

# der Radler am See

## Inhalt

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

2012 war für den ADFC wieder ein bewegtes Jahr. Bei 75 Radtouren führten unsere Tourenleiter über 600 Radler durch unterschiedliche Regionen, zum Beispiel an der Donau entlang oder um das Alpsteingebirge, durchs Ostallgäu oder zu den Vulkanen des Hegaus. Die Bandbreite der Touren reichte von leichten und gemütlichen Touren bis zu sportlichen Rennrad- und Mountainbiketouren. Mit einer bunten Mischung aus beliebten Klassikern und neuen Tourenzielen versuchten wir, mit einem attraktiven Tourenprogramm die Wünsche unserer Mitglieder und Gäste zu erfüllen.

Mit 770 Mitgliedern gehört der Kreisverband Bodenseekreis zu den größeren ADFC-Gruppen im Land Baden-Württemberg. Wir sind stolz auf unsere 60 aktiven Mitglieder, ohne die der ADFC nicht sein breites Spektrum an Radtouren und Veranstaltungen anbieten könnte. Damit das so bleibt und um auch neue Ideen anpacken zu können, freuen wir uns über neue Mitglieder und Aktive.

Ein wichtiger Schritt für die Vereinsentwicklung war die Besetzung einer Assistenzstelle im Kreisverband Boden-

## Wir bringen Sie auf Touren



seekreis. Seit Oktober unterstützt die neue Vereins-Assistentin Ulrike Hanebeck den Vorstand und entlastet ihn von der Verwaltungsarbeit. Mehr dazu auf Seite 12.

Die beliebten Fahrradgebrauchtmärkte in Friedrichshafen und Tettngang finden seit 1993 statt und werden von einem eingespielten Team organisiert. 2012 wurde mit 803 angebotenen und 518 verkauften Fahrrädern ein neuer Rekord aufgestellt. Auch die Fahrradcodierung lief 2012 wieder auf Hochtouren: 199 neu codierte Fahrräder sind nun besser gegen Diebstahl geschützt.

Der ADFC-Infoladen in der Innenstadt von Friedrichshafen ist seit seiner Eröffnung 2005 ein wichtiger Anlaufpunkt für die Mitglieder und entwickelte sich zum Mittelpunkt des Vereinslebens. Bei den öffentlichen Sprechstunden nahmen viele Radler aus nah und fern unser Beratungsangebot wahr.

Aber auch hinter den Kulissen wird im ADFC fleißig gearbeitet. Wenn es um bessere Bedingungen für Radfahrer geht, sind wir ungern zu Kompromissen bereit. Wir sind der Überzeugung, dass die dringend notwendige „Verkehrswende“ kommen muss, und zwar jetzt. Verkehrswende heißt ein Umsteuern in der Verkehrspolitik, weg von der Privilegierung der Automobilität. Bei dieser langwierigen Überzeugungsarbeit ist es manchmal unvermeidlich, auch unbequeme Themen anzusprechen.

In der Verkehrspolitik konnten wir 2012 im Bodenseekreis unterschiedliche Entwicklungen beobachten. Während viele Kommunen noch nicht erkannt haben, wie wichtig die Förderung des Radfahrens ist, gehen andere Kommunen engagierter vor:

Meckenbeuren mobilisierte bei der Aktion „Stadtradeln“ 723 Teilnehmer und machte damit beste Werbung fürs Radfahren.

In Friedrichshafen wird seit Sommer 2012 ein neues Radverkehrskonzept erstellt, dabei wurden viel versprechende Ansätze entwickelt, wie man Radfahren sicherer und komfortabler

machen kann (siehe nebenstehendes Interview mit Peter Gwiasda). Aber auch in der Fahrradstadt Friedrichshafen läuft nicht alles zu Gunsten des Radverkehrs: Die Gleise am Stadtbahnhof sind wegen fehlender Aufzüge für Radfahrer nur mühsam zu erreichen. Radtouristen, die mit der Bahn an den Bodensee anreisen, muss man vom Stadtbahnhof abraten.

Das große Verkehrsprojekt der „Innerörtlichen Entlastungsstraße“ in Tettngang sehen wir mit gemischten Gefühlen, denn wir konnten dabei keine bedeutenden Verbesserungen für den Radverkehr erkennen. Im Tettnganger Arbeitskreis Radverkehr, in den der ADFC 2012 aufgenommen wurde, werden wir unsere Erfahrung einbringen und aktiv mitarbeiten.

Eine neue Qualität der Zusammenarbeit deutete sich 2012 beim Regierungspräsidium an. Bei zwei Gesprächen stellten wir ein konstruktives Gesprächsklima und die Bereitschaft fest, die Ideen und Vorschläge des ADFC wohlwollend in Betracht zu ziehen. Auch mit Verantwortlichen des Fahrbetriebes Konstanz - Meersburg fanden Gespräche statt, ein Interview mit Stefan Ballier lesen Sie auf Seite 4.

Kopferbrechen bereitete uns Überlingen. 2010 nahm ein neu gegründeter Arbeitskreis Radverkehr seine Arbeit auf und setzte sich vielversprechende Ziele, doch seit Ende 2011 wurde keine Sitzung mehr einberufen. Schade. Wir sind überzeugt: Die Mehrheit der Bürger wünscht sich mehr Engagement der Kommunalpolitik bei der Radverkehrsförderung.

Stattdessen stellen wir fest, dass von einigen kommunalen Führungskräften mehr über die Einführung alter Auto-kennzeichen gesprochen wird als über den Radverkehr. Dies ist bedauerlich und zeigt deutlich, dass das Herzblut vieler Entscheidungsträger immer noch einseitig am Automobil hängt.

Diese Themen und viele weitere Informationen können Sie in dieser 20. Ausgabe des „Radler am See“ nachlesen. Wir freuen uns über Anregungen und Rückmeldungen. bg

## Interview

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

Peter Gwiasda vom Planungsbüro VIA e.G., Köln, ist ein renommierter Verkehrsplaner und Radverkehrsexperte.

Er leitete die Arbeitsgruppe der ERA 2010 und erarbeitete mit seinem Kollegen Frank Reuter von Mitte 2012 bis Anfang 2013 das Radverkehrskonzept Friedrichshafen. Bernhard Glatthaar stellte ihm die folgenden Fragen.



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

**Gwiasda:** Regelmäßig fahre ich seit meinem 16. Lebensjahr Fahrrad. Damals habe ich das Fahrrad als ideales Verkehrsmittel für die Stadt entdeckt. Allerdings waren in den 70er Jahren noch nicht alle dieser Meinung. Der damalige Leiter des Straßenbauamtes in Köln meinte noch, dass Radfahren für Großstädte nichts sei und keine Zukunft hätte. Vor diesem Hintergrund bin ich Anfang der 80er Jahre in den ADFC eingetreten und war einige Jahre der Sprecher für Verkehrsplanung. Das war noch echte Basisarbeit. Mittlerweile ist Radverkehr anerkannt und ich selbst fahre fast jeden Tag die 10 Kilometer ins Büro.

**ADFC:** Sie haben bei Ihrer Arbeit die Verkehrswege in Friedrichshafen sehr detailliert analysiert. Wo ist Friedrichshafen bereits vorbildlich, was die Infrastruktur für Radfahrer betrifft? Welches sind die größten Herausforderungen?

**Gwiasda:** In Friedrichshafen sind mir zwei Dinge besonders aufgefallen: Einmal, dass es fast an allen Hauptverkehrsstraßen Radverkehrsanlagen gibt. Größere Netzlücken gibt es nur wenige. Besonders vorbildlich finde ich, dass viele Elemente, wie z.B. Furten im Zuge von Einmündungen oder die Gestaltung von Kreisverkehren, den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen entsprechen. Andererseits gibt es auch in Friedrichshafen Altlasten, wie zu schmale Radwege bzw. Geh- und Radwege. Hier besteht Sanierungsbedarf. Aber auch die Kommunikation mit dem Bürger ist zu verbessern. Hier gab es in der Vergangenheit Defizite.

**ADFC:** Was unterscheidet das Radverkehrskonzept, das Sie für Friedrichshafen erarbeitet haben, vom Metron-Konzept, das vor 12 Jahren beschlossen wurde?

**Gwiasda:** Das Radverkehrskonzept von Metron war sehr innovativ und hat

... lesen Sie weiter auf Seite 12



**EUROBIKE**  
THE GLOBAL SHOW

**2013 PUBLIKUMSTAG**  
31. AUGUST

FRIEDRICHSHAFEN

**TECHNIK UND TRENDS VON MORGEN**

Jetzt Fan werden:  
[facebook.com/EUROBIKE.Publikumstag](https://www.facebook.com/EUROBIKE.Publikumstag)

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

Entdecken Sie das weltweit größte Angebot von über 1.250 Ausstellern, die preisgekrönten Innovationen des EUROBIKE AWARDS, die EUROBIKE Fashion Show, die Rad-Reise-Messe HOLIDAY ON BIKE, großzügige Testparcours und vieles mehr.

## Geheime Verschlussache



Einen Radweg für den Bodensee-Radweg mit nur einem Meter Abstand zur Bundesstraße zu bauen, das findet der Landesrechnungshof völlig in Ordnung.

**IMMENSTAAD.** Der Dornierknoten bleibt in der Kritik: Der im Jahr 2011 umgebaute Knoten ist für Radtouristen auf der Nordseite unverändert eine gefährliche Zumutung und hat sich auf der Südseite als Irrgarten erwiesen. Zahlreiche Radtouristen verirrt sich auch 2012 in der Claude-Dornier-Straße und landeten an der Werkspforte von EADS, was bereits Beschwerden des Unternehmens nach sich zog, da bis zu 60 Radler pro Tag zurückgeschickt werden mussten. Wie in der letzten Ausgabe des „Radler am See“ detailliert begründet und für 2012 angekündigt, reichte der ADFC im April beim Landesrechnungshof eine Beanstandung ein. Unsere Begründung lautete:

- Die Verkehrssicherheit für Radfahrer stellt sich nach dem Umbau des Knotens erheblich schlechter dar als im Ausgangszustand.
- Wir beanstandeten die mangelnde Bereitschaft des Regierungspräsidiums Tübingen, rechtskonforme,

sichere und nach dem Stand der Technik ausgeführte Radverkehrsanlagen zu planen und zu bauen.

- Wir sahen im Vorgehen des Regierungspräsidiums Tübingen eine Verschwendung von Steuergeldern, da diese statt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zum Bau von gefährlichen Radverkehrsanlagen eingesetzt wurden.

Auf unsere Nachfrage beim Landesrechnungshof, wie das Ergebnis der Überprüfung unserer Beanstandung sei, erhielten wir folgende Rückmeldung:

„Nach den gesetzlichen Regelungen dürfen wir die Ergebnisse unserer Prüfungen lediglich den geprüften Stellen und gegebenenfalls den gesetzgebenden Organen mitteilen.“

Das bedeutet, dass dem ADFC, also dem Initiator, das Ergebnis der Prüfung vorenthalten wird, während der geprüften Stelle das Ergebnis mitgeteilt wird. Wo bleibt hier die nötige Transparenz des Verfahrens? bg

## Ein Bündel an Vorschlägen

**IMMENSTAAD.** Auf Initiative des BUND Immenstaad und der Grünen fand am 27. April eine Radtour durch Immenstaad statt, mit dem Ziel, vor Ort kritische Stellen für Radfahrer zu besichtigen und Verbesserungsvorschläge zu diskutieren.

Der ADFC war zur Radtour eingeladen, um aus fachlicher Sicht die Vorschläge zu bewerten und weitere Vorschläge einzubringen. Bei der Radtour wurden unter anderem die folgenden Problemstellen im Immenstaader Radwegenetz diskutiert:

- Die Benutzungspflicht des Beidrichtungsrads an der Einmündung der Gehrenbergstraße in die Hapenweilerstraße nördlich der B31-Brücke sollte aufgehoben werden.
- Beim Ende des Radweges an der Gehrenbergstraße bei Norma sollte eine sichere Querung ermöglicht werden.
- An der L207 sollte zwischen der Gehrenbergstraße und der Graf-von-Soden-Straße der Wechsel zum Radweg auf der anderen Straßenseite durch sichere Querungsinselformen verbessert werden.

