.

Leider wurde 2011 auch die zweite notwendige Verbesserung am Bodensee-Radweg von den Behörden beendet: Die nördliche Hinterlandroute vom Eichenmühlweg in Fischbach Richtung Klärwerk Immenstaad. Die Begründung der Stadt Friedrichshafen für die Ablehnung war: Auf der Hinterlandroute würde die Baustellenzufahrt für die B31-Umgehung verlaufen. Sie haben es richtig gelesen: Der Bau der B31-Umgehung steht offensichtlich kurz bevor. bg



Hier müssen Bodenseurlauber die L207, dem Lkw-Zubringer zum MWZ, in Richtung Westen queren. Nicht nur für Kinder und größere Radgruppen ist das eine gefährliche Zumutung!



Die Einmündung der Straße von der Dornierunterführung in die L207 ist ein weiterer Beweis für die Fehlplanung. Wer als Radler diese Straße benutzt, gelangt nur über einen Grünstreifen auf den Radweg.



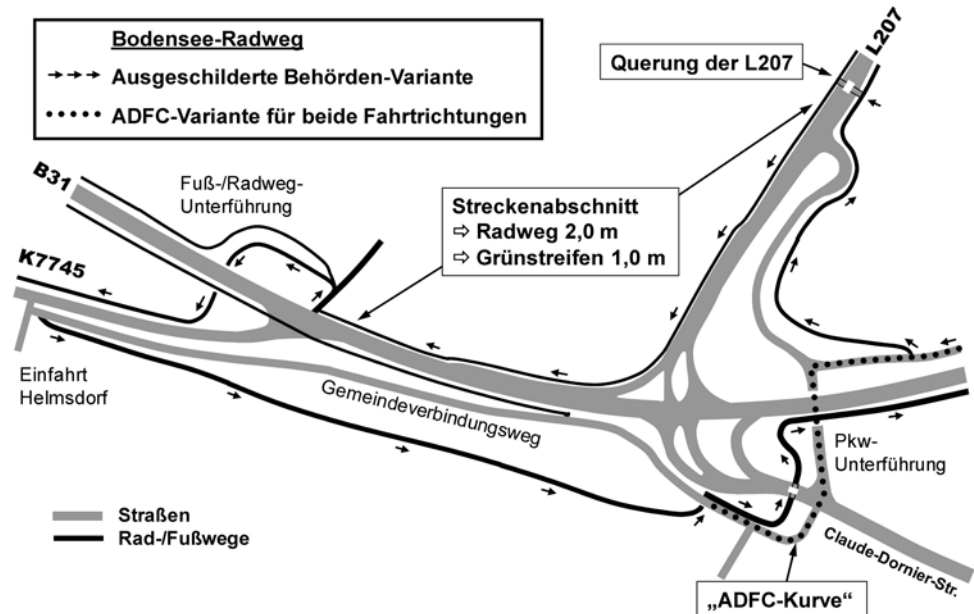
Auf dem 2,0 m breiten gemeinsamen Fuß- und Radweg an der L207 mit einem 1,25 m breiten Grünstreifen sausen Radler zur B31 hinunter. Die vorgeschriebenen Mindestmaße werden deutlich unterschritten!



Auf der Südseite der B31 endet der Radweg aus Westen und wird auf den Gemeindeverbindungsweg eingeleitet. Bei der Einleitung in die Fahrbahn bremst ein Plaqueau den Kfz-Verkehr ab.



Aus Westen kommend muss man am Dornierknoten im Zickzack zunächst den Gemeindeverbindungsweg (Bild) queren und dann die Claude-Dornier-Straße. Warum einfach, wenn's auch umständlich geht.



Die ADFC-Skizze des 2011 umgebauten Dornierknotens zeigt die Routenführung, wie die Behörden sie durchgesetzt haben, und den ADFC-Vorschlag. Die „ADFC-Kurve“ an der Claude-Dornier-Straße wurde vom Regierungspräsidium im Februar 2011 in die Planung aufgenommen und gebaut, um eine geradlinige Route in die Unterführung zu erreichen. Wenige Monate später wurde diese Radverkehrsführung als „zu gefährlich“ eingestuft.

## Fördern oder ausbremsen?

Nachdem der Trend in Deutschland, unterstützt durch die Novelle der StVO und entsprechende Gerichtsurteile, dahin geht, das Radfahren als gleichberechtigte Fortbewegungsweise auch durchzusetzen, und der Zwang der Radwegbenutzung immer mehr als Mittel der Verkehrsorganisation aus dem letzten Jahrhundert empfunden wird, staunt der interessierte Laie dennoch immer wieder über die harte Realität: In Konstanz wurde die Weiterfahrt auf der Eichhornstraße, einer

ehemaligen Landstraße zwischen Petershausen und Allmannsdorf, Anfang des Jahres 2010 nun einfach verboten.

Der im Wald geführte Radweg, den Anwohner als besonders bei schlechtem Wetter gefährlich, oft vereist und holperig angemahnt haben, kann hier kein Ersatz sein, auch wenn er nach Protesten von Bürgern, ADFC und VCD etwas aufgebessert wurde.

Wird die Gleichberechtigung der Radler wirklich ernstgenommen? rs



Eichhornstraße in Konstanz: So bremst man Radfahrer aus.

## Dauerprovisorium in Sicht

Gut Ding will Weile haben - das gilt erst Recht in Konstanz! Seit Jahren liegen bereits Planungen über die Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone rund um den Hauptbahnhof vor. Nach der Erkenntnis, dass die Finanzlage keine großen Sprünge erlaubt, kam es zu einer kuriosen Situation bezüglich der Finanzierung einer „shared-space-Zone“:

Das benachbarte LAGO-Einkaufszentrum erklärte sich bereit, die Begegnungszone in einer provisorischen Ausführung zu finanzieren. Im Gegenzug erhält das LAGO die Genehmigung zur Erweiterung seines Parkhauses um über 200 Stellplätze. Diesen Deal empfanden viele Gemeinderäte als Kuhhandel und verweigerten ihre Zustimmung. Nach mehreren Ausschuss- und Gemeinderatsitzungen fand dieser Kuhhandel dann doch eine Mehrheit und so soll im April 2012 mit den Bauarbeiten begonnen werden.

Der ADFC sieht eine solche Mittelvergabe mit gemischten Gefühlen. Sollten sich bei der provisorischen Begegnungszone Verkehrsprobleme einstellen, wird sie nachgebessert? Oder wird sie als Abschreckung verwendet, die Begegnungszone in der geplanten Fassung nicht zu realisieren?

Zum Glück gibt es im benachbarten Kreuzlingen ein gutes Vorbild. Hier wurde die Hauptstraße als Begegnungszone mit 20 km/h und absolutem Vortritt der Fußgänger bereits realisiert, wir können also auf die dortigen Erfahrungen aufbauen. Unsere Mei-

nung ist: Die Reduzierung der Fahrspuren und eine Verbesserung der Quermöglichkeiten reichen nicht aus, um den Verkehr zu entschleunigen und die untragbare Situation am Bahnhof zu lösen. Für Radfahrer wäre die Verkehrsberuhigung besonders wichtig, denn bis heute kommt man mit dem Rad von der Schweizer Grenze zur Rheinbrücke nur durch dichten Kfz-Verkehr ans Ziel.

Bleiben wir also kritisch dran! Zum großen Konzilsjubiläum 2014 sollte es möglich sein, eine würdige und sichere Empfangszone für die größte Stadt am Bodensee hinzukriegen!

Wer weiß - vielleicht entscheiden sich die politisch Verantwortlichen doch noch für die ausgereifte Lösung einer Begegnungszone? rs



Der Kreuzlinger „Boulevard“: Keine Mittelstreifen und Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer.

## 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. Maxcycles, 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



## Masterplan Mobilität

Wer in Konstanz Rad fährt, macht widersprüchliche Erfahrungen:

Einerseits existiert ein leidlich gutes Radverkehrsnetz und die Verwaltung begegnet dem Thema Radfahren nicht destruktiv. Andererseits schien es bisher am administrativen und politischen Willen zu fehlen, das Radfahren als ökologische und gesunde Fortbewegungsart durch geeignete Maßnahmen zu forcieren.

Der für die Radwegplanung Zuständige ist guten Willens, aber arbeitsmäßig überlastet, und die feste Einrichtung eines Radverkehrsbeauftragten

scheint leider in weite Ferne gerückt zu sein.

Nun macht die Verwaltung einen neuen Anlauf in Sachen Bürgerbeteiligung: In einem zweijährigen Prozess soll die Mobilität in Konstanz in all ihren Facetten (Fußgänger, Radler, Autofahrer, ruhender Verkehr, öffentliche Räume) hinterfragt und in Foren unter Beteiligung der Bürgerschaft aufbereitet werden.