- Der zu schmale Radweg an der B31 auf der Nordseite des Dornierknotens (siehe Bericht oben) muss ausgebaut und der Abstandsstreifen zur Fahrbahn verbreitert werden. Der Bodensee-Radweg sollte auf die Südseite verlegt werden.
- Die ungesicherte Einleitung des Radweges aus Osten in die Friedrichshafener Straße bei der Einfahrt zum Campingplatz Helmsdorf sollte mit baulichen Maßnahmen verbessert werden.
- Die Ein- und Ausfahrt am Kniebachweg in die Friedrichshafener Straße ist unübersichtlich.
- Es wurden fehlende Abstellanlagen, u.a. bei Geschäften in der Bachstraße bemängelt.
- Die ungesicherte Einmündung der Meersburger Straße in den St.-Vinzenz-Palotti-Weg südlich der B31 sollte verbessert werden. Auch die fehlende Geschwindigkeitsbeschränkung auf dem St.-Vinzenz-Palotti-Weg wurde angesprochen.

Die Mängelliste wurde um zahlreiche Punkte ergänzt und der Gemeindeverwaltung übergeben. bg

## Durchblick am Kreisel

**NEUFRACH.** 76.000 Stunden können effektiver genutzt werden, das rechnete Bürgermeister Manfred Härle anlässlich der Eröffnung der neuen Bahnunterführung am 23. Mai 2012 vor. Denn bis zu 50-mal pro Tag unterbrach die Bahnschranke den Verkehrsfluss zwischen Salem-Neufrach und dem Gewerbegebiet.

Sechs Millionen Euro investierten Bahn, Bund und Landkreis in die neue Verkehrsführung. Unterführung und Kreisverkehr sind aber nicht für jeden Verkehrsteilnehmer eine Reduzierung des Unfallrisikos.

Radfahrer, die aus Richtung Markdorf kommen, benutzen den linken Radfahrstreifen - übrigens eine sehr unübliche Radverkehrsführung - über die Brücke der Deggenhauser Ach und fahren im Uhrzeigersinn auf dem Radweg in den Kreisverkehr ein. Da es sich um einen abgesetzten Zweirichtungsrund- und Gehweg außerhalb ei-

ner geschlossenen Ortschaft handelt, hat der Radfahrer kein Vorfahrtsrecht. Dies wird dem Radfahrer durch „Vorfahrt achten“ und eine Wartelinie angezeigt. So weit so gut.

Ein Erdwall versperrt Radfahrern allerdings die Sicht in die Unterführung hinein. Dies könnte Radfahrer dazu verleiten, ungeachteter Dinge weiterzufahren, was verheerende Folgen haben kann. Denn auch der Autofahrer sieht - aus der Unterführung kommend - Radler durch die ansteigende Fahrbahn zu spät.

Dieses Anliegen wurden der Gemeinde Salem vom ADFC mitgeteilt. Die Gemeinde hat bei Ortsterminen in Zusammenarbeit mit der Polizei und der Verkehrsbehörde die Situation erkannt und durch Verlegen des Walls entsprechend reagiert.

Radfahrer und Autofahrer haben nun verbesserte Sichtverhältnisse auf ihr Gegenüber. mba



Vorher: Aus Sicht des Radfahrers.



Nachher: Aus Sicht des Radfahrers.



Vorher: Aus Sicht des Autofahrers.



Nachher: Aus Sicht des Autofahrers.

## Neues Klima beim Radwegbau

**NEUKIRCH.** An der L333 von Tettang über Tannau und Neukirch nach Primisweiler fehlt auf vielen Streckenabschnitten ein straßenbegleitender Radweg. Es ist natürlich erholsamer und landschaftlich ansprechender, die hügelige Landschaft nördlich der Argen auf kleinen Straßen fern der Landesstraße zu erfahren. Dennoch ist es sowohl für Langstreckenradler als auch für Einheimische wichtig, eine topografisch günstige und gut ausgebaute Strecke nutzen zu können. Das Regierungspräsidium als zuständige Baubehörde hatte den ADFC im Anhörungsverfahren um eine Stellungnahme zur Planung eines kurzen Radwegabschnittes an der L333 zwischen

Bernried und Neukirch gebeten. Wir gaben eine Stellungnahme ab, in der wir auch Verbesserungsvorschläge formulierten. Das Regierungspräsidium lud uns daraufhin zu einem Gespräch, in dem uns die Planung mit den komplizierten Grundstücksverhältnissen und verschiedenen anderen Rahmenbedingungen ausführlich erläuterte. Somit konnten wir der Planung zustimmen.

Positiv erwähnt werden muss die gute und konstruktive Gesprächsatmosphäre mit dem Vertreter des Regierungspräsidiums, denn das war nicht immer so. Auf dieser Basis freuen wir uns auf die Zusammenarbeit mit dem Regierungspräsidium. bg

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

BEKLEIDUNG · ZUBEHÖR WERKSTATT · RADVERLEIH

88682 SALEM-WEILDORF FON 075 53-75 74 

## Markdorf ist kein Radlerparadies

**MARKDORF.** Auf Einladung der Umweltgruppe nahmen wir im April an einer Befahrung von Radwegen in Markdorf teil. Bei unseren Vorschlägen lag der Schwerpunkt auf vergleichsweise einfach und kurzfristig umsetzbaren Verbesserungsmaßnahmen.

Ein solcher Vorschlag war, im Westen vom Radweg an der Hauptstraße (L205) eine Querverbindung zur Konrad-Adenauer-Straße anzulegen, denn über die dortige Wiese besteht bereits ein Trampelpfad, der auch von Schülern gerne Richtung Griviten- und Hahnstraße und weiter zum Bildungszentrum genutzt wird.



Der vorhandene Trampelpfad von der Hauptstraße Richtung Konrad-Adenauer-Straße wird bereits von Schülern genutzt.

In der Gutenbergstraße wurde diskutiert, ob die Benutzungspflicht des Radweges auf der Westseite aufgehoben werden sollte, da die versteckten Einmündungen unnötige Gefahren für Radler darstellen.

Als indiskutabel wurde das Ende des Radweges an der Ensisheimer Straße vor dem Bildungszentrum befunden. Schüler müssen ab hier auf der Fahrbahn fahren oder ihr Rad auf dem Schulgelände schieben.

Ein weiteres dickes Minus am Bildungszentrum sind die Fahrradständer mit ihren Felgenkillern. Hier herrscht dringender Handlungsbedarf, um den Schülern standsichere Fahrradständer anzubieten, an denen der Fahrradrahmen zum Diebstahlschutz angeschlossen werden kann.



Beim Bildungszentrum endet nicht nur der Radweg, sondern man darf auch nicht bis zur Schule weiterfahren. Eine vernünftige Verkehrsplanung sieht anders aus.

Die Tour führte auch zur Bergheimer Straße, wo der ADFC seit längerer Zeit die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht am bestehenden Radweg fordert, was bisher vom Landratsamt abgelehnt worden war.

Im Stadtkern wurde unter anderem die Einbahnstraßenregelung in der Hauptstraße unter die Lupe genommen, wo Autofahrer berechnete entgegenkommende Radler oftmals abdrängen.

Unsere Zusammenstellung der Radtour mit den ausgewählten Problemstellungen und Lösungsvorschlägen wurde der Stadtverwaltung übergeben. Es ist nicht auszuschließen, dass sich der Nachfolger des noch amtierenden Bürgermeisters mehr für den Radverkehr einsetzen wird. bg

## Der Feldweg



Bürgermeister Edgar Lamm (5.v.r.) aus Uhdlingen-Mühlhofen, Bürgermeister Frank Lemke aus Daisendorf (3.v.r.) und Gemeinderäte eröffnen den ausgebauten Oberriederweg.

**DAISENDORF.** Die kleine Gemeinde auf der Anhöhe über dem Bodensee ist nicht mit attraktiven Radweganbindungen in die benachbarten Gemeinden gesegnet. An der K7783 nach Meersburg wird seit Jahren ein Ausbau des Radweges geplant und frühestens 2013 verwirklicht, und nach Mühlhofen wurde der fertig geplante Radweg an der K7783 leider durch Uhdlingen-Mühlhofen verhindert.

Um Richtung Oberuhldingen eine ganzjährig befahrbare Radroute zu erhalten, wurde von Initiatoren aus Daisendorf und vom ADFC vor einigen Jahren der Ausbau des Oberriederweges vorgeschlagen. Problematisch war nämlich der jahreszeitlich bedingte

schlechte Zustand des unbefestigten Weges, vor allem an der Gefällestrecke im Wald Richtung Roggersberg.

In Kooperation der beiden Gemeinden wurde 2012 der Weg teilweise asphaltiert und die unbefestigte Oberfläche verbessert. Der ADFC hätte sich auch eine durchgehende Asphaltierung vorstellen können, was langfristig sicherlich einen geringeren Unterhaltsaufwand ergeben hätte.

Unabhängig von dieser straßenfernen Radroute hält der ADFC weiterhin den geplanten Radweg an der K7783 von Daisendorf nach Mühlhofen für eine notwendige Maßnahme als Lückenschluss im Radwegenetz des Bodenseekreises. bg

## 127.829 Kilometer



Zum Start der Aktion „Stadtradeln“ fuhren etwa 150 Radler in einem Fahrrad-Korso rund um Meckenbeuren.

**MECKENBEUREN.** Als einzige Gemeinde im Bodenseekreis nahm Meckenbeuren an der bundesweiten Aktion „Stadtradeln“ des Klimabündnisses ([www.klimabuendnis.org](http://www.klimabuendnis.org)) teil. Im Mittelpunkt dieser Kampagne steht die Förderung des Fahrrads als Null-Emissions-Fahrzeug im Straßenverkehr.

Das ehrgeizige Ziel für den dreiwöchigen Zeitraum vom 16. September bis 6. Oktober 2012 lag in Meckenbeuren bei 40.000 Kilometer - eine Strecke, die der Distanz einmal rund um den Erdball entsprach.

Schlussendlich nahmen in Meckenbeuren insgesamt sagenhafte 723 Teilnehmer in 37 Teams teil. Das angestrebte Ergebnis wurde also um über das dreifache übertroffen - Meckenbeuren war in drei Wochen mehr als dreimal rund um den Erdball gerdelt! Auf Antrieb wurde in der bundes-

weiten Wertung der 167 Teilnehmerkommunen in zwei Kategorien der dritte Platz erreicht: In den Kategorien „fahradaktivstes Kommunalparlament“ und „geradelte Kilometer pro Einwohner“.

Das Ergebnis ist wertvoll in zweierlei Hinsicht: Zum einen nach innen, da das Thema Fahrrad plötzlich in aller Munde war und mit Sicherheit der eine oder andere Bürger das Fahrrad als Transportmittel neu entdeckt hat. Zum anderen nach außen, weil die Gemeinde Meckenbeuren mit der nachweisbar großen Nutzerschaft des Fahrrads ein klares Argument im Tauziehen um Fördermittel hat.

Im nächsten Jahr soll die Aktion erneut stattfinden, Meckenbeuren will laut Aussage der Verantwortlichen wieder dabei sein. Vielleicht kommt dann die eine oder andere Gemeinde im Bodenseekreis mit dazu? db

## Radweg Ende in Hagnau

**HAGNAU.** 2012 wurde der vom hohen Verkehrsaufkommen der B31 in der Ortsdurchfahrt Hagnau stark beanspruchte Asphaltbelag erneuert.

Im Zuge dieser Belagsanierung gab der ADFC im März auf Wunsch von Bürgermeister Blümcke eine Stellungnahme zur Verbesserung der Radverkehrsführung in der Ortsdurchfahrt ab. Die große Mehrheit der Radler fährt in Hagnau zwar am See entlang, doch davon unabhängig bestehen an der B31 Radwege, welche am Ortsein-

gang ohne Ausleitung enden. Radfahrer sind somit gezwungen, ungeschützt auf die B31 zu fahren oder den Gehweg zu benutzen.

Unser Vorschlag sah die Verlängerung des nördlichen Radweges aus Hagnau und eine Umgestaltung der Kreuzung der Ittendorfer Straße vor. Ziel war es, Radfahrern eine sichere Ausleitung auf die B31 anzubieten, um sich in den fließenden Verkehr einordnen zu können. Leider wurden unsere Vorschläge nicht berücksichtigt. bg



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)

## Eine Stadt baut sich um



Nach der Freigabe der sogenannten „innerörtlichen Entlastungsstraße“ warb Tett nang für mehr Verkehr. „Alles gut!“ gilt aber noch nicht für den Radverkehr.

**TETT NANG.** Das Problem haben viele Städte und Gemeinden: Der motorisierte Verkehr dominiert die Stadt- und Dorfzentren, mit der Folge eines massiven Verlustes der Aufenthaltsqualität für Bürger und Gäste.

Tett nang hat vor einigen Jahren einen besonderen Weg gewählt: Um das zentrale Quartier um den Bärenplatz vom Kfz-Durchgangsverkehr zu befreien, wurde eine „innerörtliche Entlastungsstraße“ geplant, um den Durchgangsverkehr umzuleiten. Ein neuer Straßenabschnitt wurde auf der ehemaligen Bahntrasse angelegt, und für erforderliche Fahrbahnverbreiterungen wurden sogar Häuser abgerissen! Selbstverständlich ist es zu begrüßen, dass das Stadtzentrum verkehrsberuhigt werden soll, dies käme auch dem Radverkehr zu Gute.

Zwei Fragestellungen stehen für uns bei der Bewertung im Vordergrund:

- Wie sicher und komfortabel wird der Radverkehr entlang der neuen Entlastungsstraße geführt, denn auch hier werden weiterhin Radfahrer unterwegs sein?
- Wie sind die Radrouten abseits dieser Magistrale gestaltet, gibt es eine realistische Konzeption für ein neues Routennetz?

Tatsache ist, dass die Entlastungsstraße so konzipiert wurde, dass sie eine prognostizierte Kfz-Verkehrsstärke aufnehmen kann. Der Radverkehr wurde dabei nur berücksichtigt, wenn es die örtlichen Verhältnisse zuließen. Dies ist zum Beispiel in der neu gebauten Bahnhofstraße der Fall, wo Schutzstreifen ein flüssiges und sicheres Radeln erlauben.



Die für Radfahrer kritischste Stelle an der „innerörtlichen Entlastungsstraße“ in Tett nang ist die Einmündung der Wangener in die Lindauer Straße.

Der Radfahrer auf dem linken Bild beweist Mut und benutzt die Fahrbahn. Die Beobachtung zeigt aber bisher, dass die meisten Radfahrer wegen des starken Kfz-Verkehrs lieber auf den freigegebenen Gehwegen radeln (Bild rechts).

Auf anderen Streckenabschnitten ist erkennbar, dass der Radverkehr nicht Bestandteil der Verkehrsplanung war, sondern in angrenzende Quartiere abgedrängt wurde. Dieser Ansatz ist nicht grundsätzlich zu kritisieren, wenn gleichzeitig eine umfassende Radverkehrskonzeption verwirklicht worden wäre. Leider wurde vor dem Baubeginn der Entlastungsstraße das begonnene Radverkehrskonzept nicht abgeschlossen.

Auch der eigens gegründete Arbeitskreis Radverkehr wurde erst wieder aktiviert, als die Entlastungsstraße fertig gebaut war. Jetzt ist es sehr schwierig geworden, Verbesserungen für den Radverkehr umzusetzen, da durch die Entlastungsstraße bauliche Fakten geschaffen wurden.

Interessant ist, dass Tett nang trotz des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens an der Entlastungsstraße keine benutzungspflichtigen Radwege mehr angelegt hat, sondern dem Radfahrer durch freigegebene Gehwege die Wahl zwischen der Benutzung des Gehwegs und der Fahrbahn erlaubt. Dies kann für andere Gemeinden ein Beispiel sein.

Zum Schulbeginn im September hatte der ADFC öffentlich kritisiert, dass infolge der neuen Verkehrsführung bisher bestehende Schulwege nicht mehr vorhanden waren und kein Konzept für Rad-Schulwege vorlag. Im Dezember nahmen wir erstmals am Arbeitskreis Radverkehr teil, der seit Anfang 2012 - nach dreijähriger Pause - wieder getagt hatte.

Unsere Mitarbeit im Arbeitskreis Radverkehr wird die bewährte Mischung aus Engagement und konstruktiver Kritik enthalten. bg



## Stress auf der Fähre muss nicht sein

**KONSTANZ/MEERSBURG.** Uns erreichen immer wieder Fragen und Beschwerden zum Thema Fahrradbeförderung auf der Fährverbindung Konstanz - Meersburg. Dies nahmen Ralf Seuffert, Vorsitzender des ADFC Konstanz, und Dr. Ralf Hoppe, stellv. Vorsitzender des ADFC Bodenseekreis, zum Anlass, das Gespräch mit den Verantwortlichen des Fährebetriebs Konstanz zu suchen.

Im März und Oktober 2012 fanden Gespräche mit Geschäftsbereichsleiter Stefan Ballier und Verkehrsmanager Michael Müllner statt. Dabei wurden die Anliegen der Radfahrer offen und konstruktiv diskutiert.

Ralf Hoppe stellte für den Radler am See folgende Fragen an Stefan Ballier:

**ADFC:** 2012 gab es wiederholt Beschwerden, dass Fahrradfahrer auf der Fähre nicht mitgenommen wurden. Gibt es dazu eine Regelung?

**Ballier:** Es ist im Interesse des Fährebetriebs, dass Fahrräder als umweltfreundliche Verkehrsmittel gefördert werden. Gemäß unserer geltenden Dienstanweisung sind Fahrräder deshalb grundsätzlich mit dem nächsten Schiff bevorzugt abzufertigen. Nur ausnahmsweise, wenn bei außergewöhnlich großem Verkehrsaufkommen bereits mehr als 70 Fahrräder an Bord sind, können Fahrradfahrer von unseren Mitarbeitern auf das nachfolgende Schiff verwiesen werden.

**ADFC:** Woher kommt die Obergrenze von 70 Fahrrädern, ab welcher Radler abgewiesen werden dürfen? An wen können sich Radler wenden, wenn gegen die Regelung verstoßen wird?

**Ballier:** Die Zahl von 70 ist eine Kenngröße, bei der sichergestellt werden kann, dass sowohl eine ordnungsgemäße Beladung des Fährschiffs als auch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie die Abfertigung der Fahrgäste während der Überfahrt bei großem Verkehrsaufkommen noch gewährleistet werden kann. In Beschwerdefällen stehen unsere Verkehrsmeister im Fährebetriebsgebäude Konstanz-Staad tagsüber persönlich oder telefonisch über die Rufnummer 07531/803-333 zur Verfügung. Außerdem erreichen Sie uns jederzeit unter [faehre@stadtwerke.konstanz.de](mailto:faehre@stadtwerke.konstanz.de)

**ADFC:** Haben sie einen Tipp für einheimische Radler, wie sie bei gelegentlicher Benutzung der Fähre möglichst günstig fahren?

**Ballier:** Mit unserer Kundenkarte „sKärtle“ sind bereits ab kleinen Umsätzen erhebliche Rabatte auf unsere Tarifpreise erzielbar. Je nach Aufladungsbetrag beträgt der Vorteil bis zu 45 % (Aufladungsbetrag 25 € = 4 %, 50 € = 10 %, 100 € = 20 %, 200 € = 30 %, 500 € = 45 %).

Fahrradgruppen profitieren ab einer Größe von 12 Personen vom günstigen Gruppenpreis. Für Familien mit Kindern haben wir ein besonderes Angebot: Die Familien-Fahrradkarte, mit der zwei Erwachsene und bis zu vier eigene Kinder besonders preiswert übergesetzt werden. Fragen zu unseren Tarifangeboten beantwortet

unsere Kundenhotline unter der Telefonnummer 07531/803-333.

**ADFC:** Immer wieder werden die Beförderungspreise in Relation zum Pkw kritisiert, dies ist auch ein Kritikpunkt des ADFC. Wie werden sich die Preise im kommenden Jahr entwickeln?

**Ballier:** Weil wir das Fahrrad als umweltfreundliches Verkehrsmittel unterstützen wollen, ist neben der bevorzugten Übersetzung seit vier Jahren keine Erhöhung des Preises für die Fahrradmitnahme mehr erfolgt. Lediglich der Fahrpreis für die beförderte Person selbst wurde entsprechend der allgemeinen Preisentwicklung angepasst. Der Preis für die Fahrradmitnahme wird auch im kommenden Jahr nicht erhöht.

**ADFC:** Manche Radler haben auf der Fähre berechtigte Bedenken vor Transportschäden an ihrem Rad. An wen können sich Radler im Schadensfall oder mit Beschwerden bzw. Anregungen wenden? Planen sie zukünftig separate Aufstellbereiche für Fahrräder?

**Ballier:** Der Fahrradtransport während der Übersetzung auf unseren Fährschiffen ist gegen Beschädigungen versichert. Im Fall von Schäden bitten wir die Betroffenen, sich unverzüglich, noch vor Verlassen des Schiffes, an unser Bordpersonal zu wenden, damit eine entsprechende Schadensaufnahme erfolgen kann. Die Schadensregulierung erfolgt dann durch unseren



Stefan Ballier

Versicherer, den Badischen Gemeindeversicherungsverband (BGV). Auf unseren Fährschiffen stehen je nach Bedarf Flächen für die Fahrradfahrer auf den beiden Vorschiffsbereichen zur Verfügung. Im Hinblick darauf, dass je nach Verkehrsaufkommen flexibel auf die einzelnen Verkehrsträger reagiert werden muss, wird es insoweit bei der bisherigen Regelung verbleiben.

**ADFC:** Aktuell wird der Vorplatz im Hafen Konstanz-Staad umgebaut. Welche Verbesserungen ergeben sich dadurch für Radler? Bleiben die Aufstellplätze erhalten?

**Ballier:** Bereits im vergangenen Sommer haben wir besonders gekennzeichnete Aufstellflächen speziell für Fahrradfahrer im Bereich der Brückenzufahrten zum Schiff getestet. Nach entsprechend positiven Erfahrungen werden wir im Rahmen der Sanierung des Vorplatzes in Konstanz-Staad, die diesen Winter durchgeführt wird, feste und farblich besonders markierte Fahrradstellflächen dauerhaft einrichten. Außerdem werden wir die zu diesen Aufstellflächen führenden Fahrspuren in derselben abweichenden Asphaltfarbe herstellen, um die Sicherheit und Klarheit der Verkehrsführung auch für die Fahrradfahrer weiter zu verbessern. Die Baumaßnahme wird im April 2013 abgeschlossen sein. Im kommenden Sommer werden wir dann voraussichtlich auch in Meersburg entsprechende Warteflächen für Fahrradfahrer einrichten, um auch dort die Situation für die Fahrradfahrer zu verbessern.

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

## Ein Radweg - zwei Meinungen

**KONSTANZ.** Wo soll er hin - der Radweg an der B33?

Die Frage scheint obsolet, denn der Radweg entlang der B33 zwischen Ortsende Konstanz und der Insel Reichenau wurde im Rahmen der Neubaumaßnahmen gänzlich an die Bahnlinie verlegt.



Radweg alt: Der einstige Radweg entlang des Rieds ist fast vollständig renaturiert. Kritiker dieser Maßnahme wünschen sich den Weg wieder.