Der ADFC wird diesen Prozess der Erarbeitung eines „Masterplans Mobilität“ natürlich konstruktiv begleiten und unterstützen! rs

## Mit dem Rad zur Arbeit 2011



Am Stand von ADFC und AOK standen am Münsterplatz zehn Pedelecs für Testfahrten bereit.

## Kein Geld für Fahrradfreunde

Seit 2010 existiert die landesweite „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen“ (AGFK-BW).

Das kommunale Netzwerk setzt sich für eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur und die Erhöhung der Verkehrssicherheit ein. Mit Modellprojekten leistet die AGFK auch einen Beitrag zur Forschung im Bereich des Radverkehrs.

Während unsere Nachbarstädte Friedrichshafen und Singen Mitglieder sind, zielt sich die Stadt Konstanz noch.

Anstatt die Möglichkeit zu ergreifen, der Arbeitsgemeinschaft beizutreten, um Erfahrungen auszutauschen und gemeinsam Werbung für das Radfahren zu machen, werden Kostengründe vorgeschoben, dabei kann sich eine Kommune durch Mitarbeit in einer solchen Initiative durchaus profilieren. rs

## Konstanzer Neubürgerpaket

Konstanzer Neubürger bekommt ein nettes Büchlein in die Hand gedrückt, voller Gutscheine und Hinweise.

Die Lektüre lohnt sich: Reduzierte und einmalig freie Eintritte in öffentliche Einrichtungen, Bäder, Bus- und Fähre-fahrten ermöglichen dem Neubürger erste Eindrücke der neuen Heimat.

Das gilt auch für das Thema Radfahren. Der ADFC weist auf seine Radtouren hin und die Stadt Konstanz gibt Hinweise auf die Radabstellanlagen im Innenstadtbereich, auf die Fahrradgarage und auf den Ansprechpartner Radverkehr, dem Mittler zwischen Stadtverwaltung und Bürgerschaft.

Die Beratung findet im ADFC-Infoladen statt und so können auch weitergehende Informationen über die Tätigkeiten des ADFC vermittelt werden. Eine gelungene Kooperation! rs



Beispiel einer unüberlegten Baustellenplanung: Radler werden - statt auf einen Radweg geführt - brüsk abgewiesen (Bahnhofplatz Konstanz Richtung LAGO).

## Allgäu komplett ausgeschildert

**ISNY.** 2011 wurde die Beschilderung des Radverkehrsnetzes in den beiden Landkreisen Oberallgäu und Lindau mit Hilfe von Fördergeldern aus dem „Leader“-Projekt fertiggestellt. Damit gibt es eine durchgehende Beschilderung der Radrouten in Oberschwaben und im Allgäu von Aulendorf bis Füssen und von Überlingen bis Bad Wörishofen.



Isny, Marktplatz: Radwegweisung ins besser beschilderte bayerische Allgäu.

Allerdings mit deutlichen Lücken. Während der Landkreis Ravensburg im Jahr 2002 neben Freiburg noch Pionier in Baden-Württemberg in Sachen Radwegebeschilderung war, ist er mittlerweile das Schlusslicht in der Region.

Aus Kostengründen wurde im Landkreis Ravensburg ein sehr grobschichtiges Netz ausgeschildert, das nur bedingt alltagstauglich ist. Die benachbarten Landkreise Oberallgäu, Lindau und der Bodenseekreis haben dagegen ein deutlich dichter beschildertes Radwegenetz, das alle wichtigen Routen enthält.

Der ADFC-Kreisverband Ravensburg und die ADFC-Ortsgruppe Isny haben jetzt den Landkreis Ravensburg aufgefordert, das Netz der Radwegweisung entsprechend dem Standard der benachbarten Kreise dichter zu gestalten. Das Landratsamt Ravensburg, bedauerte, dass dem Kreis dafür das Geld fehle. Es sagte jedoch zu, sich um Fördergelder zu bemühen.

Der ADFC hofft, dass die Bemühungen zum Erfolg führen und hat seinerseits zugesagt, an der Netzkonzeption mitzuarbeiten. rbs

## Zug oder Rad? Zug und Rad!

**STAIG.** Die Brücke im Schenkenwald über die Südbahn ist eine wichtige und stark frequentierte Querverbindung zwischen Staig und Baidnt im oberen Schussental. Kaum fünf Minuten vergehen, bis der nächste Radfahrer, Jogger, Spaziergänger oder Inliner die alte Brückenkonstruktion passiert.

Aber nicht der bauliche Zustand gefährdet den Weiterbestand der Brücke, sondern die Planungen zur Elektrifizierung und Modernisierung der Südbahnstrecke. Denn die Brücke ist zu niedrig, um den Fahrdraht darunter durchzuführen.

Somit liegt der Grund für die nötigen Investitionen bei der Elektrifizierung der Südbahn, doch geplant ist, dass auch die kleine Gemeinde Fronreute (4.500 Einwohner) mehrere hunderttausend Euro aufbringen muss.

Da stellte sich die Gemeindeverwaltung im Sommer 2011 lieber auf den Standpunkt, auf die Brücke könnte

verzichtet werden, denn 400 Meter entfernt sei ja ein Bahnübergang vorhanden. Weil dieser abseits der direkten Verbindung Staig-Baidnt liegt, entsteht ein Umweg von mindestens 800 Meter. Ganz zu schweigen von den fehlenden und nicht asphaltierten Wegen dorthin, deren Ausbau auch eine Menge Geld kosten würde. Nicht nur Radler, ebenso Inlineskater brauchen gut befahrbare Routen. Nicht vergessen werden darf das ausgeschilderte Wanderwegenetz, das angepasst werden müsste.

Wieso soll alles an der Gemeinde Fronreute hängen bleiben? Bei der dreistelligen Millionensumme für die Elektrifizierung der Bahnstrecke müssten die paar hunderttausend Euro für den Neubau der Schenkenwaldbrücke im Budget sein. Oder die ganze Region nimmt sich der Sache an. Die Rettung dieser Brückenverbindung muss möglich sein, meint der ADFC. sv



Wichtige Brücke über die Südbahn im Schenkenwald - für Zug und Rad!

## Erfolg für Agenda-Arbeitskreis



Neue Rotmarkierung in der Wangener Straße - hoffentlich gibt es 2012 viele weitere Verbesserungen für die Radler in Ravensburg.

**RAVENSBURG.** 2011 konnten von der Agendagruppe einige gute Erfolge erzielt werden:

- Am 8. April fuhr eine Abordnung zusammen mit Herrn Nordmann vom Tiefbauamt nach Tübingen, um sich dort über das Fahrradverkehrskonzept zu informieren. Das Treffen war sehr informativ, insbesondere für die geplante Untersuchung zum Radverkehrskonzept Ravensburg.
- Der zukunftssträchigste Erfolg war, dass am 8. Juni der städtische Umwelt- und Verkehrsausschuss der Erarbeitung eines neuen Radverkehrskonzeptes im Jahr 2012 zugestimmt hat. Bei den Planungen wird die Stadt Ravensburg mit der Agendagruppe zusammenarbeiten.
- Ebenfalls am 8. Juni wurde beschlossen, dass die Stadt Ravensburg Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK-BW) Baden-Württemberg wird. Wir erwarten daraus neue Impulse.
- Gespräche von Herrn Nordmann mit den beteiligten Ämtern führten

dazu, dass weitere der neuen Fahrradständer in der Innenstadt aufgestellt werden können.

- Mit Baubürgermeisterin Stephanie Utz, Vertretern verschiedener städtischer Ämter, weiteren Beteiligten und vielen Interessierten fand am 28. Juli eine verkehrspolitische Radtour statt. Es zeigen sich bereits erste Ergebnisse:
  - In der Burgstraße fließen die Belange der Radfahrer mit in die Planung ein, so dass der Fußweg breiter und die Fahrbahn enger gestaltet werden. Hierdurch wird die Überholmöglichkeit des Kfz-Verkehrs eingeschränkt.
  - In Knollengraben bei der Abzweigung der Straße von der B32 zum Flappachbad wird ein Radweg im ersten Teil für ca. 50 m angelegt. Damit wird bei Staus zumindest im Kreuzungsbereich die Unfallgefahr entschärft.
- Die Technischen Werke Schussental (TWS) werden zusammen mit der Agendagruppe die Einführung von Elektrofahrrädern (Pedelects) fördern.

Das Jahr 2011 war verheißungsvoll, somit hoffen wir auf viele konkrete Verbesserungen für Radler!

2012 will die Agendagruppe neben der Fortsetzung der bisherigen Themen (Radverkehrskonzept, Radabstellplätze usw.) das Ziel verfolgen, Radhaupt-routen sicherer zu gestalten, insbesondere auch für Schüler. Außerdem sollen weiterhin Vorschläge zu vielfältigen kleinen Verbesserungen gesammelt werden, wie z.B. die Rotmarkierungen an den Tankstelleneinfahrten in der Wangener Straße. jw/sv

Dies sind Ihre Ansprechpartner zu Radwegen, Beschilderungen und Abstellanlagen:

**Landkreis Ravensburg:**  
Peter Brecht, Verkehrsamt  
Tel. 0751/85-5200  
peter.brecht@landkreis-ravensburg.de

**Stadt Ravensburg:**  
Timo Nordmann, Tiefbauamt  
Tel. 0751/82-366  
timo.nordmann@ravensburg.de



**AMANN**

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

...da fahrn alle drauf ab!