Der bisher nur teilweise ausgebaute Weg wurde asphaltiert und das fehlende Stück Beleuchtung wird bald durch die Gemeinde Reichenau ergänzt.

Schon während der Bauarbeiten regte sich jedoch vor allem unter Reichenauer Bürgern Widerstand, ob der bisherige Radweg nicht schneller nach Konstanz und zurück führe und wenigstens als nicht-touristischer Ersatzweg erhalten werden könnte.

Unter den Aktiven im ADFC überwiegt die Meinung, dass der Umweg über den alten Bahnhof Reichenau durch die gute und sichere Wegführung wettgemacht wird, ja, dass sogar der kreuzungsfreie Weg entlang der Bahnlinie letztlich der schnellere ist.

Eine Wiederbelebung des alten Radwegs erscheint schwierig, da die Kosten für Herstellung und Pflege von den Gemeinden Reichenau und Konstanz zu tragen wären. Die Diskussion wird uns in 2013 noch beschäftigen. rs



Entlang der Bahnlinie führt jetzt die Radweg-Hauptachse von Konstanz nach Allensbach.

## Es tut sich was im Landkreis

**RADOLFZELL/SINGEN.** Neben der Ortsgruppe Konstanz gibt es im Kreisverband Konstanz die Ortsgruppen Radolfzell und Singen.

Während in Radolfzell eine ältere, in den letzten Jahren etwas personell geschrumpfte ADFC-Tradition existiert und in Singen sich die Radfahrer in einer typischen Autofahrer-Stadt politisch schwer taten, hat sich in den letzten drei Jahren doch einiges getan: In der Scheffelstadt wird ein erstaunli-

ches Angebot an Tages- und Feierabendradtouren angeboten, außerdem wurde die Selbsthilfwerkstatt und eine Lichtaktion wiederbelebt.

Unter dem „Hontes“, dem Hohentwiel, hat sich die Ortsgruppe mächtig ins verkehrspolitische Zeug gelegt, unter anderem mit der Broschüre „Radverkehr vor Ort“, in der die Schwachstellen des lokalen Radnetzes deutlich aufgezeigt werden.

Es tut sich was im Landkreis! rs

## Neue Fahrrad-Stellplatzsatzung

**KONSTANZ.** Wenn man es in einer Kommune ernst meint mit der Fahrradfreundlichkeit, muss sich das auch in konkreten Maßnahmen niederschlagen - eine Binsenweisheit! In Konstanz ist man hier einen Schritt weiter gekommen: Für alle privaten Neubauten müssen ab sofort Fahrradabstellplätze in die Planung integriert werden.

So sieht es die im Juli 2012 vom Gemeinderat beschlossene Satzung vor.

So wird indirekt die Nutzung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Fahrrad unterstützt. Ein Faltblatt informiert Bauherren über die Details der Satzung und wie viele Fahrradabstellplätze bei dem jeweiligen Neubau errichtet werden müssen.

Ein Beispiel für Wohngebäude: Pro 30 Quadratmeter Wohnfläche muss ein Fahrrad-Stellplatz á 1,4 m<sup>2</sup> eingerichtet werden. rs

## Von der Fähre nach Konstanz

**KONSTANZ.** 2012 fanden zwei Gespräche der Kreisverbände Konstanz und Bodenseekreis mit der Leitung der Fährbetriebe statt (siehe Interview mit Herrn Ballier). Hierbei wurde auch über die Weiterführung des Radwegs von Staad ins Zentrum von Konstanz gesprochen.

Es wurde Einigkeit erzielt, dass eine Wegführung für alle Radler, besonders Touristen, durch den Durchgang zum William-Graf-Platz wegen der Enge der Verhältnisse und wegen der teils gefährlichen Kreuzung der Ein- und Ausladevorgänge keinen Sinn macht. Trotzdem erhält der Radler, welcher sein Rad durch diese Passage schiebt, dann eine gute örtliche Wegweisung ins Zentrum. Der Haupt-Radweg soll jedoch nach kurzer Steigung über die Lindauer Straße oder zur Mainau über die Hoheneggstraße führen.

Die Umbauten an der Fähre sehen darüber hinaus eine bessere Aufstellfläche für wartende Radler und eine

sichere Radfahrbahn für die Anfahrt aus Allmannsdorf vor. rs



Radverleih – Touren – Reparaturservice  
**Kultur-Rädle**  
 ADFC-Infoshop  
 Bahnhofplatz 29  
 78462 Konstanz  
 Tel. 07531 / 27310  
 www.kultur-raedle.de  
 Kultur-raedle@t-online.de

## Ein grausiges Provisorium

**KONSTANZ.** Die improvisierte Probe-phase für die Begegnungszone am Bahnhof lässt für Fahrradfahrer, welche den Bahnhof suchen, nichts Gutes ahnen: Ein einziges Gedränge entlang der Ladenzeile, ein hoffnungslos überfüllter Bereich, in dem eigentlich Radfahrer und Fußgänger entspannter fahren und gehen sollten, eine viel zu enge Platzierung der Busspuren auf beiden Seiten - hier muss noch dringend nachgebessert werden.

Dabei gibt es auch gute Aspekte: Der motorisierte Individualverkehr hat sich verlangsamt und die Radler haben zwei sichere Fahrspuren auf der Höhe des Konzilgebäudes erhalten.

Nun soll im Gemeinderat die Platzgestaltung beschlossen werden, wir hoffen unter Berücksichtigung der Kritik-

punkte. 2013 können dann die Bagger rollen, damit zum Konzilsjubiläum im Jahr 2014 alles pünktlich fertig ist. Hoffen wir's! rs



Das Gedränge vor der Fahrradstation, dem ADFC-Infoshop, kann sicher nicht im Sinne einer „Begegnungszone“ sein - außer man nimmt's ironisch.

## Fahrradschule

**KONSTANZ.** Nun schon ins dritte Jahr geht die Fahrradschule des ADFC Konstanz. Die positiven Rückmeldungen der Teilnehmer der letzten Kurse und die Nachfrage nach weiteren Kursen haben uns dazu motiviert.

Menschen, die wieder Fahrrad fahren üben wollen oder es gänzlich neu erlernen wollen, können dies bei unseren Kursen unter Anleitung von erfah-

renen Fahrrad-Lehrern auf dem Verkehrsübungsplatz im Berchengebiet in Ruhe tun.

Eine Zielgruppe hat sich als besonders interessiert gezeigt: Vor allem Frauen mit Migrationshintergrund möchten das Radfahren ausüben, da sie es aus verschiedenen Gründen nie hatten erlernen können. Somit ist unsere Fahrradschule auch ein bisschen Integrationsarbeit und wird von der städtischen Integrationsbeauftragten unterstützt.

Der Verkehrsübungsplatz und das Übungsmaterial werden uns freundlicherweise von der Polizeidirektion und der Verkehrswacht zur Verfügung gestellt. rs



Nur Mut! Fahrrad fahren macht Spaß! Das war das Motto unserer Fahrradschule 2012.

## Ravensburger Radverkehrskonzept auf gutem Weg



Die Ravensburger Agendagruppe für das neue Radverkehrskonzept.

**RAVENSBURG.** Der Agenda-Arbeitskreis „Radfahren in Ravensburg“ setzt sich unter ADFC-Beteiligung seit einigen Jahren für Verbesserungsmaßnahmen für den Radverkehr ein.

Nachdem vom Ravensburger Gemeinderat Haushaltsmittel für ein Fahrradverkehrskonzept bereitgestellt wurden, konnte der Auftrag 2012 an das Fachplanungsbüro VAR (Verkehrs-Alternative Rad) aus Darmstadt vergeben werden. In einer begleitenden Projektgruppe sind der Agenda-Arbeitskreis, der ADFC, das städtische Ordnungsamt, die Polizei, die Technischen Werke und die DB ZugBus / RAB vertreten. Unter Leitung von Herrn Nordmann vom Tiefbauamt tagte die Projektgruppe bis Ende 2012 zweimal, dabei wurde die Aufgabenstellung durchgesprochen und erste Pläne konnten diskutiert werden.

Wir stellen fest, dass der beauftragte Fachplaner wirklich „vom Fach“ ist. Die bestehenden Radrouten wurden vom leitenden Mitarbeiter mit dem Rad abgefahren, und in den Diskussionen kam viel Verständnis für die Radler im Verkehrsalltag heraus. Erste Ergebnisse sollen Anfang 2013 besprochen werden. Wir hoffen, dass sich einige Verbesserungsmaßnahmen herauskristalisieren und dass vom Gemeinderat ausreichend Finanzmittel und Personal für die Umsetzung zur Verfügung gestellt werden.

Außerdem werden in einer verkehrspolitischen Fahrradtour mit den Offiziellen der Stadt am 14. Mai 2013 einige Verbesserungsmaßnahmen vor Ort besichtigt (Treffen 16.00 Uhr vor dem

Rathaus). Bei der letzten derartigen Tour ging es insbesondere um Radrouten zum Bahnhof, die mit Hindernissen verschiedenster Art gespickt sind, zum Beispiel Einbahnstraßen und unklare bzw. gefährliche Routenführungen. jw/sv

Ein Jahrhundert auf zwei Rädern

Unsere ganze Erfahrung für Ihr Rad!

- große Auswahl
- Fachberatung
- Service
- Probefahrt
- Testräder
- Fach-Mechaniker
- Lieferservice
- Finanzkauf

...da fahren alle drauf ab!



AMANN

(07 51) 2 53 41  
www.fahrrad-amann.de

1912 ■ 2012  
Radeln Sie mit uns durch die Jubiläums-Saison  
Ravensburg · Goldgasse 4-6

## Benutzungspflicht aufgehoben

**KREIS RAVENSBURG.** Laut dem Urteil 3C 42.09 des Bundesverwaltungsgerichts dürfen die Gebotsschilder zur Radwegbenutzung nur dann vorhanden sein und damit den Radfahrer zur Benutzung des Radweges zwingen, „wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt“ (§45 Abs. 9 Satz 2 StVO).

Gegenüber bisher bedeutet dies eine erhebliche Verschärfung für die rechtlichen Voraussetzungen, dass Radfahrer vom Kfz-Verkehr getrennt werden. Aufgrund dieses Urteils müssten eigentlich alle Kommunen auch bestehende Radwege auf die Rechtmäßigkeit der Benutzungspflicht überprüfen. Ein Bürger und ADFC-Mitglied aus dem Kreis Ravensburg hat im Herbst 2011 mehreren Kommunen im Umkreis des oberen Schussentals anhand dieses Urteils die Augen geöffnet, um unsinnige und gefährliche Radwege in Bezug auf die Benutzungspflicht zu überprüfen. In den jeweiligen Schreiben wurden konkrete Radwege be-

nannt. Umgesetzt wurde die Änderung bereits von der Gemeinde Berg entlang der L291 zwischen Kasernen und Bierkeller und von der Stadt Ravensburg entlang der K7975 zwischen RV-Weststadt und Schmalegg.



Diese unnötige Benutzungspflicht auf dem linksseitigen Radweg entlang der Moosbruggerstraße beim Krankenhaus Weingarten wurde inzwischen aufgehoben.

In Weingarten wurden Änderungen an der Benutzungspflicht beispielsweise angeordnet für die linksseitigen Radwege in der Ettishofer Straße (Einfahrten Aldi/Lidl), in der Haslach- und Moosbruggerstraße (beim Krankenhaus), in der äußeren Abt-Hyller-Straße bis zur Hähnlehofstraße und im Gewerbegebiet Welte Nord.

Bei richtiger Umsetzung ist dies ein Gewinn für die objektive Sicherheit der Radfahrer, denn das Unfallrisiko auf einem Zweirichtungs-Radweg ist bis zu 11-mal höher als auf der Straße. In Wilhelmsdorf scheint das Landratsamt Ravensburg den Radweg nach Niederweiler noch zu prüfen. Der ADFC bleibt an dem Thema dran und wird nachhaken, falls die Umsetzung ins Stocken kommt. az/sv

## Radweg Michelwinnaden eröffnet

**BAD WALDSEE.** „Endlich sicher radeln! Radweg fertig - ein langer Weg!“ So lauteten Botschaften auf bunten Schildern am Radweg zwischen Bad Waldsee und seinem Teilort Michelwinnaden zur Radwegeröffnung.

Über 10 Jahre hat der kleinste Teilort von Bad Waldsee und seine rührige Radweginitiative für diesen 4,1 Kilometer langen Radweg entlang der Kreisstraße gekämpft.

Ausschlaggebend für den Baustart 2012 waren erfolgreich abgeschlossene Grundstücksverhandlungen und ein beträchtlicher Landeszuschuss zu den Mitteln von Stadt und Landkreis. Bei sonnig herbster Kälte bereitete das ganze Dorf zur Eröffnung für die vielen Gäste und Radler aus Bad Waldsee am 31. Oktober ein Fest mit Zelt und Bewirtung!

Der „Angebotsradweg“ (Gehweg Radfahrer frei) ist komfortabel befahrbar, in ausreichendem Abstand zur Fahrbahn angelegt und die Ausleitung in Michelwinnaden in die Fahrbahn ist schwellenlos und mit Querungshilfe gut gelöst. Damit ist eine aufwändige Maßnahme des Radverkehrskonzepts Bad Waldsee und ein Stück sicherer Schulweg für die Kinder aus Michelwinnaden umgesetzt worden.

Die Bilanz im Stadtgebiet sieht nicht so gut aus: Von den insgesamt über 50 geplanten Maßnahmen des Radverkehrskonzepts, die im ersten Maßnahmenpaket bis 2012 stehen, sind lediglich einige bisher umgesetzt worden.

2012 wurden neben dem Radweg Michelwinnaden weitere Maßnahmen im Zuge von Straßenbauarbeiten im Au-

ßenbereich durchgeführt. In der Radweginitiative Bad Waldsee regt sich Ungeduld, insbesondere was Gefahrenstellen und die Umsetzung von nicht so aufwändigen Maßnahmen wie Markierungsarbeiten angeht.



Endlich ein sicherer Radweg entlang der Kreisstraße nach Michelwinnaden.

Auf der Agenda einer großen Verkehrsschau im November 2012 stand u.a. in der Frauenbergstraße bergauf die Markierung eines Schutzstreifens und am Ende im Kreuzungsbereich die Markierung von Aufstellflächen für Radfahrer. Bei der Sitzung des AK Radverkehr im Winter wird sich herausstellen, ob 2013 sichtbare Maßnahmen im Stadtgebiet umgesetzt werden.

Immerhin sollen etwa 250 ADFC-zertifizierte überdachte Fahrradabstellanlagen am Schulzentrum 2013 kommen. mb



Rauf aufs Rad

mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club

Jetzt Mitglied werden!

Foto: www.photoin.com

## Häfler Radverkehrskonzept 2.0

Wer in den letzten 12 Jahren die Radverkehrspolitik in Friedrichshafen aufmerksam verfolgt hat, kennt das Metron-Radverkehrskonzept, benannt nach dem Schweizer Planungsbüro Metron. Dieses Radverkehrskonzept mit insgesamt 68 baulichen Maßnahmen wurde im Jahr 2000 vom Gemeinderat einstimmig beschlossen. Vor allem bis zur Mitte des Jahrzehnts konnten zahlreiche Verbesserungsmaßnahmen für den Radverkehr realisiert werden, zum Beispiel der Umbau des Essoknotens an der Eckener-/Montfortstraße/Fähre oder auch der Kreisverkehr in Hofen mit den Schutzstreifen auf der Hochstraße. Für die Umsetzung aller Maßnahmen war allerdings das jährliche Budget von Anfang an zu gering, so dass viele wichtige Planungen nicht gebaut werden konnten und somit kein zusammenhängendes Radwegenetz realisiert wurde. Der ADFC hatte bereits vor einigen Jahren eine Neuauflage des Radverkehrskonzeptes gefordert, um neuen Schwung in die Radverkehrsförderung zu bringen und der gestiegenen Bedeutung des Radfahrens gerecht zu werden. Gerade zahlreiche Schulrouten und die touristische Route des Bodensee-Radweges durch Friedrichshafen weisen immer noch erheblichen Verbesserungsbedarf auf. Erster Bürgermeister Dr. Stefan Köhler erkannte den Bedarf für eine Neuauflage des Radverkehrskonzeptes, um

auch den neuen Entwicklungen der Stadt- und Verkehrsplanung gerecht zu werden. So wurde schließlich 2011 die Auswahl eines geeigneten Planungsbüros als externen Gutachter für ein „Radverkehrskonzept 2.0“ gestartet. Mit dem Planungsbüro VIA eG aus Köln ([www.viakoln.de](http://www.viakoln.de)) konnte erneut ein renommiertes Unternehmen gewonnen werden. Ein Interview mit Peter Gwiasda, dem Leiter von VIA, finden Sie auf Seite 1. Von März 2012 bis Januar 2013 fanden insgesamt fünf Sitzungen des neu gegründeten „erweiterten Arbeitskreises Radverkehr“ statt, der die Entstehung des Radverkehrskonzeptes begleitete, und in dem auch Vertreter der Gemeinderatsfraktionen vertreten waren. Leider war das Engagement der drei großen Fraktionen nicht so hoch, wie es wünschenswert und erforderlich gewesen wäre. Die Beschlussfassung im Gemeinderat ist für April 2013 geplant. Eine Besonderheit des neuen Radverkehrskonzeptes von VIA ist, dass nicht nur bauliche Infrastrukturmaßnahmen vorgeschlagen wurden, sondern auch Themen zu Service, Sicherheit und Kommunikation eine wichtige Rolle spielen. Dies sind zum Beispiel die Radverkehrsführung an Baustellen, der Winterdienst auf Radwegen oder die Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr. Diese Themen sollen langfristig als Projekte in der Stadtverwaltung verankert werden. bg

## Radlers Höhen und Tiefen



Bei der Bruderhaus Diakonie endet der Radweg, welcher aus Richtung Barbarossastraße früher geradlinig in die Länderöschstraße einmündete. Seit dem Bau des Gebäudes ist diese Radroute unterbrochen.

2012 standen bei der jährlichen verkehrspolitischen Radtour „Radlers Höhen und Tiefen in Friedrichshafen“ Radwege im Mittelpunkt, die vor allem von Alltagsradlern genutzt werden. Erster Bürgermeister Dr. Köhler, Gemeinderäte, Polizei und Stadtmarketing, Mitarbeiter der Stadtverwaltung und des Landratsamtes sowie die Presse nahmen an der Radtour teil. Traditionell nahmen die Verantwortlichen der städtischen Verkehrsbehörde nicht teil, was wir bedauern und als Geringschätzung dieser ADFC-Veranstaltung und als mangelnden Respekt gegenüber den Gemeinderäten werten.

Vor allem an den Einmündungen von der Kleinebergstraße bis zur Georgstraße sind wiederholte Gefahrenstellen vorhanden, die zu den Unfallschwerpunkten für Radler gehören. Es ist bekannt, dass Radwege, welche durch Grünstreifen von der Fahrbahn abgerückt sind, an Einmündungen ein hohes Unfallrisiko bergen. Dieser Radweg entspricht deshalb nicht mehr dem heutigen Stand der Technik. Als Ergebnis unserer Radtour ist nun im neuen Radverkehrskonzept vorgesehen, den Radweg an der Paulinenstraße stadtauswärts als Radfahrstreifen auf die Fahrbahn zu verlegen. Im Bereich der Kitzenwiese zeigten wir auf, dass durch das Gebäude der Bruderhaus Diakonie an der Länderöschstraße eine bestehende Radroute unterbrochen wurde, welche bisher von der Barbarossastraße eine verkehrserne Verbindung Richtung Friedrichshafen-Ost ermöglicht hatte.



Dr. Ralf Hoppe vom ADFC, Peter Gwiasda vom Planungsbüro VIA Köln und Erster Bürgermeister Dr. Stefan Köhler (v. l.).

Am Anfang der Tour wurden die Radwege an der Paulinenstraße und Ravensburger Straße unter die Lupe bzw. Räder genommen. Spürbar für jeden Radler waren hier die mangelhaften Bordsteinabsenkungen. Im gesamten Streckenverlauf der Paulinenstraße und Ravensburger Straße sind außerdem die Markierungen auf den Radwegen verschlissen, verwittert oder durch Bauarbeiten teilweise entfernt worden.



Ein Blick in die Zukunft: Im Juni 2012 war die Ehlersstraße noch im Bau und das Endergebnis nur auf Plänen sichtbar.

Die neuen, zum Zeitpunkt der Radtour im Bau befindlichen Radverkehrsanlagen an der Ehlersstraße wurden zum Abschluss der Radtour besucht. Die Vertreter des Stadtbauamts stellten hier anhand von aktuellen Plänen die Planungen und die weiteren, für 2013 und 2014 geplanten Bauabschnitte vor. Lesen Sie einen ausführlichen Bericht über den Umbau der Ehlersstraße auf Seite 8. bg



An der Paulinenstraße und Ravensburger Straße wurden viele Verbesserungsmaßnahmen diskutiert.



Das neue Häfler Radverkehrskonzept soll auch Verbesserungen für Radfahrer an Baustellen bringen. Eine bloße Absperrung mit einer ungesicherten Ausleitung auf eine Hauptstraße, wie hier 2012 an der Ravensburger Straße, sollte damit der Vergangenheit angehören.

Fahrradprofis sind immer für Sie nah!

Bei uns finden Sie Ihr Traumfahrrad zu besten Preisen

Find us on Facebook

DIEFAHRRADPROFIS  
 Preisgarantie  
 Keine verkauft günstiger!

bis zu  
 45 km/h

bis zu  
 180 KM  
 REICHWEITE

ENTSPROCHENES  
 SVZVO

PROBIER  
 REIFENSCHNITT

MADE IN  
 GERMANY

eBike power

Neuheiten · Probefahren · Infos

■ Ravensburg 0751 362994-0	■ Biberach 07351 21474
■ Wangen 07522 9302-0	■ Friedrichshafen 07541 22331
■ Konstanz 07531 819929-0	■ Messkirch 07575 925626

Viele eBikes im Sonderangebot

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

Zuständig für den ruhenden Radverkehr!

Infos unter  
[www.kilian-rt.de](http://www.kilian-rt.de)

## Verkehrsplanung „à la carte“

Eigentlich sollte 2012 der große signalisierte Knoten der Ehlersstraße mit der Mühlöschstraße und Flugplatzstraße zum Kreisverkehr umgebaut werden, doch beim Genehmigungsverfahren im Zusammenhang mit dem nicht mehr benutzten Industriegleis muss etwas schief gelaufen sein.

Die Stadt änderte kurzfristig ihre Planung, indem der Bau des Kreisverkehrs an der Goethestraße und die Umgestaltung der Ehlersstraße bis zur ZF-Zufahrt vorgezogen wurde, was eigentlich erst für 2013 vorgesehen war. Im Zuge des Umbaus des Kreisverkehrs an der Goethestraße wurde erstmals eine große Fußgänger- und Radunterführung entfernt, da der zukünftige Kreisverkehr eine sichere und komfortable Querung ermöglicht.

Das Stadtbauamt war sehr darum bemüht, die Umgestaltung der Fahrbahn, des Kreisverkehrs und die Radwege in Abstimmung mit dem ADFC für den Radverkehr optimal zu gestalten. Das Ergebnis kann sich sehen lassen:

Auf der Nordseite verläuft ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn, auf dem der Kreisverkehr direkt durchfahren wird. Auf der Südseite wurde der bestehende Beidrichtungsweg entlang der ZF beibehalten, teilweise verbreitert und an den Einfahrten optimiert.