## Aktionstag E-Mobilität



Am Antoniusplatz in Friedrichshafen wurde von der TWF die erste öffentliche Akku-Ladestation für Pedelecs vorgestellt.



Auf der Radtour mit Pedelecs von Friedrichshafen nach Meckenbeuren: Erster Bürgermeister Dr. Stefan Köhler (links) und Walter Göppel von der Energieagentur.

Am 24. September fand in Meckenbeuren der 2. Aktionstag E-Mobilität statt, der zusammen mit Bad Schus-

senried ausgerichtet wurde. Ein buntes Programm am Bahnhof Meckenbeuren lockte bei schönem Herbstwetter viele Besucher an.

Höhepunkt des Tages war die offizielle Eröffnung des neuen Bike-Towers, in dem zukünftig 72 Fahrräder geparkt werden können. Auch Leihräder und Lademöglichkeiten für Pedelecs sind im Bike-Tower verfügbar. Das Projekt, das bundesweit Beachtung fand, zeigt, dass in Meckenbeuren bei der Fahrradmobilität - mit und ohne Elektroantrieb - mutige und visionäre Entscheidungen getroffen werden.

Auf dem Gelände am Bahnhof stellten zahlreiche Fahrradhändler und -firmen Elektrofahrräder aus und boten ihre neuesten Modelle zur Probefahrt an. Musik, Verpflegung, eine Vortragsreihe und Informationsstände - unter anderem auch vom ADFC - ergänzten die Veranstaltung. Als Abschluss der diesjährigen Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ des ADFC und der AOK, bei der viele Mitarbeiter der Gemeindeverwaltung mitgemacht hatten, ließen Georg Schellinger von der Gemeindeverwaltung und Stefan Huber vom ADFC Gasballons in den Himmel steigen.

Am Morgen des Aktionstages war am Antoniusplatz in Friedrichshafen die erste öffentliche Ladestation der TWF



Als Abschluss der Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit", bei der viele Mitarbeiter der Gemeindeverwaltung mitgemacht hatten, wurden Luftballons gestartet.

in Friedrichshafen eröffnet worden. Die Ladestation für bis zu fünf Akkus soll ein erstes Testmodul sein, bevor Friedrichshafen an weiteren Stellen Ladestationen aufbaut. Gerade in Friedrichshafen mit dem stark frequentierten Bodensee-Radweg könnte es



Beim Aktionstag war der ADFC mit einem Infostand vertreten.

einen Bedarf an öffentlichen Ladestationen geben. Man darf gespannt sein, ob das Angebot so nutzerfreundlich und auch für Ortsfremde erkennbar ist, dass es angenommen wird.

Es folgte eine gemeinsame Radtour von Friedrichshafen nach Meckenbeuren. Alle Gäste, darunter Landtagsabgeordneter Ulrich Müller, Erster Bürgermeister Dr. Stefan Köhler aus Friedrichshafen, Bürgermeister Achim Deinet aus Bad Schussenried, Walter Göppel von der Energieagentur und Bernhard Glatthaar vom ADFC Bodenseekreis, radelten vom Bodenseenebel ins sonnige Schussental nach Meckenbeuren, um sich beim Aktionstag E-Mobilität zu informieren und an der feierlichen Eröffnung des Bike-Towers teilzunehmen. bg/rh

## Das e-Logo

Der ADFC schlug 2011 bei der Radtour „Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“ vor, für Pedelecs geeignete und geprüfte Routen im Rahmen der bestehenden kreisweiten Fahrradwegweisung auszuschildern. Dies könnte mit einem „e-Logo“ als Routenpiktogramm in die Beschilderung integriert werden.

Wir sind der Ansicht, dass Pedelec-Routen sehr gut das Tourismus-Marketing der Bodenseeregion ergänzen könnten und dadurch das wunderbare und etwas hügelige Bodensee-Hinterland besser für den Radtourismus erschlossen werden kann. Außerdem können mit ausgeschilderten Routen Radler mit Pedelecs auf besonders geeignete Routen gelenkt werden, auf denen Sie sicherer und komfortabel fahren können. Der ADFC hofft zukünftig auf einen konstruktiven Dialog mit dem



Landratsamt Bodenseekreis zu diesem Thema.

Für die touristischen Betriebe ist ein Engagement des Landratsamtes unbedingt erforderlich, um als touristische Region weiter attraktiv zu bleiben. Andere Regionen bieten bereits umfangreiche Angebote für Radler mit Pedelecs, aber auch für die einheimische Bevölkerung durch die Ausweisung von Rad-schnellwegen für Pendler. Hier ist eine Initiative des Land-

kreises erforderlich, damit die Region wieder aufholt und nicht völlig den Anschluss verliert.

Der ADFC hat bereits einige für Pedelecs geeignete Routen ausgearbeitet und als GPS-Daten zur Verfügung gestellt. bg/rh

**INFO:** Download der Pedelec-Touren unter [www.e-mobil-bodensee.de](http://www.e-mobil-bodensee.de)

## e-mobil-bodensee.de

Seit 2011 ist mit e-mobil-bodensee das Internet-Portal der Technischen Werke Friedrichshafen (TWF) aktiv, auf dem vielfältige Informationen zum Thema Elektromobilität angeboten werden. Auf einer Übersichtskarte der Bodenseeregion sind Verleih- und Ladestationen und Händler von Elektrorädern sichtbar, aber auch Servicestellen und Adressen von Institutionen können abgerufen werden. Auch die vom ADFC ausgearbeiteten Routenempfehlungen für Pedelecs und Links zu anderen Radtourenporta-

[e-mobil-bodensee.de](http://e-mobil-bodensee.de)

len sind auf der Homepage zu finden. Die neuesten Nachrichten zur E-Mobilität geben einen interessanten Einblick in die vielfältigen und rasant zunehmenden Aktivitäten der Kommunen und vieler Firmen.

Man kann bereits erkennen, dass bei der Elektromobilität ein breites Angebot an verschiedenen Systemen und Anbietern von Leih- und Ladesystemen im Entstehen ist, das für die Nutzer zunehmend unübersichtlich wird. Auch deshalb kann das Portal eine wichtige Hilfestellung sein. bg

## Kreisversammlung 2011

Bei der ADFC-Kreisversammlung im März 2011 in Friedrichshafen war Richard Dämpfle, Inhaber des gleichnamigen Auto- und Fahrradhauses in Meckenbeuren und einer der Väter des Bike-Towers, als Gastreferent eingeladen.

Schwerpunkt seines Vortrages waren die Aktivitäten von e-bike-mobility, der Firma des Trios Dämpfle, Bartsch (Tettang) und Reutemann (Markdorf). Moderne Infrastruktur für den Radverkehr zu entwickeln - mit und ohne E-Motor - ist das Anliegen der progressiven jungen Firma. Dämpfle referierte über die neuesten technischen Möglichkeiten für Ladetechniken von Elektrofahrrädern und für Mietsysteme von Fahrradparkhäusern.

Die anschließende angeregte Diskussion zeigte das große Interesse an diesem Thema.

Mit Herrn Dämpfle konnten wir einen Referenten gewinnen, der sehr kom-



Der Referent, Richard Dämpfle jun. aus Meckenbeuren, referierte bei der ADFC-Kreisversammlung über Elektromobilität.

petent über aktuelle Entwicklungen und Trends referiert hat. bg



**saikls**  
BIKES & MORE

Saikl's bietet maßgeschneiderte Fahrrad-technik 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](http://www.saikls-meckenbeuren.de)



## Auf der IBO



Nach 2003 und 2004 war der ADFC im Jahr 2011 wieder mit einem Messestand auf der IBO vertreten.

In der Halle A6 war ein zentraler Fahrradparcours für Testfahrten aufgebaut, umgeben von Fahrradhändlern aus dem Bodenseekreis und vom ADFC-

Stand. Somit hatten wir einen guten Standplatz und Kontakt zu fahrradinteressierten Besuchern.

Ein Team von 12 ADFC-Aktiven betreute fünf Tage lang den Messestand und konnte dabei neun Neumitglieder werben. 300 ADFC-Taschen und unzähliges Infomaterial wurden ausgegeben, um den ADFC weiter bekannt zu machen.

Es zeigte sich wieder, dass viele Besucher der IBO aus dem ländlichen Oberschwaben oder der Alb kommen und noch nie etwas vom ADFC gehört haben.

Wir werden auch 2012 auf der IBO sein, denn nirgends bekommt man Kontakt zu so vielen Menschen aus der Region. bg

## Der Klassiker

Was wäre ADFC ohne seine Fahrradgebrauchtmärkte? Die anhaltend große Nachfrage nach gebrauchten Rädern bei einem ebenso großen Angebot und einer guten Qualität machen die Gebrauchtmärkte in der alten Festhalle in Friedrichshafen und an der Manzenbergschule in Tettngang für viele Bürger zu einem unverzichtbaren Bestandteil des Fahrradjahres.

Beim Frühjahrsmarkt am 2. April strömten bei sommerlichen Temperaturen wieder viele radinteressierte Besucher in die Festhalle in Friedrichshafen. Mit 307 angebotenen Fahrrädern, darunter 65 Kinderräder, fünf Einräder, vier Anhänger, ein Tandem und zwei Elektroräder, standen so viele Fahrräder wie noch nie zum Verkauf. Auf dem deutlich vergrößerten Test-Parcours konnten die Räder von den Kaufinteressenten ausprobiert werden. Kurzentschlossene Käufer standen bereits nach wenigen Minuten mit dem ergatterten Rad an der Kasse, während viele Käufer eine lange Bedenkzeit benötigten. Hier drängten die beratenden ADFC-Mitglieder oftmals zur Entscheidung, damit das Rad nicht

allzu lange blockiert und damit anderen Interessenten vorenthalten wurde. In der Tradition der letzten Jahre verlief die Herbstausgabe am 24. September: Die Zahl der angebotenen Räder lag mit 193 auf dem Niveau für Herbstmärkte. Natürlich waren Angebot und Nachfrage im Vergleich zum Frühjahr, wo das Fahrradfieber deutlicher spürbar ist, nicht so stark ausgeprägt. Verständlich, denn im Frühjahr löst vor allem das bevorstehende Osterfest Fahrradwünsche bei Kindern aus. Diesen Herbst wechselten 59% der angebotenen Räder ihren Besitzer, wobei Kinderräder weniger nachgefragt wurden als Fahrräder für Erwachsene. Die Bandbreite der angebotenen Fahrräder war groß, es standen vom günstigen Rad um 50 Euro bis zum hochwertigen Mountainbike mit 700 Euro die unterschiedlichsten Modelle zum Verkauf.

Der ADFC hofft nun, dass die alte Festhalle noch so lange wie möglich für den Fahrradgebrauchtmarkt genutzt werden kann, denn 2011 wurde erstmals der Abriss der Halle ins Gespräch gebracht. bg



Die beliebtesten Fahrradgebrauchtmärkte in der Festhalle in Friedrichshafen sind ein fester Bestandteil im Fahrradjahr.

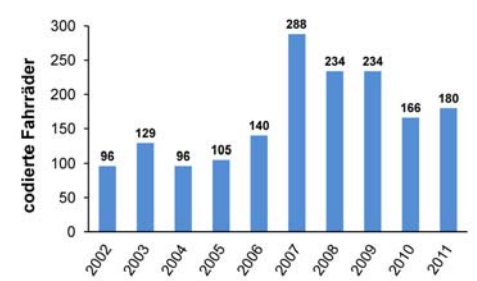


Das Angebot von Kinderrädern ist immer sehr groß, und vor allem im Frühjahr zur Osterzeit wechseln viele ihre Besitzer.

## Der Fahrrad-Code ist beliebt

Die Fahrradcodierung hat sich im Angebot des ADFC Bodenseekreis als beliebte Dienstleistung etabliert. Der im Fahrradrahmen eingravierte persönliche Code ist gerade für hochwertige Fahrräder ein guter Beitrag zur Diebstahlprävention, denn er schreckt professionelle Diebe ab, weil der Rahmen dadurch eindeutig gekennzeichnet und somit nahezu unverkäuflich ist. Sollte das Rad dennoch gestohlen werden, ermöglicht der Code der Polizei, das Fahrrad seinem rechtmäßigen Besitzer zurückzugeben. Eine normale Rahmennummer kann diese Vorteile nicht bieten.

Bei Codieraktionen in Friedrichshafen, Tettngang, Meckenbeuren, Markdorf, Überlingen, Immenstaad und Langenargen codierte Theo Mahler mit seinem Team in den letzten 10 Jahren 1668 Fahrräder! Im Jahr 2011 waren es 180 Räder, darunter 60 Pedelecs, Tendenz steigend. Gerade bei Pedelecs, aber auch bei anderen speziellen Rahmengemetrien wurde es in den



Die Statistik der letzten 10 Jahre zeigt die große Anzahl von Fahrrädern, die vom ADFC codiert wurden.

letzten Jahren immer schwieriger, mit der bestehenden Codiervorrichtung den Code an der vorgesehenen Stelle, also oben am Sattelrohr, zu gravieren. Mit Hilfe einer von Theo Mahler entwickelten Zusatzvorrichtung können nun auch komplizierte Rahmen codiert werden. bg



Auch bei der Codieraktion in Immenstaad ließen zunehmend Radler mit Pedelecs ihre Räder codieren.

**INFO:** Bei der Fahrrad-Codierung handelt es sich nicht um eine Registrierung. Ihr Fahrrad bekommt vielmehr Ihren persönlichen Code, der auf Sie als Eigentümer schließen lässt. Ein herrenloses Fahrrad kann somit dem rechtmäßigen Besitzer zugeführt werden.

Durch die gute Sichtbarkeit des Codes und einen markanten Aufkleber werden zudem potentielle Fahrraddiebe abgeschreckt.

Schließen Sie Ihr Fahrrad aber - trotz Codierung - immer ab, möglichst an einen festen Gegenstand!

Unsere Codiertermine finden sie im ADFC-Jahresprogramm 2012 oder unter [www.adfc-bw.de/bodenseekreis](http://www.adfc-bw.de/bodenseekreis)

## Vom Track zur Tour

Satellitenavigation mit GPS findet immer mehr Freunde. Diese Technik macht bereits mit geringen Vorkenntnissen Spaß und bietet bei intensiver Beschäftigung faszinierende Möglichkeiten.

Nach den ersten GPS-Kursen 2007 und 2008 war immer wieder der Wunsch nach neuen Kursen an den ADFC herangetragen worden, so dass der ADFC Bodenseekreis im Februar 2011 in Friedrichshafen wieder GPS-Kurse für Einsteiger und Fortgeschrittene anbot. Insgesamt 33 Radler nahmen an den Kursen teil. Als Referent konnte der ADFC wieder Thomas Froitzheim, Experte für Kartographie und Satellitenavigation, gewinnen. In zwei halbtägigen Seminaren kamen zunächst Einsteiger auf ihre Kosten, indem sie mit geliehenen oder ihren eigenen GPS-Geräten die Grundlagen der Technik in der Praxis üben konnten. Wie viele Satelliten sind mindestens für eine Positionsbestimmung erforderlich oder wie navigiert man mit

einem Track oder mit Wegpunkten? Antworten auf diese und viele andere Fragen erarbeiteten sich die Teilnehmer zu Fuß und mit dem Fahrrad. Der zweite Schwerpunkt des Kurses bestand in der Vorstellung der gängigen GPS-Geräte mit ihren Vor- und Nachteilen. Zum Abschluss wurden den Kursteilnehmern noch Internetportale zur Routenplanung vorgestellt.

Am Samstagnachmittag und am Sonntag übten zehn Fortgeschrittene in einem Intensivkurs zunächst das Zeichnen von Tracks auf digitalen Karten und die Datenübertragung auf GPS-Geräte. Dabei standen jedem Teilnehmer für den gesamten Kurs ein PC und ein GPS-Gerät zur Verfügung. Auch die Fortgeschrittenen testeten mit dem Fahrrad und zu Fuß die umfangreichen Möglichkeiten der Geräte. Am zweiten Tag wurden die Möglichkeiten der Tourenplanung mit digitalen Karten weiter vertieft und auch auf Internetportalen wie zum Beispiel dem ADFC-Tourenportal geübt. bg



Der Referent der GPS-Kurse, Thomas Froitzheim (links), erklärte bei einer kleinen Radtour die Funktionen verschiedener GPS-Geräte.



Beim Seminar für Fortgeschrittene wurde nicht nur im Freien geübt, sondern Referent T. Froitzheim erklärte auch am PC die Funktionen von Soft- und Hardware.

- KOMPETENZ
- QUALITÄT
- SICHERHEIT

im Fahrradangebot und im Technischen Service

Dieter Senger-Frey

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



## Mit Pedelecs durch die Stadt

Die traditionelle verkehrspolitische Radtour „Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“ hatte 2011 das Thema „Radler unter Strom - Chancen und Risiken der E-Mobilität auf zwei Rädern“.