Der Umbau der Löwentaler Straße ist als dritter und letzter Bauabschnitt erst für 2014 vorgesehen. Eine Herausforderung für die Verkehrsplaner war die Anbindung des südlichen Radweges

der Ehlersstraße an die Löwentaler Straße, deren Fahrbahnaufteilung noch nicht endgültig festgelegt war.

Das Problem ist, dass bei der Fahrt an der Ehlersstraße stadteinwärts Radler die Löwentaler Straße zu Beginn queren müssen, um auf den nördlichen Radweg zu gelangen. Leider wurden hier stets Geisterradler auf dem südlichen Radweg gesichtet. Zukünftig werden an der Löwentaler Straße beidseitige Schutzstreifen markiert sein, deshalb wird zukünftig durch einen langen Fahrbahnteiler eine verbesserte Querung vom süd- auf den nordseitigen Radweg angeboten.

2013 wird - wenn die Bahnbehörden es zulassen - der große Knoten an der Mühlöschstraße zum Kreisverkehr umgebaut. Auch an diesem Kreisverkehr wurde die Planung für den Radverkehr so gestaltet, dass erfahrene Radler durch den Kreisverkehr geleitet werden, während weiterhin Radwege außerhalb des Kreisverkehrs erhalten bleiben.

Dass der Kreisverkehr trotzdem vorrangig für den Kfz-Verkehr optimiert ist, erkennt man daran, dass zwei Abbiegebeziehungen für den Kfz-Verkehr einen Bypass um den Kreisverkehr herum erhalten haben, während es für den Radverkehr heißt: Anhalten, absteigen und warten.

Insgesamt gesehen konnte der ADFC in der Zusammenarbeit mit dem Stadtbauamt für die drei Bauabschnitte gute Lösungen für Radler erreichen. bg



**Vorher:** Der Radweg an der Ehlersstraße verlief bei der Zufahrt zur ZF-Hauptpforte kurvig und unübersichtlich, der (zulässige) Gegenverkehr war schwer zu erkennen.



**Vorher:** Der Radweg an der Ehlersstraße mündet in die Löwentaler Straße. Hier muss die Querung auf den nördlichen Radweg der Löwentalerstraße erfolgen.



**Nachher:** Der Radweg führt nun geradlinig über die Einmündung. Später wird die Option bestehen, auf einem Schutzstreifen in den geplanten Kreislauf zu fahren.



**Nachher:** Auf einem neuen Verkehrsteiler wurde eine lange Wartefläche gebaut, auf der sich Radler aufstellen können, dadurch sollen Geisterradler verhindert werden.

## Lobbyismus und Salamtaktik

Friedrichshafen hatte im Rahmen des Stadtbuskonzepts im letzten Jahrzehnt an vielen Straßen Ampelschaltungen angepasst und Busspuren eingerichtet, um Bussen Vorrang einzuräumen und damit den ÖPNV attraktiver zu machen. Die Stadt investierte in dieses ausgefeilte Busbeschleunigungskonzept einen Millionenbetrag. Auf der Zeppelinstraße bei der Realschule St. Elisabeth existiert eine Lückenampel, die den Kfz-Verkehr auf der Bahnbrücke der Werastraße anhält, um Bussen auf einer Busspur die Umfahrung des Rückstaus zu ermöglichen. Die Lückenampel verkürzt somit am Schulmuseum die Staulänge für Busse.



Die Busspur auf der Zeppelinstraße ist seit Oktober 2011 gesperrt, da die Autolobby wiederholt gegen die Lückenampel intervenierte. Die anfängliche Probephase wurde bereits zum peinlichen Dauerprovisorium.

Diese Lückenampel ist eine sinnvolle und wichtige Einrichtung, dennoch wurde sie seit ihrer Inbetriebnahme von Redakteuren einer Lokalzeitung und auch in Leserbriefen kritisiert. Im Sommer 2011 verdichtete sich die Berichterstattung in einer Lokalzeitung über die Busspur schließlich zu einer Pressekampagne, indem wiederholt gegen die Lückenampel polemisiert wurde.

Im November 2011 startete das Amt für Bürgerservice, Sicherheit und Umwelt ohne Vorankündigung eine dreimonatige Probephase, in der die Busspur gesperrt und die Lückenampel deaktiviert wurde. Im Arbeitskreis Radverkehr, welcher zwei Wochen zuvor getagt hatte, wurde diese Probephase nicht angesprochen, so dass der ADFC erst aus der Presse davon erfuhr.

Im Januar 2012 wurde die Probephase um weitere drei Monate, also bis April verlängert. Im April wurde sie bis September 2012 und somit auf insgesamt 11 Monate ausgedehnt. Schon an dieser Salamtaktik erkennt man die wenig durchdachte Planung der Probephase.

Unsere Vermutung, dass vor der Probephase keine Daten erhoben wurden, mit denen die Ergebnisse nach der Probephase bewertet werden könnten, erhärtete sich. Wir fragten nach den

erhobenen Werten bzw. Grenzwerten für die Änderung der Staulänge und der Fahrzeiten von Pkw, aber auch für die Fahrplanabweichungen der Busse. Außerdem interessierte uns, wie die Veränderung für den Radverkehr untersucht werden sollte.

Unsere zentralen Fragen waren unter anderem: Welches Verkehrskonzept für eine Umgestaltung dieses Straßenabschnittes hat die Stadt, sollte nach der Probephase die Busspur aufgelöst werden? Wie lange wird es an dieser wichtigen Pforte zur Innenstadt ein hässliches Provisorium mit Absperrungen und Warnbaken geben?

Im September 2012 gab der ADFC vor dem Ende der 11-monatigen Probephase eine Stellungnahme ab, in der unsere Kritikpunkte formuliert und der Abbruch der Probephase gefordert wurde. Aus unserer Sicht waren durch die Sperrung der Busspur auch Sicherheitsrisiken für Radfahrer und Fahrzeitverluste für Busse entstanden, Vorteile für Autofahrer waren dagegen objektiv nicht feststellbar.

Im November erfuhren wir zufällig von der Entscheidung der Stadtverwaltung, die Sperrung der Busspur aufrecht zu erhalten, bis der Verkehrsentwicklungsplan abgeschlossen ist. Grund für die weitere Verlängerung war nach Aussage der Verwaltung, dass die Probephase keine eindeutigen Ergebnisse ergab. Oder nicht die von den Initiatoren gewünschten Ergebnisse? Die erneute Verlängerung bedeutete, dass das Provisorium um mindestens weitere 12 Monate Bestand haben wird.



Früher verkürzte die Lückenampel den Stau am Schulmuseum, nun verlagert sich der gesamte Rückstau auf die Friedrichstraße. Radfahrer müssen rechts an einer langen Autoschlange entlangfahren.

Für den ADFC stellt die Vorgehensweise der Stadtverwaltung keine fundierte verkehrsplanerische Entscheidung dar, sondern eine Reaktion auf Druck mächtiger Vertreter automobilier Einzelinteressen.

Peinlich ist die Maßnahme in der Außenwirkung: Wie urteilen touristische Stammgäste über die Leistungsfähigkeit unserer Verwaltung, wenn sie jahrelang unverändert diese Absperrungen sehen? bg

## Den Grünpfeil abgeschossen

Der Häfler Umwelt- und Verkehrsausschuss hatte im Juni 2012 die Einführung des Grünpfeils an der Kreuzung der Olga- und Eugenstraße beschlossen. 2006 war im selben Gremium derselbe Antrag zu Recht abgelehnt worden. Damals fanden die Argumente der Verwaltung und des ADFC gegen den Grünpfeil Gehör, diesmal wurden die identischen Argumente ignoriert. Hinzu kam, dass der ADFC 2006 Mitglied im Verkehrsausschuss war, im Jahr 2012 wurde der ADFC nicht mehr eingeladen.

Tatsache ist: Der Grünpfeil ist ein Relikt aus der ehemaligen DDR und passt nicht zum hohen Verkehrsaufkommen westlicher Innenstädte. Vor allem in Friedrichshafen sind fast alle Lichtsignalanlagen mittlerweile dynamisch und aufkommensabhängig gesteuert, so dass die Wartezeiten für Kraftfahrzeuge nur so lang wie nötig sind. An der Kreuzung der Olga- und Eugenstraße sind sie besonders kurz. Ärgerlich ist aus Sicht des ADFC, dass sich der Ausschuss über wichtige Vorgaben hinweggesetzt hatte, welche

den Einsatz eines Grünpfeiles ausschließen:

Die bestehende Aufstellfläche für Radfahrer widerspricht grundsätzlich dem Einsatz eines Grünpfeils. Ein weiterer triftiger Grund, der bereits im Jahre 2006 zur Ablehnung des Grünpfeils geführt hatte, war die Tatsache, dass die Einrichtung nur einzelner Grünpfeile von Experten nicht empfohlen wird. Denn diese ungewohnte Ver-



kehrsregelung kann nur funktionieren, wenn alle Verkehrsteilnehmer die Grünpfeil-Regelung genau kennen und Erfahrung im Umgang damit haben.

Die Stadtverwaltung verzichtete schließlich doch auf den Grünpfeil, nachdem der ADFC Einspruch erhoben hatte und bekannt wurde, dass an dieser Kreuzung häufig ein stark sehbehinderter Mann unterwegs ist. bg



## Der Papiertiger

Friedrichshafen hat seit 2007 eine Stellplatzrichtlinie für Fahrräder, welche bei Neubauten die Anforderungen für Fahrradabstellanlagen definiert. In dieser Richtlinie werden zum Beispiel die geforderte Anzahl von Fahrradstellplätzen pro Wohn- oder Geschäftsfläche und die Größe und Erreichbarkeit von Abstellräumen beschrieben. Dadurch soll die Verfügbarkeit und Nutzung des Fahrrades erleichtert und gefördert werden.

Diese Stellplatzrichtlinie wurde mit Unterstützung des ADFC erarbeitet und kann landesweit als vorbildlich bezeichnet werden. Leider stellen wir aber seit einigen Jahren fest, dass sich nicht alle Bauherren an die Richtlinie halten und seitens des Bauordnungsamtes keine konsequente Kontrolle stattfindet, ob die Richtlinie eingehalten wird. Diesen Sachverhalt haben wir bereits im Radler am See 2012 ausführlich beschrieben und mit Bildbeispielen belegt.

2012 führte die Stadt Konstanz eine Stellplatzsatzung für Fahrräder ein, welche sich inhaltlich eng an der

Häfler Stellplatzrichtlinie orientiert. Interessant ist, dass in Konstanz eine Stellplatzsatzung erstellt wurde, obwohl das Bauordnungsamt in Friedrichshafen damals eine Satzung für zu kompliziert hielt und stattdessen eine Richtlinie empfahl. Eine Richtlinie hätte eine vergleichbare rechtlich bindende Wirkung wie eine Satzung, war 2006 die Aussage des Bauordnungsamtes. Diese Aussage muss heute in Zweifel gezogen werden, denn die Konstanzer Stellplatzsatzung wurde ohne Zusatzaufwand erstellt, wie Recherchen in Konstanz ergaben.

Es erhärtet sich die Vermutung, dass das Bauordnungsamt bei einer Richtlinie mehr Ermessensspielraum hat und weniger Verpflichtungen zur Kontrolle eingeht als bei einer Satzung. Damit wären in Friedrichshafen die zahlreichen Verstöße gegen die Stellplatzrichtlinie und die geringe Kontrolldichte zu erklären.

Der ADFC fordert deshalb, die Häfler Stellplatzrichtlinie zu einer Stellplatzsatzung nach Konstanzer Vorbild zu ändern. bg



2011

Diese Bilder zeigen, dass die Stellplatzrichtlinie weder eingehalten noch konsequent kontrolliert wird. An der Tennishalle in Friedrichshafen standen Ende 2012 die gleichen Felgenkiller wie im September 2011.