Unsere Zielsetzung war, auf die Besonderheiten von Elektrofahrrädern hinzuweisen und an konkreten Beispielen die Eigenschaften dieser Fahrräder selbst zu „erfahren“. Hierzu mieteten wir 17 Pedelecs, um jedem Teilnehmer das persönliche Erleben des Fahrgefühls zu ermöglichen. Landtagsabgeordneter Martin Hahn, Erster Bürgermeister Dr. Stefan Köhler, Gemeinderäte, Vertreter der Stadtverwaltung sowie einige Bürger folgten unserer Einladung.



Dr. Ralf Hoppe stellte unseren Vorschlag eines Piktogrammes für Pedelec-Routen vor.

Zunächst standen die besonderen Fahreigenschaften von Pedelecs im Mittelpunkt, denn mit Pedelecs errei-



Erster Bürgermeister Dr. Stefan Köhler (vorne links), Landtagsabgeordneter Martin Hahn und Hansjörg Röpnack vom Stadtbauamt starten zur Pedelec-Radtour.

chen manche Radler höhere Geschwindigkeiten als mit einem allein durch Muskelkraft angetriebenen Fahrrad. Dies birgt gerade für Senioren und unerfahrene Radler die Gefahr, die Verkehrssituation zu unterschätzen. Aus diesem Grund hat der ADFC Kriterien für Radwege ausgearbeitet, um diese Gefahren zu minimieren.

So sind für Pedelecs besonders Strecken mit einer stetigen Linienführung, Routen abseits großer Rad- und Fußverkehrsmengen und Radwege mit einer Breite über den gängigen Mindestmaßen anzustreben. Gefahren lauern bei Routenführungen mit abrupten Richtungswechseln, Strecken mit hohem Fußgängeraufkommen, Engstellen und Hindernissen. Dass diese Kriterien auch für nichtmotorisierte

Fahrräder angewendet werden sollten, steht natürlich außer Frage.

Folgende Strecken und Beispiele im Radwegenetz waren Ziel der Radtour: Der gemeinsame Fuß-/ Radweg an der Friedrichstraße ist die am stärksten befahrene Fahrradrouten in Friedrichshafen und der „Krisenherd“ für Radler und Fußgänger. Hier stellt sich die Mischung der unterschiedlichen Radfahrtypen unserer Rad fahrenden Gäste (große Gruppen, Familien mit Kindern, Reiseradler, sportliche Radler) in der Urlaubssaison als völlig unvereinbar mit dem Fußverkehr dar. Die höheren Durchschnittsgeschwindigkeiten von Pedelecs erhöhen das Konfliktpotenzial zusätzlich. Bei der Tour zeigte sich aber leider deutlich, dass der Wunsch des ADFC für eine Ver-

besserung der Situation bei den Kommunalpolitikern nicht weit oben auf deren Prioritätenliste steht.

Eine gefährliche Stelle war am Stadtbahnhof bei der Zufahrt zur südlichen Fußgänger- und Radlerbrücke über die Riedleparkstraße zu finden, denn die Route führt direkt auf eine Treppe zu. Die Stadtverwaltung sicherte diese Abbiegung umgehend nach der Radtour mit zusätzlichen Markierungen ab. Der Stadtbahnhof Friedrichshafen als zentraler Umsteigebahnhof und Ausgangspunkt für Radtouren in der Bodenseeregion ist für die Mitnahme von Fahrrädern und vor allem von Pedelecs sehr schlecht zugänglich. Der Zugang zu den Gleisen 2 bis 5 erfolgt von Süden nur über eine Treppe, ein Kofferband und einen Aufzug. Auch hier folgte nach der Radtour umgehend ein Brief des Bürgermeisters an die Bahn mit der Bitte um Priorisierung der Modernisierung des Bahnhofs.

Radfahren mit und ohne Motor macht besonders in der Fahrradstraße Spaß, dies war somit der erholsame Teil der Radtour.

Wir präsentierten zum Abschluss der Radtour unseren Vorschlag eines Logos als Routenpiktogramm für die Wegweisung im Bodenseekreis. Der ADFC hat außerdem spezielle Pedelec-Routen, die sich an den genannten Kriterien orientieren, ausgearbeitet und im Internet zur Verfügung gestellt. Denn wir halten es als Angebot für den wachsenden Anteil an Pedelecs bei Radurlaubern für wichtig, für Pedelecs geeignete und geprüfte Routen anzubieten und auszuschildern. bg

**INFO:** Die Dokumentation mit technischen und rechtlichen Hintergrundinformationen über Elektrofahrräder ist auf [www.adfc-bw.de/bodenseekreis](http://www.adfc-bw.de/bodenseekreis) unter der Rubrik Radverkehr-Downloads verfügbar.

## Sechs im Schulquartier

Im Jahr 2011 wurde bei der städtischen Musikschule an der Einmündung der Marienstraße in die Wendelgardstraße der sechste und damit letzte Knotenpunkt im Schulquartier der Nordstadt umgebaut. Damit konnte ein Teilprojekt des städtischen Radverkehrskonzeptes abgeschlossen werden. Der ADFC freut sich über den langen Atem, den die Stadtverwaltung hier bewiesen hatte.

Die Knoten der Wendelgardstraße mit der Katharinen-, Marien- und Allmandstraße sowie der Scheffelstraße mit der Katharinen-, Hans-Schnitzler- und Allmandstraße waren seit 2006 schrittweise umgebaut worden, indem eine Aufpflasterung des Knotenbereiches erfolgte.

Wichtigstes Ziel war, durch den erhöhten und eingeeengten Knotenbereich eine Geschwindigkeitsreduzierung des motorisierten Verkehrs zu erwirken.

Für Fußgänger wurden die Bordsteine ebenerdig gebaut, durch die verengten Fahrbahnen wurden die Überquerungslängen verkürzt. Radler profitieren vor allem durch das niedrigere Geschwindigkeitsniveau des motorisierten Verkehrs und durch eine höhere Aufmerksamkeit im Knotenbereich. Dieses auch optisch ansprechende Gestaltungskonzept wurde mittlerweile auch in anderen Stadtteilen angewandt und soll 2012 im Verlauf der Hofener Straße auch auf der dort verlaufenden Schulroute für mehr Sicherheit sorgen. bg

## Der Riesenkreisel kommt

2012 soll am Knoten der Ehlers-, Flugplatz-, Mühlösch- und Messestraße der bisher größte Kreisverkehr in Friedrichshafen gebaut werden. Die Vorgeschichte der Planung ist lang und kompliziert, doch die wichtigsten Punkte sollen hier erläutert werden.

Der ADFC erfuhr bereits 2001 vom geplanten Umbau des Knotens zu einem Kreisverkehr, im folgenden Jahrzehnt gab es verschiedene Varianten, welche auch vom Regierungspräsidium mitbestimmt wurden, da es um Zuschüsse des Landes ging.

2011 kam es zu einem Gemeinderatsbeschluss, den Kreisverkehr 2012 endgültig umzubauen, da einerseits die Zuschussfähigkeit 2012 ausläuft, andererseits die veraltete Ampeltechnik des gesamten Knotens akut ausfallgefährdet sei.

Der ADFC konnte in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung wichtige Verbesserungen der Planungen erreichen, um den Radverkehr komfortabler und sicherer zu führen, als die Planung es ursprünglich vorgesehen hatte. Dies bedeutet insbesondere, dass Radfahrer die Wahlmöglichkeit bekommen, entweder auf Schutzstreifen und im Mischverkehr durch den Kreisverkehr zu radeln oder auf Fuß- und Radwegen um den Kreisverkehr herum ihren Weg zu suchen.

Leider wird der neue Kreisverkehr

nicht in allen Punkten zu einer Verbesserung für den Radverkehr führen:

Von der Flugplatzstraße kommend wird es zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr Richtung Messe einen Bypass geben, der den Kreisverkehr umfährt. Dieser Bypass wird eine neue, nicht ungefährliche Querung für den Radverkehr Richtung Allmannsweiler und dem Messegelände erzwingen.

Der an der heutigen Kreuzung bereits vorhandene Bypass an der ZF-Kurve ist aus Sicht des ADFC zukünftig nicht mehr erforderlich und sollte deshalb entfallen, weil er bereits heute eine gefährliche Querung für Fußgänger und Radler darstellt. Leider konnten wir die Stadtverwaltung nicht davon überzeugen, gleichzeitig konnte uns die Stadt bis heute keinen Nachweis dafür vorlegen, dass der Bypass wirklich erforderlich ist.

Wir sind der Meinung: Bei einer Verkehrsplanung dieser Dimension und Bedeutung, die sich durch das geplante neue ZF-Verwaltungsgebäude noch erhöhen wird, sollte man sich nicht auf das Bauchgefühl verlassen, sondern eine Leistungsfähigkeitsberechnung für den Kreisverkehr durchführen und deren Ergebnisse kommunizieren.