2012



2011

Auch am Competence Park am Flughafen interessiert man sich wenig für Fahrradstellplätze: Nach einem Jahr stehen immer noch die selben Felgenkiller herum, die wir bereits im letztjährigen Radler am See beanstandet hatten.



2012

## Radler-Chaos am Stadtbahnhof



Vor dem Stadtbahnhof fordern wir seit Jahren einen entscheidenden Fahrradwegweiser: „Alle Richtungen“. Bisher erfolglos.

Zur Urlaubszeit ist der Stadtbahnhof eine wichtige Drehscheibe für Radtou-

risten, die mit der Bahn an den Bodensee reisen. Leider hat sich die mangelhafte Infrastruktur des Bahnhofs mit seinen Schmutzdecken seit Jahren nicht verbessert.

Während rund um den See Bahnhöfe modern und barrierefrei gestaltet werden, tut sich in Friedrichshafen seit Jahren nichts, die Bahnsteige 2 bis 5 sind immer noch nicht barrierefrei.

Chaotische Szenen mit Fahrgästen, welche verzweifelt versuchen, ihre Fahrräder, Taschen, Koffer, Kinderwagen usw. über die Treppen zu hieven, sind alltäglich. Die Verantwortlichen der Bahn ignorieren diese Mängel beharrlich, auf Kosten der Tourismusregion Bodensee.

Aber auch die Beschilderung für Radfahrer ist mangelhaft. Hier fordert der ADFC Wegweiser in der Bahnunterführung und auf dem Bahnhofsvorplatz sowie eine Übersichtstafel, um den Radfahrern die Orientierung zu erleichtern. bg

## Parkdruck contra Radverkehr



In der Eberhardstraße mussten neu markierte Schutzstreifen, der der ADFC befürwortet, unterbrochen werden, weil sich Parkplätze durch Gewohnheitsrecht etabliert hatten.

Verkehrsplaner sind in Städten in einem ständigen Dilemma: Der Platz auf der Straße ist nie ausreichend, um den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer und Anwohner gerecht zu werden. Es gilt, die Straße nutzungsorientiert und unter Sicherheitsaspekten den verschiedenen Verkehrsarten zuzuteilen. Als Straße gilt der öffentliche Raum zwischen den angrenzenden Grundstücken. Die Fahrbahn ist definiert als Abschnitt zwischen den Bordsteinen und für Fahrzeuge bestimmt.

Für die Aufteilung des Straßenraumes mit eventuell vorhandenen Rad- und Fußwegen schreibt ein umfangreiches Regelwerk die erforderlichen Breiten vor. Auch für den ruhenden Pkw-Verkehr gibt es Vorschriften.

Was hat dies mit dem Radverkehr zu tun? Beim „Verteilungskampf“ um die verfügbaren Flächen auf der Straße kommt es oftmals vor, dass eine Entscheidung zwischen den Flächen für den Radverkehr und für Parkplätze getroffen werden muss. Hier kommt ein Begriff ins Spiel, mit dem man jede Verkehrsplanung torpedieren kann: Parkdruck. Parkdruck entsteht unter anderem, wenn Menschen mehr Autos parken möchten, als auf einem privaten Grundstück Platz zur Verfügung

steht, und somit öffentliche Flächen in Anspruch genommen werden.

Es gibt Fälle, in denen bei einer Straßenplanung ein notwendiger Radweg nicht gebaut oder Schutzstreifen nicht markiert werden kann, weil privat parkende Autos auf der Fahrbahn dies verhindern.

Hier erhebt der ADFC Einspruch: Die Verkehrssicherheit des Radverkehrs ist höher zu bewerten als das Recht auf einen Kfz-Stellplatz für Zweit- und Drittwagen auf öffentlichen Straßen.

Die Entscheidung, ob auf unseren Stadtstraßen weiterhin in dem hohen Maße wie bisher Parkraum vorgesehen werden muss, oder ob der Radverkehr zukünftig eine höhere Priorität bekommt, kann nicht im Arbeitskreis Radverkehr, sondern nur politisch beantwortet werden.

Radfahren wird für viele Menschen erst eine Alternative, wenn die Nutzung des Fahrrades sicherer und komfortabler und gleichzeitig das Parken für Autos schwieriger und teurer wird. Der Verkehrsentwicklungsplan Friedrichshafen, welcher ab 2013 erarbeitet werden wird, muss auf diese drängende Frage eine Antwort liefern: Wollen wir eine Stadt als Parkraum oder Lebensraum? bg

## Es werde Licht

Das auf dem ehemaligen Messegelände angelegte Wohngebiet „Am Riedlewald“ hat für Radler eine neue Wegeverbindung abseits der Ailinger Straße erschlossen.

Radler von der Margaretenstraße oder Allmandstraße nutzen zunehmend den vorhandenen Weg vorbei am Wasserturm am südöstlichen Ausläufer des Riedlewaldes. Gerade für den Schülerverkehr zur Graf-Soden-Realschule oder in umgekehrter Richtung zum Schulquartier bei der Canisiuskirche stellt dieser Weg eine sinnvolle Route abseits des Straßenverkehrs dar. Um die Sicherheit vor allem für die zahlreichen Kinder zu erhöhen, welche morgens bei Dunkelheit zur Schule radeln, hatte der ADFC schon vor längerer Zeit vorgeschlagen, den Weg zu beleuchten.

Wegen ökologischen Bedenken wurde eine Beleuchtung zunächst abgelehnt, doch 2012 war es soweit: Der Weg wurde beleuchtet und sogar mit einem

neuen Asphaltbelag versehen. Dies hängt vielleicht auch mit der neuen Nutzung des alten Wasserturms zusammen.

Wenn die gefährlichen Absperrpfosten endgültig nicht mehr aufgestellt werden, wird dieser Weg eine sichere und komfortable Alternative zur stark befahrenen Ailinger Straße. bg



Der Weg im Riedlewald von der Margaretenstraße am Wasserturm vorbei zur Siedlung wurde 2012 endlich beleuchtet.

## 803 Fahrräder im Angebot



Der Fahrradgebrauchmarkt in Tettang findet seit 2003 auf dem Schulhof der Manzenbergschule statt.

Die Fahrradgebrauchmärkte in Friedrichshafen und Tettang sind die Klassiker im Jahresprogramm des Kreisverbands Bodenseekreis. Sie zeigen einerseits die dynamische Entwicklung des Vereins und andererseits das zunehmende Interesse der Bevölkerung am Fahrradfahren.

In Friedrichshafen fand bereits 1993 der erste Gebrauchtmarkt statt, da-

mals auf dem Schulhof der Pestalozzischule. 2000 wechselten wir in die Alte Festhalle, um unabhängig vom Wetter zu sein. 2012 konnten wir beim Frühjahrsmarkt mit 368 angebotenen Fahrrädern einen neuen Rekord verbuchen, der Markt verlief - trotz der stressigen Minuten beim Verkaufsbeginn um 10 Uhr - wieder reibungslos und erfolgreich.

In Tettang veranstaltete die BIRT (Bürger-Initiative radfreundliches Tettang) 1994 einen ersten Fahrradgebrauchtmarkt, damals noch vor dem Tettanger Schloss. Zwischenzeitlich wurde der Markt am Rondell im Tettanger Wald an der ehemaligen B 467 durchgeführt. Wenig später kam der ADFC dazu, seither organisieren die Grünen und der ADFC den Markt in Tettang gemeinsam, seit 2003 auf dem Schulhof der Manzenbergschule. 2012 wurden bei den drei Fahrradgebrauchtmärkten von insgesamt 803 angebotenen Fahrrädern 518 Exemplare verkauft. bg

## Übung macht den Meister

Zum ersten Mal boten wir 2012 einen Fahrtechnikkurs für Mountainbiker an. Der Kurs wurde geleitet von Wolfgang Biller und Hans Hinderer vom DAV Überlingen. Der Kurs fand im Mai in Überlingen statt.

Nach Koordinations- und Gleichgewichtsübungen wurde das Überqueren von Hindernissen trainiert. Auch das Fahren steiler Rampen war Inhalt des Kurses. Danach folgte das Fahren von Serpentinaugen im Gelände.

2013 findet der Kurs am 4./5. Mai statt. Weitere Informationen finden Sie im Programmheft und im Internet. bg



Beim Mountainbike-Fahrtechnikkurs werden zunächst auf dem Übungsplatz grundlegende Fertigkeiten erlernt.

## GPS, Gesundheit, Radverkehr

Im Jahr 2012 veranstalteten wir drei Infoabende mit folgenden Themen:

Der Infoabend „Auf Fahrradtour mit GPS“ richtete sich an Radler, die sich grundsätzlich über die GPS-Navigation informieren wollten oder GPS bereits nutzen. Zunächst wurden die Grundlagen der Navigation erläutert, aber auch Tools zur Tourenplanung und Auswertung waren Inhalt des Vortrags von Dagmar Buggle.

„Gesund Radfahren: Training und Ergonomie“ war Thema des Vortrags von Jan Heckel vom Diagnostikzen-

trum Friedrichshafen. Ein Rundblick über Trainingsmethoden und die medizinischen Grundlagen wurde ergänzt von wissenswerten Informationen zur Ergonomie beim Fahrradfahren.

Über den „Radverkehr in Friedrichshafen und im Bodenseekreis“ berichteten Ralf Hoppe und Bernhard Glatthaar in ihrem Vortrag. Es wurden neben aktuellen Daten und Fakten zur Mobilität die Themen Verkehrssicherheit, Verkehrsrecht und Verkehrspolitik vorgestellt. Zahlreiche Bildbeispiele von Radverkehrsanlagen aus der Region gaben Anlass zur Diskussion. bg

## Diebstahlschutz für Ihr Rad

Der Kreisverband Bodenseekreis engagiert sich seit über zehn Jahren bei der Fahrradcodierung. Der in den Fahrradrahmen codierte persönliche Code des Besitzers kennzeichnet das Fahrrad eindeutig, dadurch werden professionelle Fahrraddiebe abgeschreckt. Außerdem kann ein aufgefundenes Fahrrad von der Polizei direkt an den Besitzer zurückgegeben werden. Eine Rahmennummer ist in solch einem Fall wertlos, da sie nirgends gespeichert wird.

Das Verfahren der Codierung wird von der Polizei unterstützt und konnte sich zur Prävention und Aufklärung von Fahrraddiebstählen in den letzten Jahren etablieren. Es erfreut sich vor allem bei Besitzern hochwertiger Fahrräder einer großen Beliebtheit. Durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs machten diese teuren Fahrräder 2011 und 2012 bereits ein Drittel aller Fahrräder aus, welche im Bodenseekreis codiert wurden.

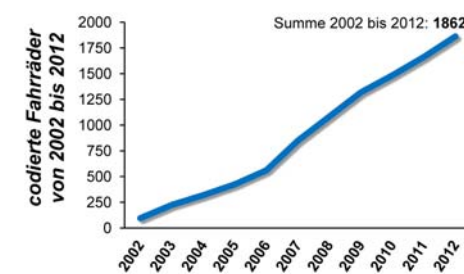
Im Jahr 2012 fanden 17 Codieraktionen im Bodenseekreis statt, dabei wurden von Theo Mahler insgesamt 199 Fahrräder codiert. Dieses große



Bei der Fahrradcodierung wird ein personalisierter Buchstaben- und Zahlencode in den Rahmen graviert.

Engagement ist beispielhaft und für den Verein von großem Wert, da der Kostenbeitrag der Codieraktionen für den ADFC auch eine bedeutende finanzielle Unterstützung darstellt.

Für die Durchführung der Codierung sucht der Kreisverband Bodenseekreis interessierte Mitarbeiter, um auch zukünftig diese wichtige Dienstleistung anbieten zu können. bg



Von 2002 bis 2012 wurden vom ADFC im Bodenseekreis 1862 Fahrräder codiert.