Wir sind gespannt, wie dieser Kreisverkehr von den Radlern angenommen werden wird. bg

 [www.ZWEIRAD-REINWALD.de](http://www.ZWEIRAD-REINWALD.de) 

BEKLEIDUNG · ZUBEHÖR WERKSTATT · RADVERLEIH

88682 SALEM-WEILDORF FON 075 53-75 74 



## Raus aus der Schublade

Es gibt viele problematische Stellen für Radfahrer im Straßennetz von Friedrichshafen. In vielen Fällen fehlt es am Geld, bei anderen liegt es am fehlenden Platz für eine Radspur oder auch an der guten Idee für die Lösung des Problems.

Anders beim gemeinsamen Geh- und Radweg an der Friedrichstraße. Nicht nur während der Urlaubssaison herrscht Chaos und Stress auf diesem in beiden Fahrtrichtungen stark befahrenen gemeinsamen Geh- und Radweg mit 3,5 m Breite mit seinem irreführenden gepflasterten Trennstrich. Lösungsvorschläge und gute Ideen, die weiter entwickelt werden wollen, schlummern in Rathaus-schubladen.

Eine Studie und Verkehrssimulation aus dem Jahr 2008 bot ideale Grundlagen für eine weitergehende Analyse der Verkehrsplanung und die Untersuchung von verschiedenen Szenarien wie zum Beispiel einen Kreisverkehr an der Olgastraße oder einen Einbahn-Ringverkehr unter Einbindung der Eugen- und Charlottenstraße. Die Kommunalpolitik meidet aber dieses Thema beharrlich und glaubt stattdessen an die B31-Umgehung als universellen Problemlöser.

Dass an der Friedrichstraße so schnell wie möglich eine bessere Führung des Radverkehrs gesucht werden muss, ist nicht nur ein wiederholter Wunsch des ADFC, sondern die rechtlichen Rahmenbedingungen sagen klar und deutlich: Dieser Radweg dürfte kein Benutzungspflichtiger - also mit blauem Zeichen 240 ausgeschilderter - Radweg sein. Dies wird durch die neueste Ausgabe der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) bestätigt, denn das Radverkehrsaufkommen ist viel zu hoch für diesen gemeinsamen Geh- und Radweg. Nicht einmal diese Verschärfung der rechtlichen Situation konnte bisher die Verkehrsbehörde



Entspanntes Schlendern ist für Fußgänger auf dem Fuß-/Radweg an der Friedrichstraße nicht möglich. Auch die zahlreichen Querungen zum Uferpark sind für vor allem für Fußgänger gefährlich.

dazu motivieren, endlich eine rechtskonforme Radverkehrsführung anzustreben.

Jährlich sind weit über hunderttausend Radler vom verkehrsrechtlich angeordneten Chaos betroffen - sowohl Gäste als auch Einheimische. Dies zu ignorieren halten wir für unverantwortlich. Dass die Stadt Friedrichshafen 2011 einen Prozess angestoßen hat, die städtebauliche Qualität an der Friedrichstraße zu verbessern, ist lobenswert. Doch ohne eine radikale Veränderung der verkehrlichen Ausrichtung der Friedrichstraße wird die diese weiter den motorisierten Individualverkehr anziehen und das „Trading down“ oder auf Deutsch die „Verramschladung“ der ehemaligen Prachtstraße beschleunigen.

Matratzenläden, Piercingstudios und Fastfoodbuden sind erst der Anfang. Erst wenn der nichtmotorisierte Mensch als bevorzugte Zielgruppe der Verkehrsplanung betrachtet wird, kann die Attraktivität der Friedrichstraße wieder zunehmen. Der Zweite Fahrradbericht der Bundesregierung und andere Studien belegen klar: Städte mit verkehrsberuhigten Zentren und optimalen Bedingungen für Radfahrer gehören zu den beliebtesten und lebenswertesten Orten in Deutschland. Aber auch der demographische Wandel und die Zukunft der Stadt als Hochschulstandort müssen Anlass sein, die angefangenen Planungen für die Friedrichstraße aus den Schubladen zu holen und zur Umsetzungsreife zu bringen. Mit oder ohne B31. bg

### 3.6 Gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr

#### Voraussetzungen

Gehwege sollen dem Fußgängerverkehr ein ungestörtes Fortkommen und einen der Umfeldnutzung entsprechenden Aufenthalt ermöglichen. Radverkehr im Gehwegbereich kann Fußgänger verunsichern oder gefährden. Bei stärkerem Radverkehr kann der Fußgängerverkehr in die Randbereiche der Gehwege gedrängt werden, so dass ihm nur noch Restflächen zur Verfügung stehen. Auch den Ansprüchen des Radverkehrs wird mit der gemeinsamen Führung oft nur unzureichend Rechnung getragen. Der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist daher nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist. Möglich sind sowohl benutzungspflichtige Führungen (gemeinsamer Geh- und Radweg mit Zeichen 240 StVO) als auch in besonderen Fällen solche ohne Benutzungspflicht (Zeichen 239 StVO mit dem Zusatz „Radfahrer frei“).

Für die gemeinsame Führung von Fußgänger- und Radverkehr gelten folgende Ausschlusskriterien:

- Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung,
- überdurchschnittlich hohe Nutzung des Seitenraums durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z. B. Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen, Kinder),
- Hauptverbindungen des Radverkehrs,
- starkes Gefälle (> 3%),
- dichte Folge von unmittelbar an Gehwege mit Mindestbreiten angrenzende Hauseingänge,
- zahlreiche untergeordnete Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen,
- stärker frequentierte Bus- oder Straßenbahnhaltestellen in Seitenlage ohne gesonderte Warteflächen,
- Überschreitung der Einsatzgrenzen gemäß dem Bild 15.

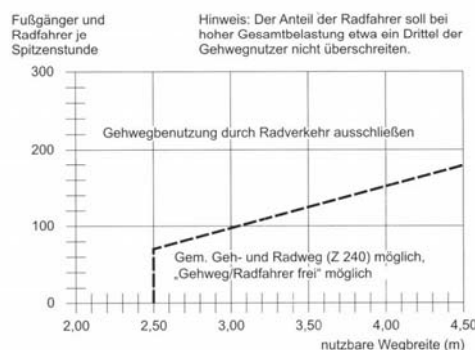


Bild 15: Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fußgänger- und Radverkehr

Voraussetzungen für die Führung des Radverkehrs gemeinsam mit dem Fußverkehr (Quelle: ERA 2010)

## Das Jahr der Entscheidung

2012 wird für den Radverkehr in Friedrichshafen das Jahr der Entscheidung. Die Stadtverwaltung hat Ende 2011 offiziell erklärt, im Laufe des Jahres 2012 das Radverkehrskonzept überarbeiten zu lassen. Dazu wird ein externes Planungsbüro in Abstimmung mit dem Arbeitskreis Rad die Planungsarbeiten durchführen.

Über 10 Jahre nach dem Beschluss des Gemeinderates für das erste Radverkehrskonzept, erarbeitet von der Schweizer Fa. Metron, kommt also endlich wieder Bewegung in die seit Jahren stagnierende Umsetzung der damals geplanten Maßnahmen. Eine Bestandsaufnahme und Neuaus-

richtung der erforderlichen baulichen Projekte in Verbindung mit „weichen“ Maßnahmen wie Öffentlichkeitsarbeit oder einer besseren Berücksichtigung beim Unterhalt von Radwegen sind erklärte Ziele des Konzeptes.

Bürgermeister Dr. Stefan Köhler lernen wir während der ersten Hälfte seiner Amtszeit als Unterstützer und Förderer des Radverkehrs kennen, wengleich infolge des radikalen Sparpakets wenige Infrastrukturmaßnahmen umzusetzen waren. Wir sind sicher, dass er in der zweiten Hälfte seiner Amtszeit deutliche Akzente beim Radverkehr setzen wird, sofern der Gemeinderat den Weg mitgehen wird. bg

## Trixi-Spiegel



Im Herbst 2011 wurden 37 sogenannte „Trixi-Spiegel“ im Stadtgebiet von Friedrichshafen montiert. Diese Spiegel sollen vor allem Fahrern von Lkw eine bessere Einsicht in den toten Winkel rechts des Fahrzeugs ermöglichen, in dem sich Radfahrer an Kreuzungen zwangsläufig aufhalten.

Die Namensgebung der Spiegel ist von Beatrix »Trixi« Willburger abgeleitet, die 1994 von einem LKW beim Rechtsabbiegen erfasst wurde und schwerverletzt überlebte. Ihr Vater entwickelte daraufhin diesen Spiegel, der idealerweise am rechten Ampelmast montiert wird.

Das Projekt wurde vom Amt für Bürgerservice, Sicherheit und Umwelt initiiert und durchgeführt. Der Arbeitskreis Radverkehr wurde nicht einbezogen.

Für eine Beurteilung der Wirkung der Spiegel ist es noch zu früh, hier wird eine langfristige Unfallanalyse die Wirksamkeit belegen müssen.

Der ADFC ist der Auffassung, dass die 4000 Euro für die 37 Spiegel gut angelegt sind, wenn bereits ein einziger Unfall verhindert werden könnte. Natürlich müssen sich die Spiegel erst noch im Dauereinsatz bewähren: Wie oft halten Sie einem Föhnsturm stand? Dass sie beim nebligen Bodenseewetter gerne beschlagen, das hat sich bereits im vergangenen Winter gezeigt.

Es sollte aber nicht bei solchen punktuellen Verbesserungsmaßnahmen bleiben, um die Verkehrssicherheit des Radverkehrs zu verbessern. Intelligente Fahrerassistenzsysteme und zusätzliche Außenspiegel an Lkw sind nach wie vor dringend erforderlich und müssen europaweit zum Standard werden, dafür setzen sich der ADFC und ECF (Europäischer Fahrradverband) seit Jahren ein.

Vor allem muss die bevorrechtigte Führung des Radverkehrs an Kreuzungen mit Hilfe von vorgezogenen Aufstellflächen zum Standard werden. Der direkte Blickkontakt ist durch keine Videokamera, durch keinen Alarmton in der Fahrerkabine und durch keinen Spiegel zu ersetzen. bg



## Zu hohe Dunkelziffer



Bei der neuen Tennishalle wurden Felgenkiller vor den Eingang gestellt. Ganz schön frech.

Friedrichshafen hat eine im landesweiten, ja sogar bundesweiten Maßstab betrachtete beispielhafte Richtlinie für Fahrradabstellplätze. Sie trat 2007 in Kraft und wurde maßgeblich vom ADFC mitgestaltet. Die Richtlinie beschreibt bei privaten und gewerblichen

Neubauten und Umbauten die Anforderungen und Qualitätskriterien für die Anlage von Fahrradabstellplätzen. Ziel der Richtlinie ist es, die Nutzung des Fahrrades zu erleichtern und zu fördern. Das Fahrrad muss am Wohnort als auch am Zielort leicht verfügbar

sein und gleichzeitig diebstahlsicher abgestellt werden können. Denn niemand trägt gerne sein Fahrrad jeden Tag die Kellertreppe hinauf oder lässt es draußen im Regen stehen. Soweit, so gut. Seit 2007 wurden in Friedrichshafen einige Neubauten fertiggestellt, doch aufgrund einiger Stichprobenprüfungen des ADFC ergaben sich bereits begründete Hinweise, dass die Stellplatzrichtlinie in der Bauausführung nur lückenhaft berücksichtigt und vom Bauordnungsamt wahrscheinlich nicht ausreichend kontrolliert wird. Dadurch wird nach Einschätzung des ADFC die Stellplatzrichtlinie in Frage gestellt. Der ADFC fordert deshalb eine flächendeckende Kontrolle der Stellplatzrichtlinie durch die Behörde, denn eine Richtlinie ohne Kontrolle ist wirkungslos, das hat sich bereits gezeigt. bg



Am Competence Park fristet ein herrenloser Felgenkiller sein Dasein.



Eindeutig zu klein geraten ist dieser Holzschuppen in der Siedlung „Am Riedlewald“.



Ebenfalls am Competence Park: Anlehnbügel ohne Überdachung.

## Radverkehr vor Ort

Der ADFC-Landesverband Baden-Württemberg hat 2011 damit begonnen, für alle Mitgliedskommunen der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen (AGFK-BW) eine Broschüre mit dem Titel „Radverkehr vor Ort“ zu erstellen. Friedrichshafen als Gründungsmitglied der AGFK war somit bei den ersten Broschüren dabei, welche ab 2012 als Faltblatt und im Internet zur Verfügung stehen.

Der Inhalt der Broschüre stellt eine Bestandsaufnahme der Radverkehrsanlagen aus Sicht des ADFC dar, die mit positiven und negativen Beispielen erklärt wird und natürlich keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt. Vergleiche zwischen den Kommunen sind nur bedingt möglich, da einerseits unterschiedliche ADFC-Mitglieder an der Bewertung beteiligt waren, andererseits viele Kommunen aufgrund ihrer Größe und Struktur nur bedingt vergleichbar sind.

Das Faltblatt wendet sich an politische Entscheidungsträger, Verkehrsplaner

und interessierte Radfahrer und soll dazu beitragen, Verbesserungsbedarf aufzuzeigen und engagiert an der Förderung des Radverkehrs weiterzuarbeiten. bg



## Beruhigungspillen für Kluftern

2011 wurden in Kluftern mit dem Minikreis am „Scharfen Eck“ und den beiden Querungsinselfen am Bürgerhaus und an der Immenstaader Straße drei Maßnahmen zur Beruhigung des Verkehrs in der Ortsdurchfahrt fertig gebaut.

Anlass war das neue Materialwirtschaftszentrum der MTU, denn Verkehrsanalysen hatten ein erhöhtes Verkehrsaufkommen prognostiziert. Um Lärmgrenzwerte einzuhalten und auch um die Klufterner Bevölkerung für das Großprojekt zu gewinnen, entschied sich die Stadt für Tempo 30 und die drei Baumaßnahmen entlang der L207, welche als Querspange zwischen der B31 im Süden und der B33 im Norden auch als Zubringer für Lkw und Pendler dient.

Für den ADFC ist der Bau dieser drei

Einrichtungen eine gute Entscheidung, denn für den Rad- und Fußverkehr bringen sie Vorteile. Nicht ohne Grund entstanden die Ideen dazu vor über 10 Jahren im städtischen Radverkehrskonzept, doch leider wurden Sie wegen fehlender Finanzmittel nie umgesetzt.

Doch es lag nicht nur am Geld: Die Querunginsel am Bürgerhaus war bereits wegen Grunderwerbsproblemen totgesagt. Auch die Machbarkeit des Minikreisels am Scharfen Eck wurde von den Planern stets in Frage gestellt. Umso überraschter war der ADFC, als dem Gemeinderat fertige Pläne vorlagen, ohne dass der AK Rad sich damit beschäftigen durfte.

Was lernen wir daraus? Bei der Verkehrsplanung ist nichts unmöglich, wenn die Kommunalpolitik es will. bg

## Schweden am Bodensee

Wie funktioniert der Fahrradtourismus am Bodensee, wie sind die Routen ausgeschildert und wie bringt sich der ADFC als Interessenverband in die Radverkehrsplanung ein?

Das waren einige der Fragen, die eine schwedische Delegation vom ADFC Bodenseekreis beantwortet wissen wollte.

Ihre zweitägige Exkursion führte 15 Vertreter von Regionen, Verkehrsämtern sowie Tourismus- und Radfahrerorganisationen aus ganz Schweden unter anderem nach Friedrichshafen. ADFC-Vorstandsmitglied Dr. Ralf Hoppe führte mit einer kurzen Präsentation in das Thema ein und stand anschließend für Fragen bereit. Themen waren Fakten und Trends zum Radverkehr in Deutschland, Aufgaben und Ziele des ADFC, Radverkehrsplanung, Beschilderung im Bodenseekreis und touristische Vermarktung der Region.

„Wir möchten den Fahrradtourismus in

Schweden ankurbeln und wollen uns hier Anregungen holen“, erklärte der Göteborger Verkehrsplaner Michael Koucky. Die Bodenseeregion hatten die Schweden gewählt, weil sie als beliebtes touristisch gut organisiertes Ziel für Fahrradturlauber bekannt ist.

„Außerdem haben wir hier die Möglichkeit zu sehen, wie in Deutschland und der Schweiz im Fahrradtourismus gearbeitet wird“, sagte Koucky.

Beeindruckt zeigten sich die Gäste vom ehrenamtlichen Engagement des ADFC. Nach zwei Stunden angeregter Diskussion setzten die Fahrradexperten ihre Reise fort. Sie waren mit Fahrrädern unterwegs und testeten auf ihrer Studienreise auch gleich die Möglichkeiten des Fahrradtransports in der Bahn und auf dem Schiff.

Weitere Gesprächspartner standen beim Reiseveranstalter „bodenseeradweg.com“ sowie „SchweizMobil“ bereit. rh



Ralf Hoppe (rechts) vom ADFC verabschiedet sich von Michael Koucky, dem Leiter der schwedischen Reisegruppe.



Für sie ging ein Traum in Erfüllung: 10 Blinde und Sehbehinderte aus Friedrichshafen konnten bei einer etwa 30 Kilometer langen Radtour des ADFC den Frühsommer aus einer ungewohnten Perspektive genießen: Als Mitradler auf einem Tandem. Die zehn Tandems starteten von Friedrichshafen und fuhren über Eriskirch und Oberdorf zur Argen und zum Ziel in Betznau. Im Bauerncafé konnten sich die Radler bei einer Einkehr stärken, bevor es zurück nach Friedrichshafen ging. Da Tandemfahren etwas Übung braucht und vor allem die beiden Fahrer zusammenpassen müssen, trafen sich die Radler bereits am Vorabend der Tour, um auf dem Schulhof der Schreienesch-Schule die Tandempaare zusammenzustellen und die Tandems zu testen.