**Wer hat Lust, bei der Fahrrad-Codierung aktiv mitzumachen?**

**Wir freuen uns über Ihr Interesse am Codierteam!**

Kontakt unter Tel. 0151 50424700  
buero-bodenseekreis@adfc-bw.de

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

## ADFC auf zwei Messen präsent

Im März war der Kreisverband Bodenseekreis wieder auf der IBO in Friedrichshafen mit einem Stand vertreten. In der Halle B4, in der unter dem Motto „Kinder & Sport“ verschiedene Sport-, Freizeit- und Gesundheitsangebote präsentiert wurden, waren in der Hallenmitte der ADFC-Stand und zahlreiche Fahrradhändler um einen Testparcours angeordnet.



Am ADFC-Stand auf der IBO.

Am ADFC-Stand informierten an den fünf Messetagen insgesamt 15 ADFC-Mitglieder die Besucher über die Angebote des ADFC, verteilten Broschüren und beantworteten Fragen rund ums Radfahren.

Besonders nachgefragt war wieder die beliebte Broschüre „Deutschland per Rad entdecken“, die vielfältige Anregungen für den Radurlaub in Deutschland bietet. Immer wieder Thema am Stand waren auch Anregungen und Beschwerden der Messebesucher über Radwege, wie zum Beispiel die Situation am Geh- und Radweg in der Friedrichstraße in Friedrichshafen. Ende August ist nicht nur an den Verkehrsstaus in der Stadt und der Umge-

bung zu spüren, dass Friedrichshafen mit der EUROBIKE die bedeutendste Fahrradmesse der Welt veranstaltet und viele internationale Gäste an den Bodensee kommen.

Das ist auch in der Innenstadt an den zahlreichen ausländischen Gästen zu erkennen, die sich abends in der Stadt tummeln. Auch einige Geschäfte stellten sich auf die EUROBIKE ein und dekorierten ihre Schaufenster entsprechend. Dies wird von den Fachbesuchern positiv wahrgenommen, ein Engagement weiterer Einzelhändler wäre wünschenswert.



Der neu gestaltete ADFC-Stand auf der EUROBIKE.

Am Publikumstag strömten Fahrradbegeisterte aus ganz Deutschland, Österreich und der Schweiz auf die Messe, um sich über die Neuheiten und ein riesiges Angebot an Fahrrädern und Zubehör zu informieren. Deshalb darf auch der ADFC auf der EUROBIKE nicht fehlen. Der Messestand wurde vom ADFC-Bundesverband organisiert und neu gestaltet. Auch Mitglieder vom Bodenseekreis waren wie immer am Stand aktiv. bg/rh

● 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)





Die erste Mountainbiketour der Saison mit Start und Ziel in Singen umrundete einige Hegauvulkane und deren Burgruinen. Die Strecke des Hegau-Bike-Marathons war auch ohne Stechuhr anspruchsvoll und forderte die Kondition der Teilnehmer.



Auf der Dreitages tour durchs Ostallgäu durchkreuzten die Teilnehmer das hügelige Voralpenland zwischen Marktoberdorf, Peiting, dem Förgensee und Seeg.



Bike-and-Hike im Oytal bedeutete im Juni auch die Querung von Schneefeldern.



Auch das ist eine Radtour: Die Radlers Höhen und Tiefen mit dem Bürgermeister.



Eine der Rennrad-Feierabendtouren führte nach Überlingen und über Salem zurück.



Die zweitägige Umrundung des Alpsteins beinhaltete auch kurze Schiebepassagen.



Die Dreitages tour von Andermatt an den Bodensee war am zweiten Tag von anhaltender Feuchtigkeit geprägt. Der ADFC fährt auch bei Regen, wenn's sein muss.



Die Tour zum Dinnete-Essen in Braunenweiler startete in Aulendorf. An der Atzenberger Höhe wurden die für die Einkehr beim Backverein nötigen Höhenmeter abgeleistet.



Bei der herbstlichen Mountainbiketour um den Itonskopf standen bestes Bergwetter, Forstwege, Singletrails und eine gute kulinarische Versorgung auf dem Programm.

**Interview ... Fortsetzung von Seite 1**

viele neue Entwurfselemente eingebracht. Im Metron-Konzept wurde der Radverkehr schon konsequent als Fahrverkehr geplant und neue Elemente wie Schutzstreifen eingeführt. Der Schwerpunkt beim VIA-Konzept



liegt eher in der Systematisierung über Musterlösungen und in einem flächenhaften Ansatz. Innovative Elemente versuchen wir für die Innenstadt zu platzieren, z.B. Fahren auf der Fahrbahn bei verminderter Kfz-Geschwindigkeit (Tempo 20-Bereich). Außerdem sollen künftig ein „Veloring“ und ein Rad-schnellweg für bessere Verbindungen zu den wichtigsten Arbeitsplatzschwerpunkten sorgen.

**ADFC:** Welches sind die wichtigsten Erfolgsfaktoren, um eine dauerhafte Förderung des Radfahrens in einer Stadt wie Friedrichshafen zu erreichen?

**Gwiasda:** Die Stadt Friedrichshafen ist trotz der bisher schon ambitionierten Radverkehrsförderung immer noch stark vom Kfz-Verkehr geprägt. Das Auto dominiert den starken Ependler- und Kundenverkehr. Um wirk-

lich eine ganz andere Mobilitätskultur in der Stadt zu erreichen, muss ein Schwerpunkt auf das Mobilitätsmanagement gelegt werden. Hier sollte die Werbung für den Radverkehr ansetzen. Die Verknüpfung der Verkehrsmittel und ein Angebot an Leih- und Leasingrädern wäre hier wichtig. Es ist aber auch wichtig, den Radverkehr in den zentralen Teilen der Stadt gleichberechtigt mit dem motorisierten Verkehr zu führen.

**ADFC:** Welche Rolle kann der ADFC bei der nun folgenden Umsetzung des Radverkehrskonzeptes einnehmen?

**Gwiasda:** Ich bin immer sehr froh, wenn es einen Fürsprecher für den Radverkehr gibt, der die Entscheidungsträger in der Politik und die Verwaltung motiviert und informiert. Das sorgt für eine Nachhaltigkeit in der Umsetzung, die ohne Interessenvertretung so nicht da ist. Eine weitere wichtige Aufgabe ist es, künftige Entwicklungen im Blick zu halten, denn meiner Überzeugung nach wird mit der Energiewende auch eine Verkehrswende einher gehen. Hier wird es neue Entwicklungen geben, die im Radverkehrskonzept nicht in vollem Umfang absehbar sind. Eine spannende Aufgabe für den ADFC.

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

**ADFC jetzt mit Assistentin**

Seit Oktober 2012 beschäftigt der ADFC Kreisverband Bodenseekreis eine Assistentin zur Unterstützung des Vorstands und für Aufgaben der Vereinsverwaltung.

„Wir konnten mit Ulrike Hanebeck aus den eigenen Reihen der ADFC-Mitglieder eine kompetente Assistentin gewinnen, die alle Voraussetzungen für die Aufgaben mitbringt“, freut sich Kreisvorsitzender Bernhard Glatthaar. „In den ersten drei Monaten hat sich bereits gezeigt, dass wir die richtige Wahl getroffen haben, denn bei der Jahresplanung 2013 war die neue Assistentin bereits richtig gefordert und erfüllte unsere Erwartungen voll“.

Der Kreisverband des ADFC hat 770 Mitglieder und bietet ein breites Spektrum an Radtouren, Veranstaltungen und Dienstleistungen an. Es war deshalb schon lange ein Anliegen des Vorstands, die umfangreichen Verwaltungsarbeiten und die Koordination der aktiven Mitglieder abzugeben.

Die Entlastung des Vorstandes durch die neue Assistentin eröffnet dem Verein außerdem neuen Spielraum, um weitere Aktivitäten und Dienstleistungen für Radfahrer anbieten zu können.



Bernhard Glatthaar begrüßt Ulrike Hanebeck im ADFC-Infoladen, ihrem neuen Arbeitsplatz.

„Mit der neuen Assistentin erleichtert sich vielleicht auch die Suche nach neuen Vorständen, denn nun kann man mehr gestalten und muss weniger verwalten“, beschreibt Glatthaar die Hoffnung, dass sich 2014 neue Personen für den Vorstand finden werden.

Zunächst wird das Jahr 2013 viele neue Erfahrungen für Ulrike Hanebeck bringen. Dass es auch außerhalb der Radtourensaison viel Arbeit im Fahrradclub gibt, konnte sie bereits bei der Koordination des Jahresprogramms feststellen. bg

**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      Fon 07542 - 53 91 18  
Ravensburgerstr. 14 - 18      Fax 07542 - 53 91 28  
D - 88074 Meckenbeuren      www.saikls-meckenbeuren.de

**adfc**

**Rauf aufs Rad**  
mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club

**Jetzt Mitglied werden!**

**bodo**  
bodensee-oberschwaben verkehrsverbund

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

Aulendorf - Bad Wurzach (752)  
Aulendorf - Pfullendorf (754)

- Kostenlose Fahrradmitnahme
- Fahrpläne und Verkehrstage 2013 auf: [www.radexpress-oberschwaben.de](http://www.radexpress-oberschwaben.de)

**bodo-Tariftipp:**

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

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

**Verkehrstage des Radexpress Oberschwaben**

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

5. / 12. / 20. / 30. Mai  
9. / 30. Juni  
14. / 28. Juli  
11. / 25. August  
8. / 22. / 29. September  
3. / 13. Oktober

**Aulendorf - Pfullendorf (754):**

1. / 5. / 9. / 19. / 26. Mai  
2. / 16. / 23. Juni  
7. / 21. Juli  
4. / 18. August  
1. / 15. September  
6. / 20. Oktober

**Impressum**

**Der Radler am See Jahreszeitschrift des ADFC-Kreisverbandes Bodenseekreis Ausgabe 20, 2013**

**Herausgeber:**  
ADFC Bodenseekreis  
Friedrichstraße 36/2  
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), Dagmar Buggle (db), Markus Barthold (mba), Ralf Seuffert (rs), Stefan Valentin (sv), Jürgen Wagener (jw), Margarete Bareis (mb), Arthur Zembrod (az)

**adfc**  
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

**Fotos:**  
Bernhard Glatthaar, Markus Barthold, Ralf Hoppe, Gunthild Schulte-Hoppe, Christine Ehmann, Wolfgang Biller, Ralf Seuffert, Karl-Heinz Berner, Stefan Valentin, Wynrich Zlomke, Margarete Bareis, Arthur Zembrod

**Anzeigen:** Ulrike Hanebeck

**Layout:**  
Roland Merz, Markus Barthold, Bernhard Glatthaar

**Druck:** Druckhaus Müller

**Auflage:** 1400 (FN), 300 (KN), 275 (RV)

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

**adfc**  
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

**Beitritt**  
auch auf [www.adfc.de](http://www.adfc.de)

**Anschrift:**

Name, Vorname  Geburtsjahr

Straße

PLZ, Ort  Telefon

E-Mail

Beruf

Anmerkungen

**Familien-/Haushaltsmitglieder:**

Name, Vorname  Geburtsjahr

Name, Vorname  Geburtsjahr

Ich erteile dem ADFC hiermit eine **Einzugsermächtigung** bis auf Widerruf.

Kontoinhaber

Kontonummer  Bankleitzahl

Datum/ Ort

Schicken Sie mir eine Rechnung. Datum  Unterschrift

Bitte einsenden oder per Fax an: 0421/346 29 50

**Ja, ich trete dem ADFC bei und bekomme die Radwelt. Mein Jahresbeitrag unterstützt die Fahrrad-Lobby in Deutschland und Europa. Im ADFC-Tourenportal erhalte ich Freikilometer.**

Einzelmitglied  29 € (18-26 J.)  46 € (ab 27 J.)

Familien-/Haushaltsmitglied  29 € (18-26 J.)  58 € (ab 27 J.)

Jugendmitglied  16 € (unter 18 Jahre)

Zusätzliche jährliche Spende €