Die Mountainbiketour im Bermatinger Hinterland führte zunächst nach Lellwangen, dann auf den Höchsten und die Amalienhöhe am Heiligenberg.



Die sechstägige Tour auf dem Main-Wern-Tauber-Radweg war von landschaftlichen Eindrücken und viel Kultur geprägt.



Die „bike&hike“-Tour auf den Hohen Freschen startete in Rankweil und führte bei bestem Bergwetter zur Alpe Saluver. Der Gipfel wurde zu Fuß erklommen.



Bei der Abwassertour in Friedrichshafen wurden das Wasserwerk und das Klärwerk besichtigt.



Ein gutes Dutzend Radler trotzten bei der Abschlusstour „Fahrt ins Blaue“ dem kühlen Herbstwetter



Die Mountainbiketour ins Silbertal hatte Bludenz als Start- und Zielort. Die Fahrt durch die Bergwelt des Verwall ging durch einsame Täler sorgte für grandiose Ausblicke.



Im zweiwöchigen Rhythmus fanden Rennrad-Feierabendtouren mit Start in Friedrichshafen statt. Ganztagestouren hatten Ziele im Bregenzer Wald, im Allgäu und Hegau.

## Interview

... Fortsetzung von Seite 1

**Schmid:** Wir wollen unsere ansässigen Firmen weiterhin auf den Weg mitnehmen und mit diesen die Intelligente Mobilität leben. Das heißt, dort wo möglich die Nutzung von Fahrrad oder Pedelec in Verbindung mit dem ÖPNV, der in Meckenbeuren ja auch durch die BOB sehr gut ausgeprägt ist. Hier ist der Bike-Tower das verbindende Glied vom ÖPNV zum Parken und Tanken von Fahrrädern.



**ADFC:** Wo sehen Sie die Chancen die das Fahrrad künftig im Bereich der „Intelligenten Mobilität“ (I-Mobility-Projekt der Gemeinde Meckenbeuren) spielen wird?

**Schmid:** Das Fahrrad wird einen nennenswerten Anteil ausmachen müssen. Das Elektroauto ist momentan noch nicht in der Alltagsanwendung, so dass das Fahrrad insbesondere in einer Flächengemeinde wie Meckenbeuren ein zentraler Ansatzpunkt sein muss. Zwei weitere Aspekte sind im Hier und Jetzt nicht zu vergessen. Viele Wege können natürlich auch zu Fuß zurückgelegt werden; sollte ein Fahrzeug von Nöten sein, bietet das neue Angebot Car-Sharing in Meckenbeuren eine weitere Option. Es ist wichtig, als Gemeinde für viele Bedürfnisse und Rahmenbedingungen ideale Möglichkeiten der Mobilität anzubieten.

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

**Schmid:** Es gibt ganz unterschiedliche Ebenen, in denen der ADFC einen wichtigen Beitrag zur Intelligenten Mobilität beitragen kann. Ich habe ihn in unserem Projekt als guten Berater und hervorragenden Dienstleister kennen gelernt. Ich wünsche mir, dass der ADFC weiterhin das richtige Verhältnis zwischen Dienstleistungen für die Gemeinden und den Landkreis und der Interessensvertretung von Radfahrern und Radfahrerinnen findet.

**ADFC:** Herzlichen Dank für das Interview.

## Felix Austria!



Auf der neuen Fußgänger- und Radlerbrücke über die Bregenzer Ach in Vorarlberg ist ausreichend Platz für alle. Hier sind Radler willkommen!

Ein Blick über den Tellerrand kann in keinem Fachgebiet schaden, so auch beim Radverkehr. In diesem Fall müssen wir gar nicht das gelobte „Veloland Schweiz“ bemühen, sondern wir blicken über die österreichische Grenze nach Bregenz und zur benachbarten Gemeinde Hard.

Mit der 2011 eröffneten neuen Fußgänger- und Radlerbrücke über die Bregenzerach wurde für den Bodensee-Radweg und den Alltagsradverkehr eine attraktive direkte Verbindung von Bregenz nach Hard geschaffen. Gerade für Alltagsradler ist die Streckensparnis von 1400 m eine spürbare Verbesserung. Aber auch für Radurlauber und Wanderer ist die Brücke ein Gewinn, denn sie erlaubt einen tollen Blick auf die Bregenzerach und

den Bodensee, völlig ungestört vom Autoverkehr.

Das elegante Bauwerk war den Gemeinden, dem Land Vorarlberg und dem Bund 3 Mio. Euro wert. Wir gratulieren zu dieser Entscheidung!

Die komfortable Breite der Brücke von 5 Metern garantiert genussvolles Radeln in beiden Richtungen und bietet auch für Fußgänger ausreichend Platz. Eine aktuelle Zählung ergab an einem Sommertag 3.600 Radfahrer. Solche Werte werden auch am deutschen Bodenseeufer erreicht oder sogar übertroffen.

Aber nicht nur die neue Brücke über die Bregenzerach ist ein Beispiel für zukunftsfähige Verkehrsplanung und mutige politische Entscheidungen. An vielen Orten am Bodensee wird schritt-

### Verkehrstage des Radexpress Oberschwaben

#### Aulendorf - Bad Wurzach (752):

1. / 13. / 20. / 28. Mai  
7. / 10. / 24. Juni  
6.-8. / 22. / 29. Juli  
12. / 26. August  
9. / 23. September  
3. / 14. Oktober

#### Aulendorf - Pfullendorf (754):

6. / 17. / 27. Mai  
3. / 17. Juni  
1. / 15. Juli  
5. / 19. August  
2. / 9. / 16. / 30. September  
7. / 21. Oktober

weise die Infrastruktur für Radler und Fußgänger verbessert, so zum Beispiel an der ehemaligen Kaserne in Lochau oder in Kreuzlingen.

Aber was passiert im Bodenseekreis? Der ADFC beobachtet seit Jahren wenige nennenswerte Fortschritte, stattdessen sind Stagnation und Rückschritte bei der Wegeinfrastruktur am Bodensee-Radweg zu beobachten. Diese Tatenlosigkeit führt dazu, dass der Bodensee-Radweg immer weiter hinter das Niveau anderer touristischer Ziele zurückfällt.

Der ADFC hält es für unverantwortlich, den Bodensee-Radweg im Bodenseekreis weiterhin so stiefmütterlich zu behandeln und - wie beim Dornierknoten in Immenstaad - sogar noch unattraktiver und gefährlicher zu gestalten. Deshalb hoffen wir vor allem auf den neuen Schwung in Friedrichshafen und Überlingen. bg



**Das bodo-Freizeitland entdecken - mit dem Radexpress Oberschwaben!**

**Aulendorf ●●● Bad Wurzach (752)**  
**Aulendorf ●●● Pfullendorf (754)**

- Kostenlose Fahrradmitnahme
- Fahrpläne und Verkehrstage 2012 auf: [www.radexpress-oberschwaben.de](http://www.radexpress-oberschwaben.de)

**bodo-Tarif Tipp:**

- Günstig unterwegs mit den bodo-Tageskarten
- Fahrtscheine auch beim Zugbegleiter erhältlich

**3-LOWEN-TAKT**  
Lokale Fahrpläne im Land  
01805-779966

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



**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](mailto:info@kilian-rt.de)

### Impressum

Der Radler am See - Jahreszeitschrift des ADFC-Kreisverbandes Bodenseekreis, Ausgabe 19, 2012

#### Herausgeber:

ADFC Bodenseekreis  
Werastraße 64  
88045 Friedrichshafen  
Telefon 07541/44452  
[bodenseekreis@adfc-bw.de](mailto:bodenseekreis@adfc-bw.de)  
[www.adfc-bw.de/bodenseekreis](http://www.adfc-bw.de/bodenseekreis)  
V.i.S.d.P.: Bernhard Glatthaar

#### Redaktion:

Bernhard Glatthaar (bg), Ralf Hoppe (rh), Ralf Seuffert (rs), Stefan Valentin (sv), Jürgen Wagener (jw), Robert Blazer-Sziede (rbs)

**adfc**  
Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club

#### Fotos:

Bernhard Glatthaar, Gunthild Schulte-Hoppe, Theo Mahler, Heinz Graf, Ralf Seuffert, Stadt Kreuzlingen, Stefan Valentin, Robert Blazer-Sziede, Gemeinde Meckenbeuren

#### Anzeigen:

Bernhard Glatthaar

#### Layout:

Roland Merz, Markus Barthold, Bernhard Glatthaar

#### Druck:

Druckhaus Müller

#### Auflage:

1.450 (FN), 500 (KN), 250 (RV)  
Die Redaktion übernimmt keine Haftung für unverlangt eingesandte Texte, Fotos und Grafiken.